



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

HENRIQUE NELSON DA SILVA

**O PARADOXO DO TRABALHO: o corporativismo artesanal e as
trajetórias de vida dos oficiais mecânicos, século XVIII**

**Recife
2018**

HENRIQUE NELSON DA SILVA

**O PARADOXO DO TRABALHO: o corporativismo artesanal e as trajetórias de vida
dos oficiais mecânicos, século XVIII**

Tese de doutorado apresentado ao Programa de Pós-Graduação de História da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito para a obtenção do título de doutor em História

Área de Concentração: História

Orientadora: Dr^a Virginia Maria Almoêdo de Assis.

Recife

2018

Catálogo na fonte
Bibliotecário Rodrigo Fernando Galvão de Siqueira, CRB4-1689

S586p Silva, Henrique Nelson da.
O paradoxo do trabalho : o corporativismo artesanal e as trajetórias de vida dos
oficiais mecânicos, século XVIII / Henrique Nelson da Silva. – 2018.
294 f. : il. ; 30 cm.

Orientadora: Profª. Drª. Virginia Maria Almoêdo de Assis.
Tese (doutorado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH.
Programa de Pós-graduação em História, Recife, 2018.
Inclui referências.

1. Brasil - História. 2. Brasil – História – Período colonial, 1500-1822. 3.
História social. 4. Artesãos. I. Assis, Virginia Maria Almoêdo de (Orientadora). II.
Título.

981 CDD (22. ed.)

UFPE (BCFCH2019-013)

HENRIQUE NELSON DA SILVA

**O PARADOXO DO TRABALHO: o corporativismo artesanal e as trajetórias de vida
dos oficiais mecânicos, século XVIII**

Tese de doutorado apresentado ao Programa de Pós-Graduação de História da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito para a obtenção do título de doutor em História

Aprovada em: 06/06/2018

BANCA EXAMINADORA

Prof^a. Dr^a Virginia Maria Almoêdo de Assis
Universidade Federal de Pernambuco

Prof^o. Dr. George Felix Cabral de Souza
Universidade Federal de Pernambuco

Prof^a. Dr^a. Suely Creusa Cordeiro de Almeida
Universidade Federal de Pernambuco

Prof^o. Dr. Marcelo Mac Cord
Universidade Federal Fluminense

Prof^o. Dr. Roberto Guedes Ferreira
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

AGRADECIMENTOS

Uma das primeiras coisas que aprendi em minha vida acadêmica é que ninguém produz um trabalho sozinho. E é justamente pensando nisso que eu escrevo agora os meus agradecimentos. E não poderia deixar de começar ressaltando a importância da minha família, e destaco aqui os esforços da minha mãe Marilene Francisca e minha esposa Regirlane Cristina, essas duas mulheres incríveis se desdobraram para suprir as minhas muitas ausências e desatenção para com as necessidades mais corriqueiras da vida quando estava “pegado na tese” ou nas pesquisas. As vezes era engraçado vê-las fazendo o possível para que eu tivesse paz para trabalhar quando estava em casa, mas nem sempre isso funcionava quando chegava a hora de comprar pão, ir à feira ou quando Marilene, mais falante que eu, resolvia expressar as suas ideias ou desabafar os seus problemas. São duas mulheres realmente maravilhosas, a minha mãe que muito tem me ensinado desde o meu primeiro dia neste mundo e minha esposa, que há 19 anos compartilhamos nossas lutas, descobertas e conquistas. Quero agradecer e me desculpar com Heloísa e com Heitor. Heloísa nasceu quando eu cursava o mestrado, lembro da sua participação especial durante a banca examinadora. Ela cresceu acostumada com o pai com a “cara nos livros” e soube criar estratégias charmosas e criativas para chamar a minha atenção. Mas também soube reclamar quando foi preciso. Heitor nasceu no início do curso do doutorado e é uma linda tempestade em nossas vidas. Não há livro deixado sobre a mesa que ainda fique impune à sua presença. Muitas vezes tive que apelar à outras pessoas para tirá-lo do meu espaço de trabalho e, por isso, me sinto muito mal pelas vezes que recorri a esse artifício. Pelos momentos que fui ausente, eu peço perdão, e pelo imenso amor que vocês têm por mim, eu sou posso agradecer expressando o quanto amo vocês também. Sou muito grato também aos meus irmãos, Eric Sandro, Elton Victor e Bruno Ricardo. Nenhum deles conhecem as necessidades do mundo acadêmico e o peso de elaborar uma tese, mas se comportaram como se conhecessem, me apoiando sempre que eu precisei. A toda a minha família que esteve comigo, muito obrigado, amo vocês.

Agradeço a minha professora Virginia Almoêdo; quem a conhece sabe o quanto ela é um grande ser humano, e com ela tive muito mais do que ensinamentos sobre a História. Com a sua voz sempre amável nunca deixou de perguntar como eu me sentia e pela minha família antes de perguntar qualquer coisa sobre o meu trabalho. Ouvia as minhas histórias e angústias com a mesma atenção que os avanços na pesquisa, e comemorava comigo as conquistas. Apendi com a senhora lições sobre a vida, aprendi que nada nesse mundo pode substituir o amor pelas pessoas e a humildade, e que de nada vale anos de carreira bem-sucedida e reconhecimento

profissional se, ao longo dessa trajetória, você não tem a capacidade de olhar para as outras pessoas. E mais, aprendi sobre perseverança e coragem para superar os maiores obstáculos, mas tudo com a doçura de quem passeia por um jardim florido.

Quero agradecer ao professor George Felix Cabral; o conheci no fim do meu curso de graduação e de lá para cá sempre foi um grande professor em minha vida acadêmica, um excelente interlocutor e, para o meu privilégio, um amigo. Professor George, ou o governador do Núcleo de Estudos do Mundo Atlântico, eu sou muito grato e não esquecerei dos conselhos, dos encaminhamentos, dos livros emprestados, das boas conversas e da sua disposição sempre bem humorada e inteligente. Na mesma medida agradeço à professora Suely Almeida, professora que sempre nutri admiração por seu trabalho e passei a admirá-la ainda mais após conhece-la pessoalmente. Sempre com muita elegância e inteligência, deixou importantes marcas em meu trabalho e minha forma de pensar a História; realizou críticas importantes, conselhos essenciais para a minha vida acadêmica. Também agradeço à professora Cláudia Alves; Cláudia me selecionou para ser seu bolsista do PIBIC/CNPQ no distante ano de 2004. Ingressar como estudante de História em um projeto do curso de Arqueologia certamente contribuiu muito com a minha formação, e foi na elaboração dos relatórios, atividades de campo, apresentação de trabalhos e nas orientações da professora Cláudia Alves, sempre muito ativa, que eu dei os primeiros passos no mundo acadêmico, nunca esquecerei da senhora. Professores, eu sou muito feliz por tê-los em minha vida e, estendo a minha gratidão a todos e todas professores da UFPE e de outras universidades que tive a oportunidade de conhecer e com vocês aprender.

Aos meus amigos queridos de longa data e companheiros de profissão Augusto Neves, Kleber Clementino, Breno Lisboa, Déborah Callender, Ezequiel Canário, Francisca Batista, Grasiela Moraes, Juliana Lucena e Patrícia Pordeus. Vocês são daquelas pessoas que fazemos questão de inseri-las em nossa família, fazem parte da minha vida para muito além do trabalho. E com vocês eu aprendi muito, eu sorri, desabafei e me confortei. Cada um, a seu modo, me ajudou muito ao longo de todo o tempo em que estive a fazer a presente tese. O mesmo devo dizer a todos e todas companheiros e companheiras de trabalho da rede municipal do Recife, onde estive licenciado durante grande parte do tempo em que trabalhei na construção da tese, mas que nunca deixei de acompanhar, e também do Colégio Patrícia Costa, quem me deram suporte quando precisei.

Obrigado aos meus queridos amigos do núcleo de Estudos do Mundo Atlântico e companheiros do PPGH – UFPE; em especial agradeço a Janaína Bezerra que foi uma amiga e que me salvou no momento mais difícil da minha trajetória durante o doutorado, serei

eternamente grato. Obrigado também a Luanna, Paulo Conti e Élide Nathália, nós formamos um grande time no NEMAT, e tenho certeza que caminharemos bastante ainda. Devo deixar um agradecimento especial e cheio de carinho a Érika Dias, obrigado por sua disposição em ajudar e por suas contribuições, sempre com muita inteligência, neste trabalho.

Meus sinceros agradecimentos à Sandra e a Patrícia, secretárias do PPGH-UFPE, e a Levi Rodrigues, secretário da coordenação da graduação em História, por toda a paciência e disponibilidade; desejo que a UFPE tenha mais profissionais como vocês para que um dia possamos ser uma universidade ainda melhor. Também menciono com todo o reconhecimento o apoio oferecido pelo CNPQ que me possibilitou realizar grande parte das atividades propostas para o presente trabalho.

Por fim, quero agradecer aos professores Marcelo Mac Cord e ao professor Roberto Guedes, pela leitura da minha tese, por aceitarem compor a banca de avaliação e muito mais que isso; agradeço por suas contribuições em meu trabalho, que começaram ainda no início da trajetória do meu curso de doutorado. Apesar da distância entre Recife e o Rio de Janeiro, sempre foram muito calorosos em todas as ocasiões que eu os procurei. Posso afirmar com muita alegria que pude aprender bastante com dois excelentes historiadores e construir uma amizade bastante sincera com dois grandes seres humanos.

RESUMO

No presente texto discutimos como os oficiais mecânicos que trabalharam nos principais centros urbanos do Brasil durante o século XVIII e, sobretudo, no Recife, lançaram mão do trabalho enquanto principal instrumento de mobilidade social, a despeito do defeito mecânico. Analisando a atuação dos artífices, identificamos diferentes nichos profissionais, dos trabalhos nas embarcações que cortaram o Atlântico, o Pacífico e diversos mares, às atividades nas ribeiras, a construção civil e militar, o corte de madeiras, entre outros. Os trabalhadores especializados lançaram mão de regulamentos profissionais que remontavam à Idade Média para impelir outros trabalhadores e construíram uma qualidade diferenciada aos oficiais mecânicos, projetando-os para além das possibilidades da grande maioria dos trabalhadores daquela sociedade; lançando mão de uma hierarquia profissional, que dividia os artesãos em oficiais e mestres de ofício, fortaleceram uma hierarquia no interior de uma sociedade já hierarquizada, e promoveram privilégios. Atuaram organicamente em uma economia que, para além do lucro, visava conceber distinção e prestígio, e para isso, afirmaram regulamentos que limitaram o trabalho especializado nos centros urbanos. Negociaram com os poderes municipais, se mostraram fundamentais aos intentos da Coroa e firmaram cargos e funções que apenas os artífices podiam assumir, além de atestaram a sua importância para a vida cotidiana nos centros urbanos. Seja no uso de símbolos ou no trato duro de suas profissões, os oficiais mecânicos se valeram das velhas estruturas corporativas e das particularidades dos centros urbanos do Brasil colonial, e com isso alcançaram um lugar verdadeiramente diferenciado no corpo social. E para nos aproximar ainda mais das experiências dos artesãos que estudamos, acompanharemos partes das trajetórias de alguns dos artesãos que mais se destacaram durante o século XVIII e de outros cuja desventura se abateu sobre suas vidas. Por fim, para a elaboração do presente estudo, além de uma pesquisa bibliográfica, realizamos pesquisa na documentação do Arquivo Histórico Ultramarino, no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Arquivo da Marinha Portuguesa, Arquivo Nacional do Brasil, Arquivo Público Jordão Emerciano, Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro e Arquivo da 5ª Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Palavras-chave: História do Brasil colonial. História social do trabalho. Oficiais mecânicos. Irmandades de ofício.

ABSTRACT

In the present text we discuss how the artisans who laboured in the most important urban centers in XVIIIth century Brazil, specially in the city of Recife, used their work as their main instrument for social mobility, regardless of their so called “defeito mecânico” (manual worker’s stain). Analysing the artisan’s practices, we’ve identified different professional niches, raging from the toils in the vessels which sailed the Atlantic, the Pacific ocean and the many seas, to the activities in the river banks and ports, the civil and military construction, the cut and extraction of wood, among other occupations. The specialized workers set in motion professional regulations that dated back to the Middle Ages in order to compell other workers to conformity and so bilt a special quality to the artisans, lifting their group beyond the possibilities within the grasp of the vast majority of the labourers in that society. Using a specific professional hierarchy, which divided the artisans in the categories of oficiais and mestres de ofício, they have strengthen a hierarchy inside an already hierarquical society, thus promoting privileges. They acted organically in an economy which, beyond sheer profit, aimed to bestow symbols of distinction and presteege upon its members. To accomplish that, they have stablished regulations that limited specialized labour in urban centers. They have also negotiated with municipal powers, made themselves indispensable to the policies of the Portuguese Crown and created offices and positions that only artisans could occupy; furthermore, they proved their importance in everyday life in urban centers. Both in the scope of symbols and in the hard toil of their professions, artisans put in motion old corporative institutions and urban particularities in colonial Brazil, and in the end they achieved a distinguished status in the social body. As a means to approach these artisans’ experiences, we will follow parts of the histories of the most prominent of them in the XVIIIth century, together with others whose misfortunes were documented. Finally, to make the present study possible, besides the bibliographical research, we have examined documents in the Arquivo Histórico Ultramarino, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Arquivo da Marinha Portuguesa, Arquivo Nacional do Brasil, Arquivo Público Jordão Emerenciano, Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro and Arquivo da Quinta Superintendência of the Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Keywords: Brazil colonial history. Social labour history. Artisans. Artisans brotherhood

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 -	Detalhe da assinatura de Antônio da Rocha e Silva na provisão do seu ofício.....	94
Figura 2 -	Detalhe da assinatura de Antônio da Gaia Campos no termo de juramento do ofício de pedreiro avaliador das obras.....	114
Figura 3 -	Detalhe da assinatura de Antônio de Paiva Castro no termo de posse e juramento. 10 de fevereiro de 1749.....	115
Figura 4 -	Ilustração de uma sumaca.....	189
Figura 5 -	Ilustração de um brigue, tipo de embarcação construída em Pernambuco para servir no Correio Real.....	196

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 –	Trabalhadores do estaleiro de Pernambuco.....	154
Gráfico 2 –	Percentual dos carpinteiros que trabalhavam na ribeira da Capitania de Pernambuco – 1772.....	157
Gráfico 3 –	Percentual dos calafates que trabalhavam no estaleiro da Capitania de Pernambuco – 1772.....	159
Gráfico 4 –	Valores recebidos pelos mestres calafates na manutenção e conserto das embarcações 1778-1792.....	173
Gráfico 5 –	Valores recebidos pelos mestres ferreiros na manutenção e conserto das embarcações 1778-1792.....	175
Gráfico 6 –	Valores recebidos pelos mestres tanoeiros na manutenção e conserto das embarcações 1778-1792.....	179
Gráfico 7 –	Distribuição dos valores percebidos pelos artífices segundo a profissão.....	200
Gráfico 8 –	Distribuição dos valores pagos em jornais por grupo profissional, nas obras da corveta Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José.....	204
Gráfico 9 –	Relação livres/libertos e escravizados de acordo com as profissões (1750-1801)	243
Gráfico 10 –	Relação livres/libertos e escravizados no porto do Recife – Irmandade de São José do Ribamar.....	244
Gráfico 11 –	Relação mestres X oficiais não examinados.....	261

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 –	Tripulação da corveta Nossa Senhora do Monte e São Vicente	35
Quadro 2 –	Configuração dos profissionais da ferraria real em 1788.....	106
Quadro 3 –	Valores anuais recebidos pelos artesãos da ferraria real.....	107
Quadro 4 –	Trabalhadores da ribeira arrolados no ano de 1772.....	152
Quadro 5 –	Embarcações que realizavam serviços de reparo e manutenção no estaleiro do Recife e os valores gastos por especialidades profissionais 1778 – 1791.....	169
Quadro 6 –	Embarcações da Companhia de Comércio e Navegação de Pernambuco e Paraíba construídas entre 1763 e 177.....	198

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 –	Relação livre/libertos e escravizados – Cidade do Rio de Janeiro.....	240
Tabela 2 –	Relação livre/liberto e escravizados – porto do Recife X Irmandade de São José do Ribamar.....	242
Tabela 3 –	Presença de sujeitos escravizados segundo as profissões	246

LISTA DE SIGLAS

AGCRRJ	Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro
AHU	Arquivo Histórico Ultramarino
ANTT	Arquivo Nacional da Torre do Tombo
BN	Biblioteca Nacional do Brasil
IHAGPE	Instituto Histórico, Arqueológico e Geográfico de Pernambuco
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	16
2	OS CONSTRUTORES DOS OCEANOS E MARES: OS ARTESÃOS DAS EMBARCAÇÕES	30
2.1	AQUELES QUE CIRCULAVAM PELOS OCEANOS	32
2.2	OS ARTÍFICES DOS OCEANOS: OFÍCIOS MEDIADOS PELOS COSTUMES ..	39
2.3	O AGASALHO DOS ARTÍFICES: A PARTICIPAÇÃO DO OFICIAIS MECÂNICOS NAS ROTAS DE COMÉRCIO MARÍTIMAS	50
2.4	OS OFICIAIS MECÂNICOS E OS PERIGOS DAS ROTAS MARÍTIMAS: DESVENTURAS E TRAGÉDIAS NO MAR	61
2.5	POR QUE EMBARCAR? NICHOS PROFISSIONAIS, GANHOS E PRIVILÉGIOS	65
3	OS ARTESÃOS E OS OFÍCIOS RÉGIOS: A INSERÇÃO NOS MECANISMOS DO ESTADO COMO ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE SOCIAL	68
3.1	O MERCADO DE TRABALHO DOS ARTESÃOS, DIANTE DAS LIMITAÇÕES E DO ARCAÍSMO	73
3.2	PELAS ARMAS DE VOSSA MAJESTADE: O OFÍCIO DE ARMEIRO DO ARMAZÉM REAL DE ARTILHARIA	87
3.3	OS FERREIROS DO REI	100
3.4	OS AVALIADORES DA CÂMARA MUNICIPAL	111
4	O PORTO DO RECIFE: UM MUNDO DE TRABALHADORES	120
4.1	OS MESTRES CARPINTEIROS DA RIBEIRA: INTERMEDIANDO O INTERIOR COM O ATLÂNTICO	122
4.2	PELAS MATAS DO INTERIOR: OS CARPINTEIROS DE MACHADO	138
4.3	UM MUNDO DE TRABALHADORES: OS ARTESÃOS DO COMPLEXO PORTUÁRIO DO RECIFE	150
4.4	O PORTO: ONDE O TRABALHO E ASPIRAÇÕES SE ENCONTRAM	161
5	A RIBEIRA DE JOSÉ DA COSTA	164
5.1	A RIBEIRA DO CONCERTO DE EMBARCAÇÕES	166
5.2	O ESTALEIRO DE PERNAMBUCO	185
6	O CORPORATIVISMO ARTESANAL E AS ESTRATÉGIAS DE MOBILIDADE SOCIAL	209
6.1	AS IRMANDADES DE OFÍCIO: O CORPORATIVISMO ARTESANAL NO MUNDO COLONIAL	210
6.2	AS IRMANDADES DE OFÍCIO E A GOVERNANÇA LOCAL: NEGOCIAÇÕES E A CONSTRUÇÃO DA CIDADANIA	214
6.3	NEGROS E MESTIÇOS E OS OFÍCIOS MECÂNICOS: AS CONTRADIÇÕES DO TRABALHO NO BRASIL COLONIAL	230

6.4	CONFLITOS ENTRE OS IRMÃOS: CONTROLE E DESIGUALDADE ENTRE OS ARTÍFICES.....	250
6.5	O CORPORATIVISMO ENQUANTO INSTRUMENTO DE PRIVILÉGIO	259
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS: O MESTRE DO TREM REAL E OS HORIZONTES DOS ARTESÃOS	263
	REFERÊNCIAS	276
	DOCUMENTOS MANUSCRITOS PESQUISADOS E CITADOS.....	280

1 INTRODUÇÃO

Bairro de São José, no Recife, Capitania de Pernambuco. Era trinta de abril de 1787 e o mestre carpinteiro José Rodrigues Papagaio seguia em direção à Igreja da Irmandade de São José do Ribamar, que fica na rua que mais tarde recebeu o nome da confraria. O Bairro de São José, desde o início das primeiras edificações, ainda no período de ocupação holandesa, já apresentava o caráter de um bairro de morada popular. E era neste bairro que se concentrava grande parte dos pequenos comerciantes e artífices que trabalhavam no Recife daquele período; hoje, no início do século XXI, o bairro ainda preserva o seu caráter popular, com as ruas densamente ocupadas pelos ambulantes e pelo comércio de mercadorias importadas e baratas. Lá também estão os poucos artesãos que sobreviveram à industrialização, como os sapateiros, que tiveram que diversificar suas atividades.

José Rodrigues Papagaio ocupava, em 1787, o cargo de juiz do ofício de carpinteiro, que ocupou pelo menos até março do ano seguinte, e por isso também compunha a mesa da Irmandade de São José do Ribamar, formada pelos artífices carpinteiros, marceneiros, pedreiros e tanoeiros. Chegou ao mais alto posto que poderia ser alcançado em uma rede corporativa por um artesão no Brasil. Os juízes de ofício remontavam às hierarquias sócio profissionais que começaram a ser montadas por volta do século XI na Europa Ocidental, consolidadas com as corporações de ofício. No Brasil, os juízes, assim como os escrivães eram eleitos pelos outros profissionais do seu ofício anualmente, perante a Câmara Municipal, ou o seu nome era apresentado aos camarários; no caso de José Papagaio, fora eleito pelos artífices agrupados na Irmandade de São José do Ribamar, que havia adquirido oficialmente esta prerrogativa desde 1776, quando foi confirmado o compromisso da irmandade; as eleições ocorriam no consistório da Igreja da irmandade sempre no domingo anterior à festa do padroeiro da associação, São José, em 19 de março.

É provável que durante o caminho de sua casa, possivelmente no mesmo bairro de São José, para a igreja da irmandade, José Papagaio tenha encontrado alguns companheiros de profissão e tenha parado para conversar sobre as obras em que estavam trabalhando. Algum possam ter expressado suas insatisfações e preocupações comuns aos trabalhadores que exerciam seus ofícios naquele centro urbano colonial. É possível que o juiz de ofício tenha parado em outras obras para cumprir as suas obrigações corporativas ou para demonstrar o seu poder sobre os outros trabalhadores. O período era marcado pela efervescência, afinal os trabalhadores vivenciavam, por um lado, o crescimento do mercado de trabalho com a expansão

urbana e o crescente aumento do consumo, e por outro o crescimento do número de trabalhadores voltados para os ofícios mecânicos, assim também como o crescimento do número de escravizados nos ofícios, o que fora sempre matéria de conflito entre os artesãos, pois enquanto uns combatiam a participação dos cativos em suas atividades, outros não só eram receptivos como também possuíam sujeitos escravizados que os auxiliavam nas atividades cotidianas.

O juiz de ofício tinha uma série de obrigações que tinham como base os regulamentos corporativos europeus do final da Idade Média e, particularmente, fundamentado nas corporações de ofício de Lisboa que muito influenciaram as regras corporativas nos centros urbanos do Brasil. O juiz de ofício tinha como função principal ser o instrumento de comunicação direta entre os trabalhadores e a Câmara Municipal, e primando pelo discurso do bem comum; deveria cuidar para que as atividades do seu ofício fossem bem realizadas na cidade, punir os que não atendessem às regras estabelecidas, sendo a Câmara Municipal a responsável por estabelecer as multas, e por realizar os exames dos oficiais mecânicos que haviam concluído o período de aprendizagem e queriam se tornar mestres de ofício.

Papagaio tinha naquele ano o compromisso de não só representar os interesses dos artesãos carpinteiros, mas também os profissionais dos quatro ofícios que formavam a Irmandade de São José, e isso se devia ao fato de ocupar naquele ano também o cargo de juiz geral da irmandade dos profissionais. A Irmandade de São José do Ribamar havia sido instituída em 1735, mas apenas a partir de 1755 sua igreja passou a ser erguida. Durante a segunda metade do século, a associação foi ganhando cada vez mais poder, podendo interferir decisivamente nas questões que dissessem respeito às atividades dos quatro ofícios. E por isso mesmo, em 1770 os artífices da irmandade haviam enviado a Lisboa o compromisso para ser definitivamente confirmado, após 35 anos de existência da associação. Contudo, logo após o envio do documento, um grupo de artesãos, liderados pelos mestres tanoeiros Manoel Xavier Pereira e Ignácio Tavares da Costa enviou ao Conselho Ultramarino um requerimento solicitando que o compromisso remetido não fosse aprovado, haja vista que continha uma série de capítulos que eram prejudiciais ao trabalho dos requerentes. Entre os capítulos havia cláusulas que buscavam restringir a aprendizagem dos ofícios e impedir o acesso dos escravos ao exercício profissional. Por isso, seis anos depois, os irmãos da confraria foram obrigados a retirar os tais capítulos e enviar um novo compromisso com outras regras menos restritivas.

Dezoito anos depois a questão ainda repercutia e certamente preocupava José Rodrigues Papagaio. Afinal, após a sua caminhada pelo bairro, o carpinteiro José chegou a Igreja de São José do Ribamar. No consistório sentaram-se à mesa, além de Papagaio, Antônio Guilherme da

Cruz, procurador da associação, e os artífices Apolinário Deniz, Pedro de Alcântara e Mello, Joaquim Garcia dos Santos, José Bernadino Dias da Rocha e Cosme Cardoso de Freitas para deliberar sobre a ação impetrada pelos mestres tanoeiros contra a irmandade. Resolveram procurar um advogado que defendesse a instituição e os interesses dos profissionais que hora detinham o poder da irmandade.

Como afirmamos, naquele momento José Rodrigues Papagaio ocupava a posição mais alta da hierarquia profissional e gozava não apenas do reconhecimento dos outros profissionais, era também Mestre do Trem da Artilharia e possuía prestígio social, tendo contato direto com pessoas que ocupavam as altas patentes militares e até com o governador da Capitania de Pernambuco. Marcada pela estratificação social legitimada pelas linhagens familiares, posses de títulos, terras e por aspectos exteriores aos indivíduos, como a pureza de sangue e o defeito mecânico, a sociedade do Antigo Regime deixava aparentemente pouco espaço de mobilidade para gente como Papagaio e sua família. Embora fosse branco e cristão, José Rodrigues Papagaio carregava consigo, junto a todos trabalhadores que exerciam tarefas manuais para sobreviver, o estigma do defeito mecânico. Todavia, ao longo de sua vida, o artífice lançou mão de instrumentos e estratégias que lhe permitiram mover-se dentro dos espaços que lhe eram possíveis, com isso, vivenciar uma trajetória surpreendente. Difícil saber se ao projetar a sua vida ainda quando jovem, José Rodrigues chegou a imaginar alcançar a posição conquistada em 1788.

José Rodrigues Papagaio nasceu nos primeiros anos da década de 1740 na pequena Vila de Ourique, distrito de Beja, na região do Alentejo, sul de Portugal; era filho de Miguel Rodrigues, cuja profissão desconhecemos. A região onde nascera era pouco povoada e com características essencialmente rurais. Ainda muito jovem Papagaio decidiu migrar da pequena vila no Alentejo para o centro do Império português, a pulsante Lisboa.

Não sabemos ao certo em que ano José Rodrigues Papagaio se mudou para Lisboa, mas provavelmente isto teria ocorrido na segunda metade da década de 1750. Lá ingressou no conjunto dos aprendizes do ofício de carpinteiro, é possível até que algum mestre do ofício tivesse possibilitado a sua ida a Lisboa para aprender a carpintaria. Ao final da década de 1750, Papagaio havia deixado de ser aprendiz e se tornando oficial, também já exercia o seu ofício estabelecendo-se definitivamente na capital portuguesa. Em Lisboa, o artesão casou-se com Ana de Jesus e mudou-se para a rua Conde de Tarouca, termo de Torres Vedras, ao norte do grande centro português.

Como veremos ao longo do presente trabalho, José Rodrigues Papagaio atravessou o Atlântico como carpinteiro de embarcação e aportou em Recife, o principal porto da Capitania

de Pernambuco, nos primeiros anos da década de 1760 e iniciou uma carreira notável como carpinteiro. Trabalhou em obras nas fortificações da capitania de Pernambuco e Fernando de Noronha, foi engajado nos serviços de manutenção das embarcações da Coroa, realizou serviços como carpinteiro de embarcações, em viagem de volta para Lisboa. Ao retornar para Pernambuco, José Rodrigues se dedicou a realização de obras para particulares, voltando posteriormente, a prestar serviços para a Coroa, alistou-se como soldado de uma companhia regular de artilharia do Recife, onde realizou serviços, novamente, de manutenção das edificações militares e a fabricar carretas de artilharia.

No início da década de 1780 o carpinteiro já havia construído uma folha de serviços bastante convincente para merecer o ofício de mestre do trem de artilharia de Pernambuco, projetando-se como um dos principais artífices da capitania, organizando um grande corpo profissional sob o seu comando e circulando por entre espaços e pessoas de poder.

No presente trabalho, focalizamos os oficiais mecânicos, como o José Rodrigues Papagaio, que se distinguiam de outros trabalhadores através do grau de especialização profissional e pela existência de regulamentos corporativos, formalizados ou não, mas que remontavam às tradições associativas da Idade Média, as chamadas corporações de ofício. Assim, os oficiais mecânicos, artesãos ou artífices, tal como pedreiros, carpinteiros, marceneiros, tanoeiros, calafates, ourives, sapateiros, ferreiros, poleeiros, armeiros, funileiros, entre outras especialidades, estavam inseridos em um conjunto de modos de fazer e viver que eram constituidores de uma identidade profissional específica, que estabelecia uma hierarquia profissional, processos de elaboração e negociação dos produtos fabricados, das tarefas desempenhadas, da divisão dos recursos e dos pagamentos. O corporativismo profissional também estabelecia ritos de inserção no conjunto artesanal ao apontar regras sobre o processo de aprendizagem e ascensão profissional, além de excluir outros sujeitos do acesso às profissões e assegurar privilégios aos grupos mais destacados entre os oficiais mecânicos. E a todo esse conjunto nos referimos como sistema corporativo artesanal. No Brasil, durante o período colonial, os artesãos compunham um grupo comprimido entre os estratos sociais e – a princípio – estigmatizados pelo defeito mecânico.

Um dos primeiros trabalhos que se voltaram para a discussão da história dos oficiais mecânicos no Brasil, foi o de Maria Helena Flexor, publicado em 1974.¹ Apesar de inovadora

¹ FLEXOR, Maria Helena. **Oficiais Mecânicos na Cidade de Salvador**. Salvador: (Prefeitura Municipal de Salvador - Departamento de Cultura, Museu da Cidade), 1974. Analisando, sobretudo, a presença da organização corporativa artesanal em Salvador, a autora utilizou como principal referência de sua escrita, o prefácio de Marcelo Caetano na obra de Franz Paul Languans, que publicou uma série de documentos referentes às corporações de

quanto à escolha do tema, e ter trazido subsídios para pensar esses trabalhadores nos centros urbanos coloniais, Flexor avançou pouco na análise das especificidades das relações aos quais esses profissionais estavam envolvidos no Novo Mundo.

Só a partir da ampliação dos estudos sobre as sociedades nos espaços coloniais, estimulado pelo acesso ao grande conjunto de documentos do Arquivo Histórico Ultramarino, através do projeto Resgate Barão do Rio Branco², e pelo novo fôlego alcançados nos estudos do período colonial, principalmente a partir dos anos dois mil, é que o tema passou a ser revisitado, e com mais profundidade. Importa considerar que os estudos sobre artífices, anteriores ao realizado por Maria Helena Flexor, enfocava mais o aspecto artístico, e principalmente as suas obras, do que os trabalhadores e as relações sociais ao qual estavam envolvidos.³ O enfoque nas relações sociais e não puramente artísticas foi, sem dúvidas, a maior contribuição dos estudos mais recentes, o que possibilitou abordar artífices cujo resultado de sua atividade não é considerada, a princípio, uma obra de arte, como um sapato ou um tonel para armazenar água.

As novas pesquisas estavam inseridos em um debate, agora consolidado, acerca da estruturação de uma sociedade corporativa do Antigo Regime no Brasil, e que envolve uma reflexão sobre a administração portuguesa e seus modos de governar, a participação das elites locais nessa administração e também no comércio, um profundo debate sobre a caracterização das elites, em Portugal e no Brasil, as instituições de poder e suas funções na montagem e manutenção do Império Português, hierarquias sociais, mobilidade social, mestiçagem, entre outras temáticas.⁴

ofício em Lisboa: LANGUANS, Franz Paul. **As Corporações dos Ofícios Mecânicos: subsídios para a sua História**. Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa, 1943 - 1946.

² O projeto estava inserido nas comemorações dos 500 anos do descobrimento do Brasil e teve início em 1992. Ao longo de todo o trabalho foram microfilmados e digitalizados documentos referentes a história do Brasil em nove países: Portugal, Áustria, Espanha, Holanda, França, Bélgica, Itália, Inglaterra e Estados Unidos. O material organizado ao longo do trabalho possibilitou o acesso a um grandioso conjunto de documentos de diversas naturezas. Nos referimos aqui, particularmente, aos documentos avulsos do Arquivo Histórico Ultramarino, em Portugal.

³ Para Pernambuco, destacamos os estudos realizados por Fernando Pio: PIO, Fernando. **Revista da Escola de Belas Artes de Pernambuco**. Recife: Universidade do Recife, ano III, n. 2, 1959.

⁴ No que se refere a essa historiografia, podemos destacar as coletâneas de artigo que apresentam essas diferentes perspectivas sobre a sociedade que analisamos e que foram publicadas ao longo dos anos dois mil que são: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. **O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001; FRAGOSO, João & GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. Na trama das Redes. Política e negócios no Império português, séculos XVI-XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. Essas obras e os estudos nelas publicados foram produzidos na esteira das renovações ocorridas na historiografia portuguesa através dos estudos realizados por Antônio Manuel Hespanha, Nuno Gonçalo F. Monteiro, entre outros historiadores. Devemos ainda citar as obras produzidas por Evaldo Cabral de Mello produzidas a partir do final da década de 1970, e que sobre o recorte espacial, estavam voltadas para a Capitania de Pernambuco. Entre essas obras destacamos MELLO, Evaldo Cabral de. **O Nome e o Sangue. Uma parábola familiar no Pernambuco Colonial**. Rio de Janeiro:

Analisar os papéis das elites locais, identificar os grupos invisibilizados e as diversas dinâmicas sociais e culturais, sob o olhar mais atento ao protagonismo do mundo colonial, tornaram-se preocupações dos pesquisadores do período colonial. E na esteira desses estudos, percebe-se uma maior atenção aos trabalhadores especializados das vilas e cidades do Brasil. Monografias, dissertações e teses foram produzidas visando discutir a participação dos artífices junto à vereação municipal, na economia, a presença do trabalho escravo nos ofícios mecânicos, a relação corporativismo e irmandades leigas, e ensino dos ofícios mecânicos.⁵

Mais recentemente o número de publicações cujos oficiais mecânicos são objeto de pesquisa tem crescido significativamente, todavia, tal crescimento representa muito mais um aprofundamento sobre o tema, do que propriamente o surgimento de inovações sobre os artesãos. De qualquer modo, as pesquisas recentes têm contribuído significativamente para que possamos pensar particularmente os lugares ocupados pelos artífices na sociedade colonial e possibilitando com que possamos observar a presença desses trabalhadores nos diversos centros urbanos, especialmente em Minas Gerais e Rio de Janeiro, espaços focalizados na maioria dos estudos.⁶ E neste quadro podemos inserir a dissertação do mestrado produzida por nós, e que enfocou a organização dos oficiais mecânicos do Recife em torno da Irmandade de São José do Ribamar, e que nos possibilitou lançar questões que fazem parte do presente texto.⁷

Nosso objetivo aqui é analisar as estratégias de mobilidade social experienciadas pelos oficiais mecânicos no Recife durante o século XVIII, particularmente na segunda metade desse

Topbooks, 2000. No que se refere aos trabalhos voltados para o debate sobre mestiçagem nas sociedades coloniais, destacamos os trabalhos produzidos principalmente a partir da Universidade Federal de Minas Gerais, onde podemos destacar PAIVA, Eduardo França. **Escravidão e Universo Cultural na Colônia**. Minas Gerais, 1716-1789. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2001. PAIVA, Eduardo França & IVO, Isnara Pereira (Org). **Escravidão, Mestiçagem e Histórias comparadas**. São Paulo: Annablume, 2008.

⁵ CUNHA, Luís Antônio. **O ensino de ofícios artesanais e manufatureiros no Brasil Escravocrata**. Revista Brasileira de Educação, Rio de Janeiro: n.14, maio – ago. 2000; FLEXOR, Maria Helena. Ofícios, manufaturas e comércio. In: SZMRECSÁNYI, Tamás (Org). **História Econômica do Período Colonial**. 2.ed. São Paulo, Hucitec; Ed. Universidade de São Paulo; Imprensa Oficial, 2002. (Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica); LIBBY, Douglas Cole. **Habilidades, artífices e ofícios na sociedade escravista do Brasil Colonial**. In: LIBBY, Douglas Cole; FURTADO, Júnia Ferreira (Org). **Trabalho Livre, Trabalho Escravo**. São Paulo: Annablume, 2006; LIMA, Carlos A. M. **Artífices do Rio de Janeiro (1790 – 1808)**. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.

⁶ MARTINS, Mônica. **Entre a Cruz e o Capital: Mestres, aprendizes e corporações de ofícios no Rio de Janeiro (1808-1824)**. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: U.F.R.J./I.F.C.S., 2007; MENESES, José Newton Coelho. **Artes fabris e ofício banais. O controle dos ofícios mecânicos pelas câmaras de Lisboa e das vilas de Minas Gerais (1750-1808)**. Belo Horizonte: Fino Traço: 2013; SANTOS, Beatriz Catão Cruz. **Irmandades, oficiais mecânicos e cidadania no Rio de Janeiro do século XVIII**. Varia Historia, Belo Horizonte, vol. 26, nº 43: p.131-153, jan/jun 2010; SIQUEIRA, Mariana Nastari. **Entre o signo da mudança e a força da tradição: o conflito entre a Irmandade de S. Crispim e S. Crispiniano dos sapateiros e a Câmara, Rio de Janeiro, c. 1764-c. 1821**. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro Rio de Janeiro: Seropédica, RJ, 2011.

⁷ Silva, Henrique Nelson da. **Trabalhadores de São José: artesãos do Recife no século XVIII**. Dissertação de Mestrado. Recife: Universidade Federal de Pernambuco 2010.

século. E propomos pensar como o sistema corporativo artesanal, as instituições formadas pelos artífices, a inserção desses trabalhadores no funcionalismo do Estado português, nas companhias militares, a inserção no comércio e percepção de capital através das atividades artesanais estavam inseridas nessas estratégias. E defendemos aqui que o trabalho ocupava o lugar central nessas estratégias, possibilitando mobilidade social e relativização do defeito mecânico.

E para pensar o lugar social dos artesãos nos centros urbanos do Brasil colonial, ou nos apropriando das discussões realizadas principalmente em torno dos estudos sobre mestiçagem no Brasil colonial, pensar a qualidade dos artesãos, discutiremos ao longo do nosso trabalho duas questões fundamentais para as análises das estratégias de mobilidade desses trabalhadores: a centralidade do trabalho e o defeito mecânico.

O defeito mecânico refere-se ao estigma social que recaia sobre todos os sujeitos que exerciam ofícios manuais, como pesar, medir, fabricar; na mentalidade ibérica católica, o trabalho permanecia durante a modernidade como um instrumento de separação entre os nobres e os não nobres. É o que sugere o Dicionário da Língua Portuguesa de Antonio de Moraes Silva, publicado em 1789. No dicionário, o termo “mecânica” vem associado “a qualidade do que é mecânico, não nobre” e “mecânico” vem a ser o “não nobre”.⁸ Teoricamente, o defeito mecânico impelia os artesãos dos principais espaços de poder, como as câmaras municipais, e ainda no fim do século XVIII – principal período abordado neste trabalho – ainda constituía um desafio aos projetos de mobilidade social dos artesãos.

O contexto⁹ para as discussões em torno da mobilidade social e das estratégias mencionadas é o de uma sociedade construída a partir de uma estrutura corporativa do Antigo Regime, o que significa dizer que lidamos com uma sociedade com traços estamentais cujos grupos compõem parte de um corpo social. Como veremos ao longo do trabalho, as hierarquias são construídas a partir de elementos exteriores às ações dos indivíduos e grupos, e se definem de acordo com a condição de nascimento, a ascendência parental, a religião, a profissão, entre outros aspectos.

Entendemos que os trabalhadores que abordamos em nosso trabalho estavam comprimidos em uma camada intermediária, abaixo dos grupos que integravam as elites

⁸ SILVA, Antonio de Moraes. **Dicionário da Língua Portuguesa**. Volume 2. 1789. <http://dicionarios.bbm.usp.br/pt-br/dicionario/edicao/2>

⁹ Utilizamos aqui o termo contexto não como pano de fundo onde são desenvolvidas tramas variadas, mas como um cenário dinâmico onde os diversos sujeitos agem, interferem e são influenciados. Ou seja, defendemos que o termo deve ser utilizado por nós historiadores a partir de uma perspectiva dinâmica da sociedade onde as pessoas estão interagindo entre si e com o meio. E quando tratamos do “meio”, nos referimos sim a uma perspectiva também estruturalista da História, como explicaremos adiante.

coloniais, proprietários de terras, lavradores, funcionários da burocracia do Estado e grandes comerciantes, e por outro lado, situavam-se acima de um grande conjunto de trabalhadores não especializados, indígenas e sujeitos escravizados. E é justamente por ocuparem um espaço intermediário e pouco definido que os sujeitos aqui analisados se projetaram diante de um horizonte de expectativa possível e com certa elasticidade, agregando símbolos de poder, capital, prestígio e equilibrando-os frente aos símbolos de desprestígio como o defeito mecânico.

Consideramos também que analisar a sociedade colonial em nosso recorte temporal, particularmente na segunda metade do século XVIII, a partir das discussões que giram em torno da perspectiva do Antigo Regime nos traz alguns problemas. Primeiramente porque as reformas pombalinas realizadas no início da segunda metade desse século aboliram instrumentos de hierarquização social, como a impureza de sangue, e em segundo lugar, as próprias sociedades dos centros urbanos coloniais vivenciavam dinâmicas que possibilitaram a grupos ascenderem socialmente, mesmo contrariando uma “lógica” estamental do Antigo Regime. Também devemos destacar que as relações de poder que envolviam a Coroa, as instituições políticas, legislação e os papéis das elites locais não mais se inseriam em uma construção plenamente corporativa. Todavia, os símbolos, os usos, costumes, mantinham-se ainda presentes e eram capazes de distinguir os sujeitos e grupos daquelas sociedades.¹⁰

Neste sentido é que pretendemos ao longo do trabalho colocar em discussão aspectos que possibilitariam aos artífices vivenciarem movimentos dentro daquelas sociedades, mesmo os que fossem pouco perceptíveis. Nos referimos aqui ao fato de que trabalhamos com a percepção de que as estratégias de mobilidade dos artesãos poderiam estar voltadas tanto para a hierarquia social, de forma mais ampla, quanto para as hierarquias profissionais, que estão inseridas na lógica corporativa profissional. Esses dois movimentos estavam interligados e a hierarquia profissional certamente interferia na forma como os artífices eram identificados perante o restante do corpo social. Em outros termos, a presença de uma hierarquia própria entre os artífices, possibilitava movimentos dentro do corpo sócio profissional, que poderia interferir na posição desses trabalhadores perante o restante da sociedade, como discutiremos ao longo do texto.

¹⁰ Ao menos na primeira metade do século XIX, o defeito mecânico ainda precisava ser superados pelos oficiais mecânicos, como pode-se analisar a partir dos estudos de Marcelo MACCORD: MACCORD, Marcelo. **Uma família de artífices "de cor": Os Ferreira Barros e sua mobilidade social no Recife Oitocentista**. Luso-Brazilian Review, Volume 47, Number 2, 2010, pp. 26-48 (Article). Published by University of Wisconsin Press.

E ainda refletindo sobre o nosso objetivo, devemos pensar sobre a ocupação dos sujeitos no mundo do trabalho. Sobre os trabalhadores que realizavam atividades manuais, mecânicas, como pesar, medir, arar, fabricar, entre outras, recaia o estigma do defeito mecânico, instrumento de depreciação social dos sujeitos. O defeito mecânico pesava sobre todos os grupos profissionais aqui focalizados, inserindo-os em uma camada inferior daquela sociedade, impossibilitando-os – inicialmente – de ocupar os principais espaços de poder do mundo colonial, como a composição das câmaras municipais ou as mesas, como irmão maior, das Irmandades das Misericórdias. Mas se o trabalho era o principal instrumento de depreciação social sobre os artesãos, constituía o instrumento de diferenciação deste grupo diante das camadas de trabalhadores não especializados. Analisar as estratégias de mobilidade social por parte dos artesãos requer uma reflexão sobre os significados do defeito mecânico ao longo do período estudado, assim também como a sua efetiva validade nas sociedades.

E defendemos a centralidade do trabalho nas estratégias dos artífices em seus projetos de mobilidade, e isso é o que discutiremos através das trajetórias dos mestres de ofício que analisamos nesta pesquisa. Dessa forma, pretendemos contribuir na discussão do que nos parece um paradoxo: o trabalho que estigmatiza é o que privilegia. Essa centralidade do trabalho e relativização dos efeitos do defeito mecânico nas sociedades que analisamos tem sido discutido por alguns pesquisadores, entre eles destacamos Roberto Guedes:

[...] afirmo que o trabalho propiciava espaços de ascensão social, o que implica abordar o seu lugar em termos de valor social e de alocação de grupos sociais. Complementarmente, reportar-se à mobilidade social impõe analisar estruturas sociais, pois ascensão social significa movimento em meio a elas. Estas questões, estritamente associadas, estão envoltas em controvérsias.¹¹

Acreditamos que focalizando as trajetórias dos oficiais mecânicos que viveram no Recife, poderemos apresentar uma pequena contribuição não apenas na análise sobre esse grupo de trabalhadores, mas ao estudo das sociedades brasileiras durante o período colonial e a história do trabalho e dos trabalhadores no Brasil.

E ao nos referir às trajetórias, também devemos situar o nosso trabalho em meio às produções historiográficas no que se refere às escolhas teóricas, metodológicas e narrativas. Em nosso texto, buscamos realizar o que Jacques Revel intitula *jogos de escala*.¹² A partir da década de 1970 a história social, e particularmente seus modelos generalistas, fruto de uma

¹¹ GUEDES, Roberto. **Ofícios Mecânicos e Mobilidade Social: Rio de Janeiro e São Paulo (SÉCS. XVII-XIX)**. TOPOI, v. 7, n. 13, jul.-dez. 2006, pp. 379-423.

¹² REVEL, Jacques. **Microanálise e Construção do Social**. IN: REVEL, Jacques (ORG). **Jogos de Escala. A experiência em microanálise**. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1998.

perspectiva estruturalista da História passou a ser duramente criticada, principalmente pelos historiadores da nova história cultural. E mesmo que as pesquisas desenvolvidas a partir de análises quantitativas e com um grande volume documental estivesse apresentando resultados relevantes, as Ciências Humanas passaram a vivenciar o que podemos chamar de crise do estruturalismo e, posteriormente, a emergência ou ressurgimento dos sujeitos e do relativismo. Embora este movimento não tenha sido harmônico e linear, promoveu reflexões sobre novas formas de pensar os diversos campos das humanidades, e com a História não foi diferente.

Por um lado, muitos historiadores passaram a questionar a validade dos métodos quantitativos e explicações generalistas da história social que vinha se desenvolvendo desde o início do século XX através de pesquisadores como Marc Bloch e Fernand Braudel na França e ainda com a História Econômica e Social inglesa, onde destacamos as contribuições de Eric J. E. Hobsbawm e Edward P. Thompson, ambos marxistas. Questionou-se propriamente a validade das categorias sociais como instrumentos explicativos, uma vez que generalizava e não permitia observar os movimentos, as especificidades sociais. Por outro lado, surgiram inovações na forma de pesquisar e construir narrativas históricas, entre as quais destacamos os empreendimentos da micro história a partir de trabalhos como os dos historiadores italianos Carlos Ginzburg e Giovanni Levi.¹³

Como afirma o próprio Giovanni Levi “a micro história é essencialmente uma prática historiográfica em que suas referências teóricas são variadas e, em certo sentido, ecléticas”.¹⁴ Em outros termos, a micro história se apresenta como uma operação, como método de pesquisa e escrita que proporciona ao historiador lançar novos olhares, novos questionamentos ao seu objeto de investigação, e não como um novo campo específico da História. Como operação historiográfica possível para os diversos campos de estudo da História, a perspectiva do micro nos possibilita reduzir a escala de nossas análises, lançar questionamentos que não são possíveis nas análises estruturalistas e, conseqüentemente, apreender novos movimentos, especificidades e aprofundar o construir um olhar mais aprofundado sobre o nosso objeto de estudo.

E é neste sentido que Jacques Revel apresenta a micro história como uma inovação que fora apreendida pelos historiadores do social, e propõe o que buscamos realizar nesta pesquisa:

¹³ As obras produzidas por Carlos Ginzburg e Giovanni Levi tiveram grande impacto na produção historiográfica; para o nosso trabalho, destacamos LEVI, Giovanni. **A Herança Imaterial. Trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. Na obra, Levi analisa a trajetória de vida de um religioso chamado Giovan Battista Chiesa, e através deles descortina uma série de relações socioeconômicas existentes em uma pequena vila próxima a Turim chamada Santena que o permite refletir sobre os traços do Antigo Regime na Itália do século XVIII. Tanto a proposta de trabalho quanto os encaminhamentos realizados por Levi foram bastante inspiradores para o presente trabalho.

¹⁴ LEVI, Giovanni. **Sobre a Micro História**. Pp. 133-162. IN: BURKE, Peter (ORG). **A Escrita da História. Novas Perspectivas**. São Paulo: Editora da UNESP, 1992.

trabalhar escalas diferentes sobre um mesmo objeto de pesquisa. Compreendemos que se, por uma lado, as críticas ao estruturalismo e as categorias sociais são justas ao afirmarem que essas categorias não são capazes de compreender as dinâmicas internas e especificidades das sociedades ou dos grupos, apresentando apenas características gerais; por outro, a relativização das relações sociais com a proposição de múltiplos e infundáveis olhares sobre a sociedade, a redução das análises a um grupo reduzido de sujeitos ou a apenas um sujeito, também não são capazes de captar as dinâmicas gerais. Então, seja através de um olhar macro e generalista, ou de uma olhar sobre o micro e relativistas, frequentemente nos escapa algo em nossas análises.

E a partir dessa reflexão, acreditamos que seja possível incluir em uma investigação e na construção narrativa da história, as análises micro e macro histórica, e que possamos alternar entre as duas perspectivas, ou escalas, de acordo com as necessidades de nossas pesquisas. Importa afirmar que a cada escala utilizada, surgem novos questionamentos, novos problemas a serem abordados pelos historiadores. E desse modo propomos aqui o trabalho através desses jogos de escalas, como propôs Jacques Revel.

Dessa forma, ao longo do nosso trabalho pretendemos abordar o sistema corporativo artesanal enquanto expressão das estruturas sócio profissionais do Antigo Regime, suas características, mentalidades, assim também como promover um diálogo com a história econômica e análises quantitativas. Ao mesmo tempo, enfatizamos as trajetórias de vida de alguns artesãos que foram possíveis identificar ao longo de nossa pesquisa e que também contribuem para realizarmos as reflexões aqui propostas. Assim, elegemos trajetórias de vida, ou ao menos fragmentos dessas trajetórias, como a do carpinteiro José Rodrigues Papagaio e em nossa narrativa, à medida que ele se insere nas instituições e cruza com os outros trabalhadores aqui também apresentados, como o também carpinteiro José da Costa.

Por fim, devemos explicitar dois aspectos desse trabalho: o recorte temporal e as fontes utilizadas.

A princípio, o nosso recorte temporal situa-se entre 1735 e 1801, da fundação da Irmandade de São José do Ribamar, aos anos finais do século XVIII. A fundação da confraria pelos artesãos pedreiros, carpinteiros, marceneiros e tanoeiros, constituiu um marco na organização corporativa profissional em Pernambuco e a acompanhamos como referencial, junto às trajetórias de vida dos artesãos, até o final desse século. Todavia, devemos considerar que buscar construir trajetórias de trabalhadores que não ocupavam os principais espaços de poder torna a tarefa bastante árdua, desse modo, precisamos assumir que o nosso recorte temporal amplo explica pela carência documental. Assim, escolhemos analisar toda documentação levantada que fora produzida durante o século XVIII que nos ajudasse a pensar

o nosso objeto de estudo e o objetivo da pesquisa, e algumas vezes descambamos século XIX a dentro. Contudo, o leitor perceberá que grande parte da nossa discussão está centrada na segunda metade do século XVIII, período em que circulou a maior parte dos trabalhadores abordados por nós.

Quanto à documentação analisada para a construção da nossa tese, temos o seguinte: investigamos as cartas, ofícios e requerimentos oriundos do Arquivo Histórico Ultramarino digitalizados através do Projeto Resgate Barão do Rio Branco. Realizamos uma curta investigação no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, em que analisamos ops fundos dos Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina e dos Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, além dos Livros de Chancelaria e Registro Geral de Mercês. Trabalhamos com a documentação da Irmandade de São José do Ribamar, arquivada na 5ª Superintendência do IPHAN. A nossa pesquisa também foi realizada no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, onde analisamos os documentos da Câmara Municipal do Rio de Janeiro referentes aos ofícios mecânicos na cidade, e pelo Arquivo Nacional e Arquivo Público Estadual Jordão Emereciano.

O presente estudo está dividido em cinco capítulos, onde além de acompanhar os movimentos dos artesãos em suas trajetórias de vida, pretendemos discutir os diversos espaços de atuação ou nichos profissionais em que se encontravam os oficiais mecânicos. Segundo a nossa lógica, cada espaço ou nicho apresentava as suas peculiaridades e possibilidades para as trajetórias dos trabalhadores especializados e para os seus projetos de mobilidade social. Vejamos os nossos capítulos:

O primeiro capítulo intitulado *Os Construtores dos Oceanos e Mares: os artesãos das embarcações*, nos propomos a analisar as relações de trabalho aos quais os oficiais mecânicos, particularmente carpinteiros e calafates, estavam inseridos. Discutiremos os processos de aprendizagem e trocas de experiências vivenciadas por esses trabalhadores ao comporem o conjunto de homens que tornavam possível a existência do Império Português, transportando pessoas, produtos, informações e ideias. Estudaremos também a inserção dos artífices nos circuitos comerciais e a abertura de outras possibilidades de auferir ganhos. Procuraremos identificar quem eram os profissionais dos circuitos marítimos, as vantagens e desvantagens de uma vida lançada ao mar.

No segundo capítulo chamado *Os Artesãos e os Ofícios Régios: a inserção nos mecanismos do Estado como meio de distinção*, nos propomos a debater a participação dos oficiais mecânicos na política de distribuição dos ofícios régios e das câmaras municipais. Tomando a Vila do Recife como o espaço de estudo, objetivamos analisar a inserção nos cargos

ou postos da Coroa e das câmaras municipais enquanto uma das principais estratégias de mobilidade social, onde os artesãos se aproximam dos espaços de poder e sujeitos empoderados, como os governadores da Capitania, e com isso angariar condições privilegiadas de trabalho, rendimentos e reconhecimento social sem, contudo, se afastar do corporativismo profissional. Para isso focalizamos as trajetórias dos artesãos armeiros, ferreiros que serviam à Coroa, e também dos avaliadores pedreiros, carpinteiros e ourives da Câmara do Recife. Neste capítulo analisaremos os discursos utilizados pelos oficiais mecânicos para se inserir na economia das mercês em um mercado arcaico, comparando esses discursos às estratégias utilizadas pelas elites com o mesmo propósito. Por fim, enfatizaremos a centralidade do trabalho nessa proposta de mobilidade social.

O terceiro capítulo é intitulado *O Porto do Recife: um mundo de trabalhadores*. aqui nos voltamos para uma das maiores concentrações de profissionais especializados da América portuguesa e abordamos as trajetórias dos mestres de ofícios que conseguiram associar trabalho e poder, mesmo em uma sociedade em que o trabalho era considerado instrumento de desprestígio. Assim, tratamos dos mestres carpinteiros da ribeira que lideravam uma vasta rede de trabalhadores no porto do Recife, Paraíba e Alagoas, assim também como uma rede que interiorizava as relações corporativas através do trabalho de corte de madeira pelas matas. Assim, analisaremos como alguns mestres de ofícios alcançaram prestígio, capital e até patentes militares. Também procuraremos traçar um perfil do conjunto dos trabalhadores do porto, analisando as diferenças entre as hierarquias profissionais e também a presença dos oficiais escravizados no porto. os dados apresentados nos permitirão trazer contribuições sobre as características dos oficiais mecânicos nos centros urbanos, seja a partir dos métodos utilizados, onde distinguiremos os artífices segundo suas profissões, seja através das comparações entre as trajetórias dos trabalhadores e as informações referentes as análises de todo o grupo profissional.

No quarto capítulo, o qual denominamos *A Ribeira de José da Costa*, lançamos mão da trajetória de um dos mais destacados artífices do Recife durante a segunda metade do século XVIII, o mestre carpinteiro José da Costa, para discutir a participação dos artesãos nas atividades de reparo e fabricação de embarcações na ribeira do Recife. Neste capítulo analisamos a organização dos trabalhadores especializados nas duas atividades, a participação dos artífices no comércio de madeiras e peças para as embarcações, assim também como a retenção do capital que fora investido nessas atividades pelos oficiais mecânicos. A partir da análise proposta nesse capítulo, discutiremos o quanto as trajetórias de artífices como José da

Costa expressam o papel do trabalho, das relações sócio profissionais e do corporativismo como instrumentos de alcance de privilégios, poder e capital.

O quinto e último capítulo, O Sistema Corporativo no Brasil Colonial, se propõe a debater a estruturação e funcionamento do sistema corporativo artesanal nos centros urbanos do Brasil Colonial. Com isso pretendemos refletir sobre as características e atuação das chamadas irmandades de ofício que, se por um lado se assemelham às corporações de ofício portuguesas, por outro, expressam as especificidades da organização corporativa no Brasil; discutiremos as reformulações das hierarquias profissionais, a partir do que era vivenciado na Europa, diante de uma sociedade escravocrata, e onde a maioria dos ofícios não estavam consolidados. Pretendemos pensar sobre a organicidade do sistema corporativo artesanal através dos diálogos com os meios institucionais, ou seja, os agentes da Coroa e as Câmaras municipais. E para isso analisaremos as atuações e trajetórias dos juizes de ofício nos centros urbanos onde foram instituídos.

Assim, focalizamos as diversas irmandades compostas pelos oficiais mecânicos durante o século XVIII em centros urbanos como Recife, Salvador, Rio de Janeiro e nas vilas mineiras, a sua organicidade através dos seus representantes, sua influência nas relações de trabalho, nas hierarquias profissionais e, de forma mais ampla, na hierarquia social. A partir da discussão da historiografia voltada para o tema, e documentação analisada, abordaremos o sistema corporativo como instrumento de mobilidade social ao possibilitar aos artesãos, canais de negociações diferenciados e pautados na importância das atividades profissionais desempenhadas por eles nos centros coloniais, assim também como espaços de construção e privilégios.

2 OS CONSTRUTORES DOS OCEANOS E MARES: OS ARTESÃOS DAS EMBARCAÇÕES

O Padrão ou Marco dos Descobrimentos, grande monumento que, erguido às margens do Rio Tejo em Lisboa no ano de 1960, homenageia perante o mundo os feitos portugueses em suas viagens ultramarinas que resultaram na construção de um grande império marítimo. No Padrão estão representados alguns personagens que estiveram a frente dos momentos mais marcantes da expansão marítima portuguesa, com destaque para o Infante D. Henrique, também chamado de “O Navegador”. Para além da construção de uma memória de grandes feitos e do orgulho nacionalista, o monumento traz consigo a simbologia dos esforços da conquista, lá estão os instrumentos náuticos, a cruz e as muitas espadas e bandeiras, representação da fé, do conhecimento e dos feitos militares, sem dúvidas, elementos que conduziram as conquistas portuguesas. Todavia, acreditamos estar faltando ali a representação de um grupo fundamental para as conquistas, no primeiro momento, e para as posteriores circulações dos barcos através dos oceanos conectando os mais diversos territórios portugueses espalhados na África, América e Ásia, os oficiais mecânicos.

Nenhum dos grandes personagens carregam consigo um instrumento de trabalho que remeta a presença de carpinteiros e calafates nas embarcações; faz total sentido considerando o período abordado, afinal não caberia a representação dos considerados grandes personagens portugueses com instrumentos que os inferiorizassem, que expressassem o defeito mecânico, mas é um discurso que não se sustenta na segunda metade do século XX, época em que o monumento fora erguido, ao menos sob o olhar da produção historiográfica.

De qualquer modo, representados ou não no monumento, o certo é que os artesãos foram elementos ativos e importante nas viagens ultramarinas, afinal de contas, além dos conhecimentos referentes às técnicas de navegação, necessitava-se de homens que conhecessem a estrutura das embarcações, desde a fabricação ao reparo dos barcos. E aqui vamos tratar especialmente dos artesãos que cruzaram os oceanos e mares à serviço, realizando consertos antes e durante as viagens, muitos deles urgentes.

Acreditamos que para além da compreensão sobre os modelos administrativos, os volumes de comércio e instituições inseridos em uma lógica de expansão e consolidação da Economia Mundo¹⁵, em uma concepção macro da História, é importante também identificar,

¹⁵ Aqui nós trabalhamos com dois conceitos para pensar os territórios e circulações analisadas, sobretudo neste capítulo, o de Economia Mundo e de Império Pluricontinental. Sobre a Economia Mundo, pensamos a construção de um sistema político, econômico, social e cultural em expansão desde o final da Idade Média. Tal sistema

analisar e construir narrativas sobre os muitos sujeitos que atuaram nesses processos operando os elementos mais básicos, as próprias viagens. Dessa forma, torna-se importante estudar e narrar as ações dos que chamamos genericamente de marítimos. Dos capitães e pilotos das embarcações aos marinheiros, esses sujeitos foram alguns dos principais responsáveis pelas trocas econômicas, pelas trocas culturais, pelas diversas experiências de contato, construção e consolidação de novos mundos. Por eles circulavam as mercadorias, mas também os idiomas, as expressões linguísticas, a fé em suas várias facetas, os desejos e trocas sexuais, as trocas biológicas com as doenças, frutas, plantas e animais transportados, as demonstrações de violência e, claro, os conhecimentos técnicos.

No caso do presente texto, analisamos fragmentos das histórias de muitos carpinteiros e calafates que trabalharam nos navios que atravessaram os oceanos ao longo, principalmente, da segunda metade do século XVIII, período em que as conquistas portuguesas e as rotas marítimas estavam consolidadas, mas onde os desafios e perigos se mantiveram ou – em momentos de conflitos entre os Estados europeus – os perigos tendiam a aumentar. E analisar as histórias desses sujeitos, considerando principalmente o lugar em que ocupavam no corpo social português, é uma tarefa bastante difícil, haja vista não termos narrativas que abordem atividades que – apesar de sua importância – eram corriqueiras, tal como consertar um pequeno buraco no casco do navio, fixar as peças de madeira, garantir a impermeabilização dos barcos e consertar outros equipamentos das embarcações, atividades que não mereciam registros nos documentos de navegação. E junto a ausência de narrativas sobre o trabalho dos artesãos nas embarcações, enfrentamos também a ausência de estudos que abordem a atuação desses profissionais no período.

Sendo assim, para este capítulo, lançamos mão de pequenos fragmentos sobre o trabalho desses artífices de embarcações, fragmentos que emergiram – ironicamente – quando algo não correu muito bem. Por isso utilizamos os processos do fundo dos *Feitos Findos*, *Juízo da Índia e Mina* e *Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*, ambos resguardados no Arquivo Nacional da Torre do Tombo em Lisboa, Portugal; também analisamos a documentação avulsa do Arquivo Histórico Ultramarino, disponível em formato digital através do Projeto Resgate Barão do Rio Branco.

possibilitou a formação de redes das mais diversas trocas à nível mundial, englobando mercado e culturas que até então não estavam conectadas. Esse processo de expansão se acelerou a partir do século XV e está relacionado a estruturação do capitalismo e também da globalização. Este conceito nos ajuda a pensar as viagens marítimas, o estabelecimento de domínios territoriais e de mercados por parte dos Estados europeus, sobretudo Portugal, e como os nossos trabalhadores estão inseridos nisso. WALLERSTEIN, Immanuel. **O Sistema Mundial Moderno**. Volumes 1 e 2. Porto: Editora Afrontamento, 1996; BRAUDEL, Fernand. **Civilização Material, Economia e Capitalismo, séculos XV-XVIII**. Tomo II: os Jogos das Trocas. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

Dito isso, defendemos que se, de modo geral, os marítimos realizaram papéis fundamentais na construção e efetivação da Economia Mundo e do império marítimo português, especificamente, os artífices das embarcações foram fundamentais na transmissão e troca de saberes, experiências, forma de organização, instituições, enfim, nas formas de ser e fazer do mundo do trabalho artesanal. E quando pensamos isso, enfatizamos, sobretudo, a importância dessa atuação na América, onde foi construído o que chamamos de uma tradição corporativa artesanal aos moldes de Portugal. Em suma, os oficiais mecânicos que trabalhavam nos barcos foram fundamentais na moldagem das relações de trabalho e na construção de uma linguagem própria, nas áreas portuárias do império português e, através de muitas outras conexões, também do interior.

Também procuraremos analisar o que significava para os artesãos operar nos barcos que realizavam as travessias marítimas, os seus ganhos no trabalho, assim também como em outras atividades relacionadas, e também os papéis que ocupavam na hierarquia dos trabalhadores que atuavam nos barcos. Passemos às análises dos documentos.

2.1 AQUELES QUE CIRCULAVAM PELOS OCEANOS

O primeiro aspecto que devemos tratar é uma caracterização desses artesãos que trabalhavam nas embarcações. Quais eram as profissões presentes, qual o lugar que ocupavam na hierarquia sócio profissional dos barcos, o soldo que recebiam, entre outros aspectos. Infelizmente como a grande maioria dos processos abordados por nós são referentes a artífices portugueses, pouco podemos acrescentar no que tange às discussões acerca do processo de mestiçagem nessas atividades, exceto quando nos referimos às trocas de conhecimento. Mesmo assim, ainda registramos a presença de sujeitos escravizados e alforriados atuando como oficiais mecânicos. Outro ponto importante é que os ofícios presentes nos barcos são basicamente o de carpinteiro de barcos e calafate; o primeiro caso se trata de uma especialização do ofício de carpintaria, observaremos adiante que esses trabalhadores aprendiam os seus ofícios, e muitas vezes crescia, nas ribeiras dos diferentes portos do mundo português, trabalhando na fabricação e manutenção dos barcos, diferenciando-se assim dos outros carpinteiros da construção civil, de móveis ou de acabamentos artísticos. Quanto aos calafates, suas atividades já estavam ligadas à navegação, já que primordialmente a calafetagem consiste na ação de tornar o casco “impermeabilizado” inserindo estopas e breu após as madeiras do casco da embarcação. Ainda identificamos, em apenas um caso, a presença de um tanoeiro, cuja função está associada à

construção de toneis para armazenamento, mas que mesmo assim desconfiamos que estava trabalhando como carpinteiro. Em suma, trataremos aqui de carpinteiros de barcos e calafates.

Em 24 de abril de 1775 aportou em Pernambuco o Navio Netuno. A embarcação havia zarpado de Lisboa e estava à caminho de Goa na Índia. Tratava-se de uma grande embarcação e contava com dois carpinteiros e dois calafates listados hierarquicamente, o primeiro carpinteiro Antônio José de Souza, o segundo carpinteiro Sebastião Antônio, o primeiro calafate Manoel Antônio dos Santos e o segundo calafate Manoel da Silva. Além dos mencionados artesãos, a embarcação ainda contava em sua tripulação com o boticário Bernardo José e o sangrador José Malafaia.¹⁶ No caso do Navio Netuno, por se tratar de uma grande embarcação em uma viagem de grandes distâncias e maior duração, contava com mais trabalhadores especialistas que o normal. E podemos considerar isso conhecendo um ofício de 1799 emitido pela Junta Governativa da Capitania de Pernambuco para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho em que respondia à ordem que havia recebido de reencaminhar para o reino os carpinteiros e calafates sobressalentes que chegaram nos navios àquela capitania. Segundo o documento, o comboio que partiu para Pernambuco contava com mais carpinteiros e calafates que o de costume, que seria um profissional de cada um dos dois ofícios.¹⁷ Assim, o costume praticado nas viagens ultramarinas, principalmente para Brasil e África, era de que cada embarcação partisse com um mestre carpinteiro e um mestre calafate embarcado.

Ao longo do presente texto, poderemos observar o quanto as atividades marítimas, particularmente as tarefas dos artesãos, eram regulados pelo costume, que significava a linguagem e uma série de normas que expressavam as práticas cotidianas desses trabalhadores ao longo de um longo período que, certamente, vai além da própria expressão marítima e liga-se à consolidação das corporações de ofício em Portugal. E um dos costumes era a presença de um calafate e um carpinteiro em cada viagem que viagem em uma condição diferenciada em relação aos outros marítimos que pertenciam ao mesmo estatuto social.

José Rodrigues Papagaio, de fato, foi um carpinteiro que trabalhou em diversos campos e nichos profissionais que a carpintaria lhe permitiu, e um deles foi o trabalho nos barcos. Papagaio teria trabalhado na travessia entre Lisboa e Pernambuco ao menos duas vezes, sendo a primeira quando partiu da capital do Império para Recife no fim da década de 1750 ou início de 1760 e mais uma vez retornando ao Reino no começo da década seguinte, de onde voltou para Pernambuco definitivamente no ano seguinte. Antes disso, entre 08 de agosto de 1761 e

¹⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 119, D. 9098

¹⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 211, D. 14328

20 de março de 1771 o carpinteiro José Rodrigues atuou na ribeira do Recife consertando os navios e servindo em um paquete da Coroa que levava frequentemente homens e suprimentos para o presídio de Fernando de Noronha, recebendo para isso o soldo de 5\$000 mensais.¹⁸

Em uma dessas viagens a Fernando de Noronha, o paquete levou o capitão de infantaria José de Araújo Aguiar para comandar o presídio sediado no arquipélago e por pouco a viagem não terminou em tragédia. Durante o trajeto, segundo relato do próprio capitão, o mastro do paquete arrebentou, mas o carpinteiro José Rodrigues conseguiu fazer o devido reparo no mar, concluindo o serviço quando chegou ao porto de Noronha. Papagaio recebendo o devido reconhecimento do capitão por esse e outros serviços. Importante dizer que o capitão escreveu um atestado recomendando os serviços do carpinteiro.¹⁹

Em fevereiro de 1770 José Rodrigues Papagaio voltou à Lisboa viajando à serviço na condição de carpinteiro da corveta Nossa Senhora do Monte e São Vicente Ferrer em uma viagem, digamos, exótica. A corveta saiu de Angola com destino a Lisboa, fazendo escala em Pernambuco onde o mestre carpinteiro embarcou com a recomendação do então governador Manoel da Cunha e Meneses (1769 — 1774)²⁰, que já havia destinado outros serviços ao artífice, considerando também o fato deste já exercer o trabalho na ribeira e no paquete real. A embarcação era capitaneada por Manuel Antônio Tavares e o tenente Albano de Caldas e antes de sua partida fora enviada uma série de cartas ao citado governador de Pernambuco informando a importância de sua carga. Tratava-se de pelo menos doze zebras, um viveiro com pássaros e outros animais que estavam sendo remetidos pelo governador de Angola D. Francisco Inocêncio de Souza Coutinho ao Rei.

Em Pernambuco os animais foram cuidados e a embarcação foi reparada, provavelmente com a participação do mestre José Rodrigues, antes de zarpar.²¹

Na tripulação, o carpinteiro foi listado entre os oficiais da embarcação, e embora tivesse o menor soldo entre os que viajavam em sua condição, comparável apenas ao praticante do barco, ainda assim fora listado em uma categoria hierárquica superior aos demais marinheiros. Adiante veremos que os artífices ainda detinham o privilégio de possuir cabines próprias e transportar mercadorias em suas cabines, abrindo a possibilidade de comercializar. Abaixo podemos analisar o quadro no qual inserimos os sujeitos embarcados, suas funções e soldos a receber.

¹⁸ AHU_ACL_CU_15, Cx. 203, D.13833

¹⁹ Idem.

²⁰ O período entre parêntese refere-se aos anos que governou a Capitania de Pernambuco. Adiante os outros governadores serão indicados do mesmo modo.

²¹ Idem.

Quadro 1: tripulação da corveta Nossa Senhora do Monte e São Vicente Ferrer. registrada em 12 de fevereiro de 1770		
FUNÇÃO	NOME	SOLDO
Oficiais		
Capitão	André Vieira de Mello	200\$000
Capelão	Padre Manoel Gueiros Coutinho	50\$000
Piloto	João do Reis	80\$000
Sota piloto	João dos Santos	40\$000
Cirurgião	Oliveira Pranquit	Trabalhou pela passagem
Contra mestre	José Ribeiro	65\$000
Carpinteiro	José Rodrigues Papagaio	30\$000
Praticante	Ignácio correia	30\$000
Marinheiros		
Despenseiro	Amaro José Lisboa	35\$000
Marinheiro	Antônio Francisco Lima	30\$000
Marinheiro	José Rodrigues	30\$000
Marinheiro	João Henrique	A merecer
Marinheiro	Manoel Freitas	A merecer
Marinheiro	José Pinto Machado	A merecer
Marinheiro	José Coelho	A merecer
Marinheiro	Ricardo José	A merecer
Marinheiro	Leandro José	A merecer
Marinheiro	Pedro Antunes	A merecer
Marinheiro	Antônio José da Costa	A merecer
Marinheiro	Antônio	A merecer
Marinheiro	Gonçalo José	A merecer
Marinheiro	Antônio Ferreira	A merecer
Marinheiro	Manoel Gomes	A merecer
Marinheiro	José Gomes	A merecer
Marinheiro	Manoel Antônio	A merecer
Marinheiro	João de Oliveira	A merecer
Marinheiro	Manoel Figueira	A merecer
Marinheiro	José Figueira	A merecer
Marinheiro	José Gonçalves	A merecer
Calafate	O preto João Cristóvão da Silva	A merecer
Calafate	O preto forro João Francisco	30\$000

FONTE: AHU_ACL_CU_015, Cx. 108, D. 8373

Analisando o quadro acima, e tomando como centro o carpinteiro José Rodrigues, podemos tecer algumas considerações; primeiramente, como já foi falado, o artífice foi listado e viajou como oficial, o que lhe conferia privilégios dentro da embarcação que acabava por reproduzir parte da hierarquia social. Todavia o artífice recebeu o menor soldo entre os oficiais, 30\$000, e o mesmo que alguns marinheiros, que provavelmente são os mais experimentados e trabalhavam constantemente naquela embarcação. De qualquer forma, o carpinteiro ainda ganhava mais que a maioria dos marítimos, já que dezenove marinheiros receberiam de acordo com o seu desempenho e julgamento do encarregado desse grupo durante a viagem, daí a expressão “a merecer”. Certamente esse valor não chegaria aos 30\$000.

Sob o aspecto financeiro, a viagem nos parece interessantíssima ao nosso carpinteiro. Se José Rodrigues Papagaio recebia da Coroa 5\$000 mensais, a viagem com duração inferior a

dois meses lhe rendeu seis vezes mais. É claro que em terra José Rodrigues devia realizar outros serviços e angariar outros rendimentos, mas mesmo considerando esta possibilidade, a viagem ainda assim era lucrativa. E se considerarmos o trajeto de volta, que não temos informações, mas considerando os outros casos aqui analisados, recebeu no mínimo mesmo valor, o carpinteiro teria acumulado 60\$000 o que corresponderia a um ano de trabalho. Adiante discutiremos um pouco mais os soldos recebidos por essa viagem, mas desde já, nos parece que o trabalho nessas viagens marítimas eram atrativas a muitos dos artesãos que atuavam nas ribeiras do mundo português.

O segundo aspecto refere-se à presença de dois calafates na embarcação. Ambos eram negros e provavelmente eram africanos que já estivessem na embarcação quando esta zarpou de Angola. Um deles, descrito como “o preto” João Cristóvão da Silva deveria ser escravo de ganho e havia sido engajado como artífice na corveta; acreditamos ainda que Cristóvão era aprendiz em seu ofício e que o seu senhor também estivesse no barco. A sua condição de aprendiz e escravizado também pode ser observada pelo fato de que, entre os três artífices embarcados, foi o único que não recebeu um soldo fixo, ficando “a merecer” como os outros marinheiros. O outro calafate era o “preto forro” João Francisco cuja a sua condição de livre e de oficial mecânico lhe colocou entre os doze homens que embarcaram com o valor do seu soldo fixado.

Todavia, apesar de artífices, os dois negros africanos, um forro e outro escravo, não foram listados como oficiais na tripulação, como aconteceu com o carpinteiro português e branco José Rodrigues Papagaio, ficando entre os marinheiros e sem direito aos privilégios de viajar na condição de oficial. Tal aspecto indica a presença de uma distinção racial, indo além das distinções profissionais. Podemos considerar também o fato de que em terra, particularmente nos centros urbanos do Brasil, os artífices negros, principalmente escravizados, também não gozavam da mesma qualidade que os outros artesãos brancos, como veremos adiante neste trabalho. Raramente negros escravizados ou alforriados, chegavam a condição de mestre de ofício examinado.²² Por outro lado, o forro João Francisco teve no reconhecimento de sua profissão de calafate, a justificativa para que se engajasse com a sua soldada estabelecida

²² Um mestre de ofício examinado era um artesão que havia concluído todo o seu processo de aprendizagem e realizava um exame junto ao juiz do seu ofício; uma vez aprovado era passado uma carta que deveria ser apresentada à câmara municipal para que lhe fosse passado um documento reconhecendo a sua condição profissional. Apenas os mestres poderiam abrir tendas ou lojas nos centros urbanos e dirigir uma obra. Devemos salientar que este esquema funcionava nos centros em que havia uma maior organização corporativa e a profissão estivesse consolidada. Essas práticas foram observadas em Recife, Salvador, Rio de Janeiro e nas vilas mineira, por exemplo.

com antecedência e ainda, com o mesmo soldo que José Papagaio, o que pode ser também considerado uma ascensão através do trabalho.

Devido ao pequeno número de artesãos presentes nas embarcações, a presença de profissionais cativos não deveria ser grande. Nos processos do *juizado da Índia e Mina* e dos *Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba* que tivemos acesso, a grande maioria dos trabalhadores especializados eram brancos e portugueses. Todavia, é preciso considerar a natureza da documentação trabalhada por nós, pois acreditamos que a análise das tripulações dos barcos que atuavam no Brasil certamente nos traria outros quadros. Mesmo assim, ainda foi possível encontrar uma história:

Em 1780 o “moleque preto” José, escravo do mestre carpinteiro Vicente José de Oliveira viajou junto ao seu senhor da Bahia para Lisboa a bordo do navio São Marcos. No ano seguinte os dois viajaram de Lisboa para Salvador e retornaram à capital do Reino. José era aprendiz de calafate e acompanhava o seu senhor, que se dedicava ao trabalho de carpintaria durante as viagens e nos portos. Temos aqui um projeto em que o senhor poderia engajar o seu escravo nas viagens marítimas junto consigo, na possibilidade de aumentar ainda mais os seus ganhos, atendendo a necessidade de um carpinteiro e um calafate por embarcação. Inserir os escravos nos ofícios mecânicos era, sob o olhar do senhor, uma forma de torna-lo ainda rentável, e sob o aspecto do sujeito escravizado, uma possibilidade de alcançar a liberdade através do trabalho, como discutiremos mais à frente. E embora essa afirmação simplifique uma série de complexidades da vida social, foi assim que operaram os senhores e escravos que têm sido analisados nos diversos estudos sobre a escravidão. E assim operaram muitos dos senhores artífices, engajando os seus escravos nos seus ofícios, ensinando-os, ou em ofícios diferentes do dele, expandindo assim a atuação de suas oficinas. Outras vezes, os mestres também eram contratados para ensinar seu ofício aos escravos de terceiros, o que não era este o caso.

Em 1783 o mestre carpinteiro Vicente José de Oliveira entrou com uma ação cível contra Antônio Godinho Neves, capitão do navio São Marcos. Segundo o mestre carpinteiro, o escravo José havia viajado de Lisboa para a Bahia e retornado, à serviço na embarcação e o seu soldo não fora pago. Segundo podemos analisar, José, aprendiz de calafate, não teria embarcado com um soldo afixado previamente, como acontecia normalmente com os artífices, mal tal como um marinheiro cujo pagamento seria acertado de acordo com o seu “merecimento” ao fim da viagem. Ao chegar ao porto de Lisboa, julgou-se que José deveria receber 19\$000, o que não foi cumprido pelo capitão do navio, justificando assim a ação cível.

Em sua peça de defesa o capitão do navio São Marcos, Antônio Godinho Neves, confirmou que José havia atravessado o Atlântico ao menos três vezes, no circuito Salvador-

Lisboa, mas que ele apenas acompanhava o seu senhor, não servindo “nos ministérios”. Segundo Antônio Neves, o escravo José:

[...] nunca ferrou, nem largou pano algum, nem foi ao leme ajudar os mancebos, como iam os mais serventes, e moços, não só por vir no navio sem emprego algum, e só servindo ao acusador, seu senhor, sem ganhar soldada, como já tinha vindo da Bahia para esta corte, e indo dela para a dita cidade nos anos de 1780 e 1781; como por não ter corpo para serviço algum e só quando muito servir para varrer o convés do navio [...] ²³

Segundo as alegações do capitão do navio São Marcos, o escravo José – que aparentemente era bastante jovem – não viajara por soldada; acompanhara o seu senhor aprendendo o ofício de calafate e recebia apenas o sustento durante as viagens. Outras testemunhas fizeram a mesma alegação, entre elas Domingos Pereira Lisboa, piloto do navio, Antônio José Setuval, contramestre da embarcação e Damião André Ferreira e Antônio Gnçalves, ambos marinheiros. Mas apesar das alegações e das testemunhas, o juiz da Casa da Índia e Mina, Dr. Inácio de Carvalho da Silveira, condenou o réu a pagar a soldada do escravo de 19\$000 e ainda os custos do processo, 1\$351. ²⁴

O que deve ter favorecido o mestre carpinteiro Vicente José de Oliveira no processo, deve ter sido o fato de que o seu escravo José estava listado entre os serventes que trabalhavam na embarcação. Segundo o capitão do navio, isso aconteceu porque:

[...] não é lícito trazer do Brasil escravos sem serem matriculados por marinheiros, ou serventes para poderem tornar a ir para o Brasil porque vindo sem essa circunstância, em chegando a alfândega desta cidade, ficam logo livres por virtude da lei novíssima que lhes confere a liberdade, e por isso para o acusador poder trazer e levar o dito moleque, é que usou da cautela, de que todos usam, de os matricularem, mas não por isso ganham soldada alguma. Porque os donos dos navios e capitães os deixam trazer, e sustentam meramente por favor. ²⁵

De fato, a escravidão no território do Reino havia sido abolida desde 1761, e a defesa do capitão do navio São Marcos explicita as estratégias para o transporte de sujeitos escravizados, inclusive os que estavam sendo conduzidos pelos passageiros das embarcações. Na ocasião, foi a precaução tomada para que a posse do escravo José permanecesse sob o carpinteiro que trabalhava na embarcação e que antes das viagens vivia na Bahia. Embora, claro, não podemos desconsiderar o fato de que José estivesse – de fato – trabalhando no navio.

²³ ANTT: PT/TT/JIM/JB/0012/00002

²⁴ Idem.

²⁵ Idem.

O certo é que tais processo nos apresentam, mesmo de forma pontual, alguns aspectos da vida profissional, e como veremos adiante, também pessoal desses artífices de embarcação. E no que se refere a vida profissional, nos voltamos para duas questões específicas: o que impulsionava profissionais especializados a embarcarem em longas viagens marítimas, sob todos riscos dessas atividades e se havia algum regulamento ou etiquetas que norteavam o trabalho desses profissionais.

Sobre a primeira questão, sem dúvidas, nos escapam os desejos por aventura, conhecer outras regiões do mundo, ambições e etc, aspectos que apenas podemos imaginar sobre a vida dessas pessoas que encaravam viagem de anos ao Oriente, ou se habilitavam a viajar para África ou Brasil. Mas apontamos aqui dois aspectos, primeiramente nos referimos a existência de nichos profissionais especializados em atividades específicas de suas profissões, e em segundo lugar enfatizamos o aspecto econômico, ou seja, os benefícios financeiros do trabalho nos barcos.

2.2 OS ARTÍFICES DOS OCEANOS: OFÍCIOS MEDIADOS PELOS COSTUMES

A região portuária concentrava muitos trabalhadores especializados na construção e reparo das embarcações que interligavam os diferentes recantos do Império português. Este espaço, focalizando o porto do Recife, será analisado adiante, mas podemos apontar que a área da ribeira das naus compreendia um grande conjunto de carpinteiros de navios, calafates, tanoeiros e poleeiros, que iniciavam e terminavam as suas vidas profissionais na lide com os barcos.

João Francisco Varzim era carpinteiro de barcos e natural da Póvoa do Varzim, termo situado a cerca de 30 Km ao norte da Cidade do Porto. A Póvoa, como ainda hoje é chamada, entre outras atividades, distinguia-se pelo emprego na pesca e nas ocupações de apoio náutico, construção e reparo de embarcações.²⁶ Sem dúvidas era um grande reduto de artífices de embarcações que atuavam junto a um dos portos mais movimentados do mundo naquele período. E foi nesse espaço que Varzim nasceu e aprendeu o ofício de carpinteiro de embarcações com o seu pai, Manoel Lopes, também oficial carpinteiro da ribeira da Póvoa que ensinou e inseriu seu filho na carpintaria. Em oito de maio de 1733, aos dezenove anos, João

²⁶ BAPTISTA, João Augusto Neves. **Matosinhos Entre a Terra e o Mar**. As estruturas sócio profissionais na metade do século XVIII. Dissertação de Mestrado. Porto Faculdade de Letras, 2000.

Francisco foi registrado como carpinteiro na ribeira e por lá trabalhou até treze de maio de 1739 quando aceitou trabalhar em um navio que rumava a Pernambuco.²⁷

Se engajar em uma viagem marítima atuando no conserto de embarcações certamente não seria uma atividade extraordinária para João Francisco Varzim, haja vista que seria o caminho de muitos outros artífices que nasceram e trabalhavam na Póvoa do Varzim. Podemos imaginar que o seu pai tivesse feito algumas viagens marítimas até então. Mas podemos acrescentar ainda um novo elemento. João Francisco, então com vinte e cinco anos, embarcou como carpinteiro rumo a Pernambuco após a morte do seu pai e decidiu se estabelecer na ribeira das naus de Recife e aqui exercer seu ofício. O próprio artífice justificou o seu estabelecimento pelo fato de poder auferir melhores salários para que pudesse sustentar a sua mãe viúva e suas três irmãs donzelas. Esta afirmação nos indica que as possibilidades de ganhos no Recife poderiam ser mais promissoras que nos antigos postos de trabalho portugueses, como em Varzim, sobretudo para artífices jovens que ainda estavam buscando o seu lugar em um mercado de trabalho limitado pela demanda e controlado por regulamentos corporativos. Esta seria a realidade enfrentada João Francisco Varzim e, porque não, também experienciada pelo nosso protagonista, o carpinteiro José Rodrigues Papagaio que também se estabeleceu em Recife.²⁸

Para infortúnio de João Francisco, o seu estabelecimento com carpinteiro na ribeira das naus do Recife foi atrapalhado quando durante o governador Henrique Luís Pereira Freire (1737-1746)²⁹ o artífice foi alistado em uma companhia militar paga ao ser verificado que o mesmo não possuía passaporte para ter se passado ao Brasil. Embora o carpinteiro tenha argumentado que não necessitava de passaporte, uma vez que veio como trabalhador de uma embarcação, restou ao oficial mecânico implorar em requerimento ao Rei D. João V a sua desvinculação da tropa e poder retornar ao Reino para assistir a sua mãe e irmãs.³⁰

O último despacho do requerimento feito por João Francisco Varzim foi emitido 06 de abril de 1747, indicando que o carpinteiro teria ficado, no mínimo, por oito anos em Pernambuco antes de poder retornar à Póvoa, para sua mãe e irmãs, se é que conseguiu algum dia retornar. Mas casos como esses nos apresenta um grupo profissional cuja circularidade estava atrelada às suas possibilidades de trabalho.

²⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 65. D. 5546

²⁸ Idem.

²⁹ As datas entre parêntese junto aos governadores refere-se ao período em que esteve governando a Capitania de Pernambuco. Realizaremos essa representação ao longo de todo o presente trabalho.

³⁰ Idem.

O mestre calafate Manoel de Souza Nunes parece ter sido um desses artífices de embarcações bastante experientes nas viagens marítimas. Em 1785 atravessou o Atlântico de Lisboa à Pernambuco trabalhando a bordo do navio Pérola do Mar, retornando no mesmo ano ou no início de 1786. Manoel voltou à Pernambuco entre 1786 e 1787 trabalhando a bordo de outro navio, o denominado Sacramento Nossa Senhora do Monte do Carmo. Nas duas ocasiões fora acertado o pagamento de 80\$000 pela assistência como calafate nas viagens de ida e retorno. Acontece que, no caso do trabalho realizado a bordo do navio Sacramento Nossa Senhora do Monte do Carmo o soldo combinado ainda não havia sido pago em 27 de setembro de 1787, levando o artífice a recorrer à justiça.³¹

O processo movido por Manoel Nunes contra o Leocádio de Fonseca, um dos senhores do navio Sacramento Nossa Senhora do Monte do Carmo no juizado da Índia e Mina, acabou expondo mais do que um ato de má fé. O mestre calafate afirmou que os 80\$000 acertados era o pago costumeiramente, no caso à costa brasileira. Além disso, sobre o seu procedimento durante a viagem, salientou:

Porque o acusador foi e veio no dito navio, e tanto na ida como na volta fez sempre a sua obrigação, como é constante a todos, e se não recorreu os altos ao navio, e o lugar da artilharia do navio no porto de Pernambuco foi por que não tinha obrigação alguma para isso por ser bem sabido e prática geral observada que quando os navios não consertam nesta cidade, e vão concertar a outros qualquer porto do seu destino, não tem calafates e carpinteiros, obrigação de correrem os altos e lugar de artilharia e se chamam oficiais de fora para o fazerem, e só determinam os calafates que vão no navio a obra, ganhando o seu jornal como os mais de fora, e só trabalham no mais que é preciso fora dos ditos concertos.³²

Certamente a recusa do senhorio da embarcação em pagar o soldo combinado se deveu ao fato de não ter o mestre calafate trabalhado nas obras realizadas no Recife, ou de ter este já recebido por suas atividades naquele porto. De qualquer forma, através das alegações do mestre artesão, podemos observar ao menos dois aspectos sobre o regime de trabalho desses profissionais. O primeiro é que a obrigação dos artífices de embarcação era atuar durante as viagens, e como veremos adiante, também cuidar dos preparos antes de partir e também atentar aos reparos após atracarem no porto de onde o profissional havia sido contratado; em segundo lugar, fica claro que os reparos realizados em algum porto de destino ou durante as escalas, não ficavam sob responsabilidade do profissional, devendo as obras serem executadas pelos oficiais mecânicos do porto local, podendo – inclusive – o artífices da embarcação atuar nos consertos recebendo o soldo sobressalente junto aos trabalhadores locais. Mais adiante discutiremos essas

³¹ ANTT: PT/TT/JIM/C/0055/00006

³² Idem.

práticas, mas cabe por enquanto dizer que o mestre calafate Manoel de Souza Nunes tinha pleno domínio sobre os modos de trabalhar que envolviam os profissionais das embarcações e dos portos que interligavam o império português, defendendo com bastante segurança os costumes que envolviam o seu trabalho. E é pela força dos costumes que norteiam o trabalho que o mestre acabou ganhando o processo e o senhorio do navio pagou, além dos 80\$000 acordados, ainda 2\$847 referente aos custos processuais.

Outro mestre calafate experiente nas atividades portuárias e nas embarcações foi Antônio Joaquim de Azevedo; entre fevereiro e março de 1791 Azevedo embarcou no navio o Condestável do porto de Salvador para o de Lisboa. Para o trabalho, que cobriria apenas a viagem de ida, foi acertado o valor de 40\$000. E assim como nos outros casos analisados por nós, o soldo combinado não foi pago pelo proprietário do navio, e aqui também o artífice requereu o seu soldo na justiça. E sobre o mestre calafate Antônio de Azevedo, informa-se o seguinte no processo:

[...] Porque o acusador é mestre calafate, e como tal costuma ir em vários navios para diferentes portos para fazer neles os consertos que pelo rigor do tempo precisavam, e para esta corte no presente ano onde chegou no mês de abril, e isto em um navio, por nome condestável, que veio da mesma cidade de que era dono Francisco Caetano da Cruz.³³

Portanto, fiando na descrição do documento, temos aqui um artífice que bem representa a circularidade por entre os espaços do mundo português. E junto com ele as suas ferramentas e técnicas de trabalho, que eram construídas e consolidadas a cada trabalho nos diferentes portos e embarcações por onde atuava. E os casos até aqui analisados, como o de Antônio de Azevedo, indicam que por uma viagem de ida e volta para a costa do Brasil pagava-se em média aos mestres carpinteiros e calafates o soldo de 80\$000 ou cerca de 40\$000 por apenas um trecho.

No fim do ano de 1787 o mestre calafate Francisco Antônio foi contratado para trabalhar na viagem que o navio São José Nepomuceno e São Francisco de Paula faria ao Rio de Janeiro, e o valor acordado de 80\$000 deveria ser pago após o retorno à Lisboa. Porém, ainda durante os preparativos o proprietário da embarcação, Francisco Xavier Vidal, realizou um novo contrato com o comerciante Manoel Pinto da Silva e mudou o destino da viagem para São Petersburgo, na Rússia.³⁴

A mudança de planos teria prejudicado o mestre calafate que alegou ter comprado ferramentas e se preparado para realizar a viagem ao Rio de Janeiro, o que ficou de ser

³³ ANTT: PT/TT/JIM/C/0011/00014

³⁴ ANTT: PT/TT/JIM/C/0034/00007

compensado pelo proprietário da embarcação pagando 50% da soldada, ou seja, 40\$000. Todavia, apesar do acordo firmado, o valor não foi pago inteiramente forçando o artesão a realização uma ação cível de preceito para receber os valores acordados.³⁵

E como temos dito, esses processos envolvendo essa camada de trabalhadores especializados, nos permite analisar as práticas costumeiras que envolviam a contratação, pagamentos e modos de trabalhar referentes ao trabalho nas embarcações. Assim como veremos para os centros urbanos, eram os costumes, as práticas corporativas que ditavam o sistema de trabalho e intermediavam as relações entre os contratadores e os artífices, já que neste caso o artesão não estava inteiramente no domínio de seu ofício, como acontecia com os mestres que atuavam em suas próprias tendas e lojas nos centros urbanos. Enxergamos aqui uma extensão do sistema corporativo artesanal presente nas cidades da Europa e América, para os espaços indefinidos dos oceanos; e junto a isso, a garantia para que o trabalho artesanal não fosse reduzido à condição dos outros trabalhadores das embarcações, e que os mestres carpinteiros e calafates – principalmente – não ficassem submetidos aos interesses de outros avaliadores das atividades marítimas, tal como acontecia com os marinheiros.

Em mais um caso, o calafate José Francisco, viajou trabalhando na galera Nossa Senhora do Monte do Carmo e Santo Antônio das Almas de Lisboa ao Rio de Janeiro. Para o trabalho ficou acordado previamente o soldo total de 75\$800 compreendendo a ida e o retorno; todavia durante a viagem o capitão Joaquim José de Oliveira fez escala em Pernambuco para carregar mais mercadorias, alongando mais a viagem. E diante da mudança no trajeto e no tempo da viagem o mestre requereu a adição de 12\$000 na forma de costume. E não procedendo o capitão com o pagamento, nem da soldada e nem da escala, requereu o artesão o pagamento na justiça, o que acabou obtendo sucesso tendo o capitão ao final de tudo pago 87\$800 ao mestre calafate e ainda mais \$506 pelos custos do processo.³⁶

Em 1777 o navio Santa Ana e São José partiu da Cidade do Porto com destino ao Rio de Janeiro. No navio estavam engajados o calafate Antônio Gonçalves de Azevedo morador da Freguesia de Santa Catarina e o carpinteiro Manoel Carvalho também morador da Cidade do Porto. Para a viagem foi acordado com os artífices o pagamento correspondente a um soldo e meio do que fora pago aos marinheiros, valor correspondente a 52\$500, valor abaixo de outras viagens já registradas aqui, mesmo assim, acima do que seria pago a grande maioria dos trabalhadores da embarcação. E assim como em outros processos, o acordado antes da partida do barco – ainda em Portugal – não fora cumprido pelo capitão da embarcação João Lopes da

³⁵ Idem.

³⁶ ANTT: PT/TT/JIM/JB/0007/00005

Costa, dando início a um processo movido pelos artesãos no Juizado da Índia e Mina. Interessante como os trabalhadores se referem a si e aos seus ofícios no processo:

Por aqui o autor António Gonçalves de Azevedo, mestre calafate, e o autor Manoel Carvalho, mestre carpinteiro, ambos peritos em seus ofícios com aceitação geral, atenta a sua inteligência, usando sempre de seus ofícios por que tem trabalhado embarcado em diversas ocasiões para como foi servirem.³⁷

Como artífices experientes no trabalho em embarcações, ressaltam as muitas viagens realizadas, a perícia e a inteligência. Neste trabalho abordaremos em várias ocasiões os artífices que relacionam as suas profissões à perícia e a inteligência, como marca dos ofícios mecânicos, para aquele período. É importante afirmar que tais qualidades aparecem enquanto instrumentos discursivos que se contrapõem ao estigma do trabalho, do defeito mecânico. E mesmo que tal argumentação não seja colocada a partir da reflexão desses artífices, acreditamos que a recorrência dessa afirmação expressa uma estratégia copiada e repetida pelos profissionais estabelecidos ou circulantes pelo mundo português, e mais adiante retomaremos essa discussão. Certo é que a perícia, a especialização que o serviço requeria os diferenciava dos marinheiros, possibilitando-os um posto entre os oficiais graduados da embarcação, e um soldo maior. No mesmo processo os artífices expressam bem essa visão:

Por ser pratica e estilo em todas as embarcações deste reino vencerem semelhantes pessoas como os acusadores, soldada e meia em razão do seu laborioso e delicado trabalho, para o que pagou a cada marinheiro trinta e cinco mil réis de soldada, correspondendo inegavelmente a cada um dos acusadores cinquenta e dois mil réis, como tem jurado.³⁸

Assim os artífices diferenciam as suas práticas profissionais, laboriosas e delicadas, justificando os seus soldos também diferenciados. Mas além disso, seguem em suas justificativas:

E porque nestes termos e conforme aos direitos sendo esta prática e estilo da praça [...] deve o réu ser condenado nas ditas quantias visto que sem razão ou fundamento quer igualar os ofícios e empregos dos acusadores com os marinheiros sem reflexionar que os oficiais de qualquer navio sempre são graduados e como faz separado o seu interesse daquele que se determina aos marinheiros, assim ninguém serviria ou se arriscaria em fazer viagem.³⁹

³⁷ ANTT: PT/TT/JIM/JB/0015/00008

³⁸ Idem.

³⁹ Idem.

E ao contrário dos marinheiros, os artífices poderiam atuar em outros espaços, sendo o trabalho nas atividades portuárias, conserto e fabricação de embarcações, e o trabalho nos barcos durante as viagens, apenas uma possibilidade entre tantas outras que os artífices poderiam trabalhar. Embora, por outro lado, acreditamos que a maioria dos profissionais que atuavam nesse nicho específico, a ribeira das embarcações, lá estivessem desde o ingresso na profissão. De qualquer forma, os salários mais altos e uma condição, digamos, privilegiada nas viagens, eram bons argumentos para que os artesãos se engajassem nos serviços.

Mais a frente trataremos das questões que envolvem os perigos de se trabalhar nas viagens marítimas. Mas no que concerne aos salários, não temos dúvidas de que os soldos angariados nas viagens fosse maior do que a média recebida pelos artesãos em terra, principalmente comparado aos que atuavam no porto. Como apontamos anteriormente, o mestre José Rodrigues Papagaio chegou a ganhar pelo trajeto de ida e volta de Recife à Lisboa, o correspondente a um ano do que recebia trabalhando à serviço da Coroa na ribeira e em um paquete que viajava constantemente à Fernando de Noronha. É claro que as diferenças variavam de acordo com a situação profissional do artesão e para alguns nem fosse interessante, mesmo assim, parece-nos que trabalhar no barco era financeiramente atrativo para a grande maioria dos oficiais mecânicos que integravam o nicho das ribeiras do mundo português. Além disso, como veremos no quinto capítulo adiante, a grande maioria dos trabalhadores portuários atuavam subalternizados pelos mestres de ofício que ocupavam os cargos de construtores de navio ou carpinteiros da ribeira e recebiam de acordo com acordo estabelecidos entre as partes ou julgado pelos mestres, e regulados pelos costumes corporativos, o que tornava a atuação nos barcos também uma forma de emergirem, escalarem na hierarquia profissional

O processo do calafate Antônio Gonçalves de Azevedo e do carpinteiro Manoel Carvalho rolou até 10 de dezembro de 1778, mais de um ano após a chegada dos artífices ao porto de Lisboa. E foi concluído com a condenação do capitão João Lopes da Costa a pagar a soldada completa dos artífices e ainda \$768 pelo custo do processo. Mas antes disso, foi possível observar que ao menos o calafate Antônio Gonçalves de Azevedo se retirou para a Cidade do Porto deixando o seu primo, Manoel de Azevedo e Silva, que também era calafate como seu procurador. E que foram arrolados como testemunha no processo dois calafates, Antônio Fernandes e Antônio Ramos da Silva, ambos moradores da Freguesia de Santa Catarina no termo do Porto.⁴⁰ Em outros casos ainda por analisar aqui, veremos a recorrência do envolvimento de vários profissionais nos processos, expressando uma rede de solidariedade

⁴⁰ ANTT: PT/TT/JIM/JB/0017/00007

entre os artesãos, o que materializa as tradições corporativas artesanais, ou os costumes alegados por esses profissionais.

E como temos ressaltado neste texto, a cada viagem os trabalhadores estabeleciam ou fortaleciam suas redes socioprofissionais, conectando técnicas de produção, hierarquias, costumes; em outros termos, os modos de ser e fazer que começaram a ser estabelecidos ou fortalecidos nos portos da Europa, África, e América desde do século XV. E dizemos isso porque é notório o quanto as falas dos artesãos envolvidos nos processos cíveis envolvendo pagamento de soldos e práticas profissionais, entre outras causas, demonstravam conhecimento sobre as regras que regiam o trabalho nos mais diversos portos do mundo português, em quatro continentes. E mais, recorriam aos costumes praticados por todos os trabalhadores do mundo português, ou as particularidades de cada região, como argumento central nos processos.

É o que identificamos na ação movida pelo mestre calafate Domingos da Costa Antunes. Domingos era português e morador da Vila de Almada, foi contratado para trabalhar no navio Nossa Senhora do Monte, Flor do Funchal pertencente a D. Guimar Madalena, moradora da Ilha da Madeira, em uma viagem à Índia. Reconhecido no processo pela contratante como “curioso em carpintaria” e pelo próprio mestre calafate como “bem introduzido no ofício de carpinteiro”, Domingos da Costa viajou servindo como calafate e carpinteiro da embarcação recebendo 12\$000 mensais, como pode-se notar era um acerto diferente em relação às viagens mais curtas para a América.⁴¹

A embarcação teria chegado à Calicute no início de janeiro de 1785 e a partir daqui o processo movido pelo mestre calafate contra a proprietária da embarcação pelo pagamento do dinheiro devido a ele, apresenta uma série de divergências. Na Índia, Domingos afirmou que a embarcação passou onze meses e meio ancorada, enquanto que o relato do capitão afirma que teriam ficado até setembro daquele ano. Detalhes à parte, o certo foi que durante todo o período em que estiveram ancorados com os mastros do navio despidos para evitar ter as velas prejudicadas “pelas violências dos calores e chuvas, que sempre arruinam na monção”⁴² o artífice esteve ocupando trabalhando no porto realizando consertos em outras embarcações, assim também como esteve engajado no reparo da embarcação ao qual partira de Lisboa, tanto nos serviços de calafetagem, quanto de carpintaria e aqui reside o problema que resultou no processo.

O mestre calafate alegou que a proprietária da embarcação ficou lhe devendo 130\$800 resultante apenas dos serviços que executou como carpinteiro em Calicute. Segundo o artesão,

⁴¹ ANTT: PT/TT/JIM/C/0035/00009

⁴² Idem.

não havia na ribeira um bom mestre que pudesse dirigir as obras de carpintaria, ficando assim encarregado das obras por ser “bem introduzido no dito ofício”, agregando nos serviços os trabalhadores locais. Interessante é que para os cálculos do valor devido, o mestre lançou mão das práticas que regiam os contratos entre os trabalhadores do porto local e também o praticado entre os portugueses, como vemos no trecho abaixo:

E como o suplicante satisfez da sua parte trabalhando de carpinteiro naquele porto o descenso de nove meses esperava ser pago e nesta cidade o que os sobreditos recusam, talvez causado pelo ódio do dito capitão com quem o suplicante pelo mar, na volta para esta cidade teve seus argumentos e diferenças, e o estilo daquela parte a respeito de salários dos oficiais de calafate e carpinteiro é pagar, se lhes pedia, 120 réis até 240 réis [...] a convenção das partes e necessidades dos oficiais para as obras. E o suplicante uns dias antes trabalhou no mesmo porto em um navio chamado Marquês de Angeiga e foi pago a 1\$200 por dia, neste caso regulando uns e outros da mesma condição, assim deve ser pago do seu trabalho do meu trabalho daqueles nove meses [...] ⁴³

Como podemos analisar, pelas alegações de Domingos da Costa Antunes, este teria trabalhado cerca de duzentos e setenta dias intercalando os dois ofícios, de carpinteiro e calafate, no navio Nossa Senhora do Monte, Flor do Funchal, e também realizando serviços em outras embarcações; e considerando os valores pagos segundo os costumes locais e segundo o que recebeu atuando nos navios portugueses, chegou ao referido valor de 130\$800. Destacamos o fato de que nos portos americanos, as obras realizadas no porto de chegada ou em qualquer escala que o navio realizasse, o mestre que atuava na embarcação apenas indicaria as obras a outro mestre que dirigia as atividades no porto, decidiria ou não se engajar nas atividades profissionais e receberia o pagamento pelos serviços. Na Índia não nos parece que os mestres portugueses agissem de modo diferente, apesar de Domingos da Costa ter cobrado apenas pelos serviços como carpinteiro. O certo é que mencionou o fato de só ter assumido a obra de carpintaria pelo fato de ter julgado não haver outro mestre capaz para assumir a obra na ocasião.

Podemos tentar entender mais este quadro analisando as afirmações do capitão do navio o qual o artífice estava engajado, o inglês de nome aporuguesado Luís de Freitas, que negou as afirmações de Domingos da Costa de que teria trabalhado por nove meses na embarcação enquanto esteve ancorada. Segundo o capitão, as obras só foram realizadas de agosto à setembro de 1785 e que as obras de carpintaria foram realizadas por um artesão inglês que teria recebido 125 rúpias ou 50\$000 pelo serviço. De acordo com o capitão, o costume praticado naquele porto era o pagamento de 20% do valor total despendido na obra ao mestre responsável pelos serviços.

⁴³ Idem.

E ainda em suas justificações para o não pagamento do valor cobrado pelo artesão, o capitão Luís de Freitas afirmou que entre janeiro e julho de 1785 Domingos da Costa esteve ocupado trabalhando como carpinteiro em outras embarcações e que por isso não poderia estar trabalhando no Flor do Funchal. E ainda apresenta um relato que trata de, digamos, outras interações do artesão no porto de Calicute:

Pelo que o acusador durante o tempo que esteve na Índia, contraiu por duas vezes mal de mulheres, de tal sorte que foi obrigado a vir do navio a terra curar-se ao hospital; e no tempo em que assim esteve doente, estava até incapaz de trabalhar pela sua ocupação de calafate.⁴⁴

É difícil afirmar quais dos relatos mascaram o que ocorreu no porto indiano durante os nove ou onzes meses em que o Flor do Funchal esteve por lá ancorado. O mestre calafate chegou a afirmar desentendimentos com o capitão da embarcação, que chegou até a alegar uma DST contraída pelo calafate, e o custo com o seu tratamento, como argumento para negar as solicitações do mestre artesão. Interessa para nós observar que apesar dos esforços do capitão e da proprietária da embarcação, o artesão lançou mão de depoimentos de marinheiros da embarcação e principalmente das práticas vivenciadas nos portos do Império português ou frequentado pelas embarcações portuguesas, para ganhar o processo. Em 25 de janeiro de 1787 o juizado da Índia e Mina estabeleceu que a proprietária do Flor do Funchal pagasse os 31\$800 cobrados por Domingos Antunes.

Analisando esses casos, podemos observar o quanto os artífices que transitam nas embarcações a trabalho estavam bastante atentos aos costumes que regulavam os trabalhos dentro dos barcos e também nos diferentes portos que estavam inseridos nas rotas portuguesas. Além disso, podemos afirmar que, com exceção de alguns detalhes, esses costumes se assemelhavam o suficiente para construir um *modus operandi* que orientava as atividades marítimas, favorecendo assim as diversas atividades relacionadas à fabricação e manutenção dos barcos, tanto em mar quanto em terra.

Consideramos também que as circulações por portos europeus, americanos, africanos e asiáticos, acabaram por construir operações de trabalho híbridas, possibilitado com a mesclagem de técnicas de trabalho, formas de pagamento e comportamentos antes, durante e depois do trabalho, congregar os profissionais que chegavam nas embarcações – oriundos das diversas partes do Império português – e os que trabalhavam nos portos. Assim, tal hibridismo

⁴⁴ Idem.

permitia com que americanos, africanos, asiáticos e europeus, das mais diversas culturas, se entendessem através de uma linguagem do trabalho específica.

E tal linguagem tem como um dos pilares os regulamentos corporativos arquitetados na Europa desde a Idade Média, um dos temas importantes deste trabalho. Como já dissemos antes, o corporativismo estabelecia e endossava as hierarquias sócio profissionais e uma série de regras que norteavam as diversas atividades profissionais nos centros urbanos. O corporativismo também regulava os diferentes nichos profissionais e os conectava. E neste sentido, observamos que tais regulamentos se estendiam dos centros urbanos para as embarcações, através do porto – que se configura aqui como um espaço extremamente dinâmico e grande palco do hibridismo profissional – e dos barcos para outros centros urbanos, outros portos.

É claro que este caminho não se fazia apenas das cidades europeias, portuguesas, para os outros centros, mas também o contrário. Todavia, em nossa avaliação, consideramos o que podemos analisar na documentação, as contribuições asiáticas, africanas e americanas estavam muito mais nas minúcias profissionais que tratavam das particularidades do trabalho em cada região, acrescentando soluções para as dificuldades que cada porto exigia na atuação profissional. Mas mesmo considerando o corporativismo artesanal uma construção eminentemente europeia, em cada centro urbano esse corporativismo acabou sendo objeto de reelaborações. Enfim, nos enche os olhos e a imaginação, o grande conjunto de experiências vivenciadas por esses trabalhadores que estamos aqui tratando.

E no último caso anteriormente descrito, o do mestre calafate Domingos da Costa, a trajetória de um artífice português de Lisboa, que se emprega em uma embarcação cuja a proprietária era moradora do Funchal – na Ilha da Madeira – e em sua viagem deve ter atracado em portos africanos e americanos até chegar em Calicute, na Índia, nos possibilita pensar quantas trocas de experiências foram possíveis, e como requereu do calafate o domínio das linguagens profissionais e de um *modus operandi* que lhe permitisse exercer sua profissão por todo o período. E mais ainda, se pensarmos que o próprio Domingos da Costa atuou junto aos trabalhadores locais e outros estrangeiros no porto de Calicute por meses, até embarcar novamente, podemos perceber o quanto o domínio dessa linguagem profissional era requerida. E para além disso, o fato de Domingos da Costa ter adquirido uma doença sexualmente transmissível, o “mal das mulheres” como relatado no documento, expressa um conjunto de outras interações possíveis, comuns a todos que circulavam por esse mundo, mas que para os artesãos certamente impactaram também as suas atividades profissionais.

Dessa forma, considerando as experiências aqui destacadas, podemos visualizar um pouco das atividades às quais os profissionais que atuavam nas ribeiras e embarcações estavam

envolvidos, e mais ainda, o quanto estavam integrados a uma linguagem específica que conferia identidade a um grupo específico inserido em um estrato daquela sociedade, mas que se particularizava através do trabalho. E para além do próprio trabalho, esses profissionais se identificavam, se interligavam através das rotas marítimas, elaboraram e reelaboraram as formas de ver, ser e fazer.

2.3 O AGASALHO DOS ARTÍFICES: A PARTICIPAÇÃO DO OFICIAIS MECÂNICOS NAS ROTAS DE COMÉRCIO MARÍTIMAS

Outro aspecto que despertou atenção da nossa parte, foi o envolvimento dos artesãos com o comércio. Consideramos que a atividade comercial faz parte do conjunto de operações realizadas por esses trabalhadores em um período em que eles dominavam todo o processo produtivo e também eram responsáveis pela comercialização das peças produzidas. Todavia, nos referimos aqui especialmente a inserção dos artesãos nas redes de comércio que envolviam os produtos das regiões onde desembarcavam, sobretudo da Índia, mesmo que em um volume bem inferior quando comparado aos agentes comerciais.

Em outubro de 1786 o mestre calafate Caetano Gonçalves de Azevedo desembarcou no porto de Lisboa após a longa viagem à Goa à bordo do navio São Rafael, conhecido também como o Grande Condestável. Caetano era morador de Lisboa e havia partido à serviço na embarcação à trabalho e, como de costume, recebeu o soldo combinado após desembarcar; todavia, em janeiro de 1787 o mestre Caetano Gonçalves entrou com uma ação cível contra ao capitão da embarcação, Rafael Teixeira de Oliveira. Segundo o mestre artesão, o capitão ficou lhe devendo a quantia de 20\$000 referentes a uma certa caixa de liberdade que o calafate trouxe em sua cabine.⁴⁵ Mergulhando no processo, podemos identificar um outro aspecto que fazia parte das práticas, dos costumes dos artesãos que cruzavam os mares e oceanos que interligavam o mundo português.

Além do soldo recebido nas viagens, os artífices detinham, enquanto oficiais dos barcos e com direito a cabine, o privilégio de transportar um volume de mercadorias consigo. Este direito se chamava agasalho e apresentava-se com mais uma vantagem para que os artífices se engajassem nas atividades marítimas. Em um compêndio sobre a legislação da Marinha e Ultramar portuguesa, publicado no ano de 1856 por Antônio Lopes da Costa Almeida, o agasalho é definido da seguinte forma:

⁴⁵ ANTT: PT/TT/JIM/C/0016/00005

É o nome que se dá à permissão que, nos transportes ou navios de guerra considerados como tais e que recebem a frete carga de particulares, se dá aos oficiais marinheiros, artífices, de fazenda, de náutica e até de tropa e armada, para nos seus camarotes e despensas, sacrificando as suas comodidades ao interesse, levarem carga de particulares que produzam um frete que não exceda à quantia que lhe é permitida. Muito variada tem sido a legislação a respeito.⁴⁶

Voltando à análise do processo, observamos que o referido mestre calafate Caetano Gonçalves de Azevedo negociou com o capitão do navio São Rafael o seu agasalho por 20\$000, dessa forma trouxe em sua companhia uma caixa de mercadorias de Rafael Teixeira de Oliveira, uma forma de aumentar os seus ganhos. Mas além disso, o artífice trouxe ainda consigo “cinco fardinhos de pimenta” como direito e ainda mais uma caixa pagando frete.⁴⁷

Não sabemos o resultado do processo no Juizado da Índia e Mina, uma vez que tratamos apenas com a ação cível de preceito em que o capitão do navio foi convocado a vir confirmar ou não, sob juramento, as alegações do mestre calafate. Mas conhecendo o andamento dos outros processos, é muito possível que o mestre Caetano tenha recebido os 20\$000 requeridos. De qualquer modo, a ação apresenta uma estratégia recorrente dos artífices para angariar maior soldo, se valendo de um privilégio adquirido através do trabalho especializado.

Entre os processos do Juizado da Índia e Mina ou da Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, resguardados no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, podemos encontrar alguns referentes a cobrança de dívidas contraídas pelos artífices antes de se engajarem nas viagens marítimas, apontando para outras práticas que iriam além do artesanato.

Em 1768 o mestre calafate André Pereira, provavelmente em viagem à Capitania de Pernambuco, tomou de empréstimo a quantia de 25\$000 junto ao capitão de navio Agostinho de Sousa Madeira. Não sabemos exatamente quando e nem o motivo, mas André Pereira faleceu e a dívida ficou para o seu fiador, o também mestre calafate do estaleiro da Junta da Administração da Companhia José Pereira dos Santos, que foi acionado judicialmente para realizar o pagamento da dívida junto ao capitão de navio.⁴⁸ Provavelmente José Pereira dos Santos fosse parente de André Pereira, além de companheiros de profissão e no início do ano de 1770, pouco mais de um ano após a realização do empréstimo, o mestre calafate estava engajado no serviço à bordo do navio Nossa Senhora da Estrela e Santa Ana, também realizando o circuito Lisboa, Recife, Lisboa, e já havia pago parte da dívida, restando ainda 10\$155 como

⁴⁶ ALMEIDA, Antônio Lopes da Costa. **Repertório Remissivo da Legislação da Marinha e do Ultramar**, 1317-1856. Lisboa: Imprensa Nacional, 1856. Pg. 166.

⁴⁷ ANTT: PT/TT/JIM/C/0016/00005

⁴⁸ ANTT: PT/TT/CCPP/0005/00012

saldo devedor. Segundo o que pode ser analisado do processo, a quantia foi saldada em janeiro de 1770 pela viúva – cujo nome não aparece no documento – de André Pereira, que havia realizado o empréstimo.⁴⁹

António Rodrigues de Almeida, morador da rua da Regueira à Cotovia, freguesia de Santa Isabel, era carpinteiro do navio Rite, pertencente a Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba; no ano de 1769 contraiu um empréstimo no valor 28\$800. O interessante deste processo, é que o credor de António era outro carpinteiro que trabalhava no estaleiro e navios da Companhia de Comércio, Manuel Gonçalves Morim, morador no Tesouro Queimado, freguesia de Nossa Senhora dos Mártires. E como em setembro de 1769 a dívida ainda não havia sido paga, o carpinteiro credor entrou com uma ação judicial recebendo o valor integral mais os custos do processo que foram descontados diretamente do soldo do mestre António Rodrigues de Almeida.⁵⁰

Um outro processo arquivado nos Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, também envolve um artífice do navio Rite. Em 1780 o carpinteiro de navios António José de Sousa se associou ao contramestre do mesmo navio e, juntos, levaram de Pernambuco para Lisboa mercadorias que acabaram sendo apreendidas, colocando-os como autores de uma ação judicial visando reaver os seus produtos.⁵¹

Do início do século XIX vem outro processo envolvendo artífices de embarcações e as redes comerciais. Em 1802 o comerciante português Gregório José Inácio aproveitou a viagem do navio Vitória a Bissau para cobrar uma dívida de 166\$000 a Manoel Fernandes Muniz, também comerciante, assistente naquelas paragens. Gregório Inácio teria passado procuração ao piloto do navio Francisco de Paula Araújo que repassou por escrito a tarefa – e provavelmente os ganhos, ou parte deles, resultantes da operação – ao mestre calafate do mesmo navio, Joaquim Andrade Santa Ana, ainda em Lisboa. Em Bissau o mestre calafate recebeu do comerciante local Manoel Fernandes Muniz dois sujeitos escravizados como forma de pagamento de suas dívidas; de Bissau o navio partiu para o Maranhão – não se sabe se em uma rota direta – e em São Luís do Maranhão o mestre calafate Joaquim Andrade Santa Ana vendeu os dois escravizados que estavam em sua posse pelo valor total de 180\$000.⁵²

Segundo o comerciante português Gregório José Inácio, em 22 de dezembro de 1803, o mestre calafate ainda não havia dado conta do valor adquirido com a venda dos seus

⁴⁹ ANTT: PT/TT/CCPP/0040/00013

⁵⁰ ANTT: PT/TT/CCPP/0016/00015

⁵¹ ANTT: PT/TT/CCPP/0040/00024

⁵² ANTT: PT/TT/JIM/H/0007/00010

escravizados e por isso requeria judicialmente o pagamento. Na verdade o processo já havia corrido entre março e abril de 1803, mas como o mestre calafate havia se engajado em outra viagem, ficando ausente por cerca de oito meses e teria – enfim – voltado à Lisboa em dezembro daquele ano de 1803, o comerciante resolveu reabrir o processo. Não sabemos exatamente o que aconteceu neste interim, mas pouco depois o comerciante resolveu pôr fim a ação judicial, abrindo mão do pagamento e pagando os custos do processo. Acreditamos que o comerciante e o mestre calafate fizeram um acordo paralelo, sem precisar levar adiante a ação judicial.⁵³

O exemplo do mestre calafate Joaquim Santa Ana, expressa muito bem a capacidade dos artesãos de se inserirem nas redes comerciais intercontinentais que perpassavam o mundo português. Os artífices poderiam associar a autoridade conferida pela profissão e o posto ocupado para auferir mais recursos atravessando mercadorias e recebendo comissões. E no caso acima mencionado, o mestre calafate recebeu mercadorias na África, na ocasião, dois escravos, como forma de pagamento a um comerciante de Lisboa, vendendo em seguida os escravos no Brasil, retornando com recursos à Europa. Dessa forma Joaquim Santa Ana se inseriu em uma rede bastante intrincada envolvendo comerciantes da Europa, África e América.

Nos outros casos analisados, observamos artesãos envolvidos diretamente nas atividades de empréstimo em três condições diferentes, como devedor, obtendo recursos, como credor, emprestando dinheiro, ou como fiador. Tal participação expressa a atenção e envolvimento dos artífices e o peso das atividades comerciais paralelas ao artesanato. Além disso, é possível pensarmos sobre a capacidade desses trabalhadores de levantar pequenos recursos e depois investi-los para se inserir nas trocas intercontinentais, aproveitando-se de sua mobilidade e privilégio de transportar mercadorias. Continuemos a analisar essas atividades dos artesãos que trabalhavam embarcados.

Em 1793 o mestre carpinteiro João Paulino dos Santos e o mestre calafate Francisco Antunes pegaram emprestado, juntos, a quantia de 64\$000 a juros de 5% a Bernardo Ferreira da Fonseca e partiram ao Rio de Janeiro à bordo do navio Nossa Senhora do Monte do Carmo e Santo Antônio. Considerando que em média um artífice recebia 80\$000 por uma viagem de ida e volta ao Rio de Janeiro, como já foi mostrado, e o valor total do empréstimo com o acréscimo dos juros 67\$200, nota-se que os artesãos tomaram de empréstimo – em uma conta simples – 42% do soldo adquirido na viagem com antecedência, somando os dois artesãos. É bem verdade que parte disso tenha sido gasto com os preparativos antes da viagem, inclusive com os seus gastos pessoais; todavia, considerando a quantidade de casos disponíveis, percebe-

⁵³ Idem.

se uma prática disseminada entre esses trabalhadores a tomada desses empréstimos antes da viagem, e muito disso foi justamente investido em mercadorias, como temos mostrado. No caso dos mestres artesãos, estes retornaram à Lisboa em 10 de junho de 1793 e não cumpriram o trato feito antes, onde deveriam realizar a quitação do empréstimo trinta dias após a chegada, outra prática recorrente. O não cumprimento do acordo levou o credor Bernardo Ferreira a entrar com uma ação judicial contra os mestres, que chamados à justiça, reconheceram e pagaram a dívida contraída, mais novos juros e os custos do processo, contabilizando 67\$655.⁵⁴

Um caso mais extremo envolve o mestre carpinteiro João Lopes Touguinha. Touguinha é o mesmo que aparece como testemunha do mestre calafate Alexandre da Silva no processo que este moveu contra o capitão José Lopes Reis pelo pagamento da soldada de uma viagem ao Rio de Janeiro em 1775.⁵⁵ Entre 1783 e 1784 João Lopes Touguinha engajou-se como carpinteiro na viagem do navio Nossa Senhora da Vida, Santo António e Santa Maria Madalena de propriedade de Joaquim Pedro Belo, à Macau na China. Antes de viajar Touguinha tomou empréstimo, junto a António José Brandão, do valor de 538\$000, quantia avultada, considerando a atividade de carpinteiro.⁵⁶

Não sabemos ao certo quanto dos 538\$000 correspondem aos juros cobrados, que devem ter sido maiores que os 5% tomados pelos citados acima João Paulino e Francisco Antunes, de viagem ao Rio de Janeiro. Nessa operação Touguinha investiu – no mínimo – todo o soldo que deveria ser ganho na viagem, adiantando os valores para comprar mercadorias no Oriente e revender em Portugal, no caminho de retorno, ou repassando a outro comerciante. Após retornar à Lisboa o mestre carpinteiro não quitou a sua dívida, e após ter sido citado na justiça João Lopes Touguinha penhorou duas soldadas como forma de quitação do empréstimo: a primeira referente a uma viagem no navio Nossa Senhora da Vida e Santo André, pertencente a João Ferraz de Carvalho, no valor de 129\$153; e a segunda, mais avultada, de uma viagem na embarcação Nossa Senhora da Vida, pertencente a Joaquim Pedro Bello, no valor de 412\$500. O valor total pago, com juros e custos do processo, chegou a 541\$653.⁵⁷

É interessante notar não só que a dívida foi quitada com os soldos integral ou parcial de outras duas viagens, mas também que ambas foram em direção ao Oriente. No caso da primeira viagem, à bordo navio Nossa Senhora da Vida e Santo André, não é informado o destino no processo, mas o valor do soldo penhorado 129\$153 é maior que qualquer viagem à América, e

⁵⁴ ANTT: PT/TT/JIM/D/0003/00022

⁵⁵ ANTT: PT/TT/JIM/J/0001/00012

⁵⁶ ANTT: PT/TT/JIM/C/0014/00012

⁵⁷ Idem

deve corresponder a uma porcentagem da viagem a algum porto Oriental. No caso do segundo soldo, 412\$500, este fora referente a uma viagem de 21 meses à bordo do navio Nossa Senhora da Vida à Macau.

Somando os três casos, observa-se que Touguinha esteve por duas vezes em Macau, trabalhando à bordo do navio Santo António e Santa Maria Madalena e do Nossa Senhora da Vida e outra vez a algum porto do Oriente, provavelmente ao mesmo porto de Macau, somente no final da década de 1760 e início de 1770. Sendo assim, quando João Touguinha tomou emprestado 538\$000 já tinha certa experiência em viagens ao Oriente e sabia obter vantagens do seu direito de agasalho. Assim, Touguinha pôde se valer das possibilidades de circulação que sua profissão oferecia, e dos seus privilégios, para multiplicar o seu soldo ganho como artífice. Por fim, o fato do carpinteiro contrair empréstimo antes da viagem nos indica outras considerações: primeiro, sabemos que os soldos só eram pago após o regresso ao porto de origem, neste caso o porto de Lisboa, diante disso, Touguinha ou não tinha dinheiro suficiente para investir, tendo que tomar emprestado, ou não quis arriscar o seu capital em uma viagem arriscada que poderia durar mais de dois anos; e nesta segunda hipótese, mesmo com o pagamento de juros, certamente considerável, ainda assim valeria a pena penhorar todo o seu soldo e pouco mais, para trazer e comercializar mercadorias do Oriente.

Um dos processos que analisamos em nossa pesquisa no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, e que nos ajuda a melhor entender a operação que envolve a tomada de crédito por parte dos artífices, os juros cobrados e a relação com as viagens, assim também como o pagamento, é também um dos mais difíceis de tratar. Afirmamos isso porque em 1788 Manuel Rodrigues Ramos entrou com ação no juizado da Índia e Mina contra o carpinteiro José Rodrigues e o calafate Joaquim Francisco, afirmando que os artesãos contraíram empréstimo no valor total de 210\$000 mas ainda não haviam quitado totalmente a dívida, devendo ainda 121\$325. Apesar dos documentos arrolados pelo credor, como um recibo de empréstimo, os artífices argumentaram ao final que não reconheciam a assinatura e não pagaram o empréstimo. Ou seja, os oficiais mecânicos afirmaram falsidade nas alegações de Manuel Rodrigues. Bom, mesmo considerando as duas possibilidades, de que os documentos são forjados ou de que os artífices podem ter “passado a perna” no credor, decidimos por analisar o documento pois ele está – no mínimo – baseado nas práticas cotidianas desses sujeitos. Dessa forma, analisemos as alegações adiante.

Em 27 de abril de 1783 os mestres calafate Joaquim Francisco e o carpinteiro José Rodrigues teriam assinado um termo de compromisso se comprometendo a pagar o empréstimo realizado no valor de 150\$000 a juros de 45%, que totalizaria 217\$500. Os oficiais mecânicos

estavam de partida à bordo do navio Princesa de Hostein em direção aos portos da Àsia, com escala pela Ilha da Madeira, Rio de Janeiro ou Bahia.

E sobre essa operação de crédito, nos interessou particularmente as justificativas para os 45% cobrados no termo de compromisso do empréstimo, expressando um pouco sobre os perigos da viagem, a sua duração e demora nos portos, como pode observar abaixo:

[...] cuja quantia levamos carregado em o dito navio e pelo risco que o dito senhor lhe vai correndo de mar, fogo corsário e inimigos ou falsos amigos, lhe damos de avanço a quarenta por cento, prêmio em que nos ajustamos [...] bem entendido que isto até trinta e dois meses que possa tardar o mesmo navio, e que se exceder aos ditos 32 meses, correrá juros da lei até fazermos boa entrega, cujo risco lhe vai correndo, como acima dito, exceto as várias alongamentos que estas a tomamos sobre nós, e principiará a correr da maneira passadas as vinte e quatro horas naturais, e o mesmo se entende nos mais portos de seu destino até voltar ao porto desta cidade, e para a toda boa satisfação nos obrigamos por nossas pessoas e bens ouvidos [...]⁵⁸

Pode-se imaginar que o empréstimo realizado por um período de até 32 meses, período estimado para a viagem, e diante de tantos perigos que envolviam as rotas entre Atlântico e Pacífico, passando por diferentes portos do mundo português, fosse o argumento do credor para os 45% de juros cobrados; mas interessa-nos observar que mesmo diante de crédito extremamente custoso, ainda assim era alternativa aos artífices em suas viagens ao Oriente, mesmo considerando que arriscavam parte considerável dos seus soldos e não transportassem um volume considerável de mercadorias. Dessa forma, como já temos dito aqui, os artesãos que circulavam nas embarcações conseguiam transformar essas viagens, para além das experiências laborais que discutimos, também a oportunidade de agregar – definitivamente – o comércio às suas atividades artesanais. Sendo assim, o nicho portuário, para quem conseguiu ingressar nas viagens, aparece como uma atividade consideravelmente lucrativa, quando pensamos no cenário econômico dos artesãos.

A 1º de novembro de 1785, pouco mais de dois anos após ter partido, o Princesa de Hostein aportou em Lisboa com os artífices à bordo. Apesar de terem retornado à Lisboa, passaram-se mais três anos e os artífices não teriam quitado a dívida, tendo realizado o pagamento de apenas 20\$160 e a Casa da Índia feito o pagamento de mais 98\$515, provavelmente retirado dos soldos dos artífices. Considerando que ainda houve a adição de 22\$500 referente aos juros pelos três anos decorridos após a viagem, os artífices ainda deviam 121\$325, quase a quantia retirada inicialmente, e por isso a ação judicial do credor em 1788.

⁵⁸ ANTT: PT/TT/JIM/C/0023/00003

Chamados a reconhecer as assinaturas, o mestre calafate Joaquim Francisco enviou um procurador, já que em 1º de dezembro de 1788 embarcou no navio Nossa Senhora da Graça e Maranhão ao Estado do Grão-Pará; já o carpinteiro Joaquim Francisco, em 29 de novembro de 1788, não reconheceu – perante os evangelhos – a sua assinatura e ainda passou uma procuração ao doutor Francisco Xavier Bastos “para atuar contra a calúnia ao qual está implicado por Manoel Rodrigues”⁵⁹. Sem mais delongas, como já dissemos, o suposto credor, além de não receber o valor cobrado, ainda arcou com os custos do processo uma vez que as assinaturas apresentadas no termo de compromisso no ato do empréstimo não foram reconhecidas como prova judicial.

E ainda considerando a duplicidade da atuação desses artesãos, enquanto artífices e comerciantes, analisemos a trajetória de outros dois artífices; talvez as mais incríveis entre as que até aqui foram apresentadas.

No início do ano de 1766 João Martins, oficial de tanoeiro, residente nos arredores de Santa Apolônia em Lisboa e Domingos Gonçalves, oficial de carpinteiro, residente na Vila de Almada, estavam prestes a partir às Índias, à bordo do navio São José e Nossa Senhora da Encarnação; antes da viagem procuraram o mestre calafate José Vieira acertando conjuntamente com este o empréstimo de 300\$000 a juros de 20%, comprometendo-se a realizar o pagamento do valor total de 360\$00 quarenta dias após o retorno à Lisboa.⁶⁰

Aqui chamou a nossa atenção o papel desempenhado pelo mestre calafate José Vieira na condição de credor de uma quantia considerável. Vieira não parece ter entrado no negócio como um credor ocasional, haja vista o contrato estabelecido entre ele e os artífices pois estabelecia cláusulas bastante claras assegurando, por exemplo, que um dos sócios assumam a dívida em caso de morte do outro, ou que os herdeiros arcassem com os custos, em caso de ambos falecerem, inclusive com os seus bens. Também é possível identificar no processo estudado a presença de um recibo do empréstimo com as assinaturas reconhecidas e há ainda a referência a um livro de registros, indicando a listagem de outros empréstimos. O mestre calafate José Vieira atuava, assim como os comerciantes, realizando empréstimos aos outros artífices que partiam nos navios e pediam adiantamento dos soldos para investir em mercadorias nos portos de destino, diversificando as suas atividades. Desse modo, José Vieira deveria atuar associando as suas atividades como calafate no nicho portuário ao empréstimo de dinheiro e, talvez, também às viagens marítimas e comércio.

⁵⁹ Idem.

⁶⁰ ANTT: PT/TT/JIM/J/0010/00001

Em novembro de 1767 o navio São José e Nossa Senhora da Encarnação retornou à Lisboa, mas apenas o carpinteiro Domingos Gonçalves estava à bordo. Na viagem de retorno ao Reino o navio fez escala em Angola e o tanoeiro João Martins desembarcou junto com as mercadorias que os dois artífices haviam adquirido no Oriente com os 300\$00 que haviam tomado emprestado e, talvez, com outros recursos também empregados. É provável que João Martins já tenha se engajado na venda de mercadorias ainda em Angola, e até ter investido no comércio de escravos. Embora seja uma especulação, mas é uma hipótese bastante plausível, ainda mais sabendo que de Angola, o calafate embarcou em outro navio com destino à Salvador. Quem sabe o artífice tivesse realizado a travessia com destino à Bahia em um navio negreiro e carregava consigo, além das fazendas trazidas da Índia, também alguns sujeitos escravizados para vender na até recentemente capital do Estado do Brasil. Desconhecemos quanto tempo o calafate ficou em Angola, mas acompanhando o processo, não parece ter se demorado muito antes de partir para Salvador. O mesmo pode ser dito de sua permanência na Bahia, já que o artífice fez um novo deslocamento, dessa vez rumou para ainda mais longe e foi parar na distante Vila de São João do Parnaíba, atual cidade de Oeiras no Estado do Piauí.

E enquanto o tanoeiro João Martins se deslocava comercializando as mercadorias adquiridas no Oriente e fazendo novos investimentos, o carpinteiro Domingos Gonçalves retornou à Lisboa e realizou o pagamento de apenas 75\$000 do montante de 360\$000 que deveria ser pago ao também artífice José Vieira, a quem haviam tomado empréstimo. E diante das cobranças para quitar suas dívidas e também tomar parte nos lucros de suas mercadorias, Domingos Gonçalves também resolveu rumar ao Brasil, indo ao encontro do companheiro tanoeiro na Vila de São João do Parnaíba.⁶¹

A amplitude desses deslocamentos nos impressiona, mesmo considerando as possibilidades de deslocamento no século XXI, mas as trajetórias de João Muniz e Domingos Gonçalves expressam apenas uma parte das muitas possibilidades de circulação que envolviam determinados grupos sociais que compunham o mundo português, em particular esses artesãos que atuavam nas embarcações. Ao contrário dos outros marítimos, os profissionais que atuavam na navegação, o trabalho desses artífices não estava necessariamente preso aos navios, conferindo-lhes uma maior diversidade de atuações, ao mesmo tempo que se beneficiavam da mobilidade das atividades marítimas.

Para grande infelicidade de muitas pessoas envolvidas nas vidas dos dois artífices, tanto João Martins quanto Domingos Gonçalves faleceram na Vila de São João do Parnaíba. Não

⁶¹ Idem.

sabemos em que circunstâncias, já que o processo não menciona, mas considerando as datas dos inventários, João Martins teria morrido em 1770 e Domingos Gonçalves em 1772. Sendo assim, todo esse processo até aqui descrito, da tomada do empréstimo do valor de 300\$00 em Lisboa, a viagem ao Oriente, a separação entre os dois artesãos, os seus deslocamentos até Oeiras no Piauí e os seus posteriores óbitos, ocorreu entre 1666 e 1772.

E diante da morte dos artesãos, o credor José Vieira acionou judicialmente os familiares dos seus devedores. O tanoeiro João Martins deixou a esposa Joana Margarida e um casal de filhos, enquanto Domingos Gonçalves deixou a esposa Ana Maria Joaquina e dois filhos menores, Manoel e Joaquim. O interessante deste processo é que reconhecendo a pobreza dos herdeiros dos artesãos, e – obviamente – preocupado com o retorno do dinheiro emprestado, José Vieira e os familiares dos artesãos entraram com o pedido para que fosse realizado na comarca de Oeiras, de onde pertencia a Vila de São Pedro de Parnaíba, o inventário dos bens dos artesãos lá falecidos e a habilitação dos seus herdeiros.⁶²

De fato, através de uma operação que envolveu as Provedoria das fazendas dos defuntos e ausentes, capelas e resíduos de Salvador e de Oeiras o que nos deixou a pensar sobre os mecanismos de funcionamento da burocracia portuguesa e as redes de poder em seus territórios, foram realizados inventários dos bens dos dois artesãos, nos proporcionando observar um pouco mais sobre as atividades comerciais as quais os artesãos estavam envolvidos, e refletir sobre os investimentos dos outros artífices aqui tratados que não pudemos ter acesso às listas de mercadorias que foram compradas.

O inventário do tanoeiro João Martins dos Santos, que havia descido do barco em Angola, se passado à Bahia e o primeiro a chegar em Oeiras, foi realizado em 26 de junho de 1770. Entre o seu patrimônio estavam: muitas peças de linho, capotes, lenços azuis e vermelhos, xitas, fitas, peças de “betanha” de Hamburgo, agulhas, missangas, peças de prata, linhas de sapateiro, açúcar, quatorze frascos de azeite doce abertos, um de aguardente da terra, pouco mais de duas arrobas de tabaco; além disso, encontrava-se 54 anzóis, 11 navalhas novas, cera, enxó, balança, pesos, couro curtido, alho, nove libras de pimenta da Índia, 18 libras de pólvora, 40 libras de chumbo, linhas, papel e artigos de uso pessoal, como pratos e vidros. E considerando os produtos e patrimônios de João Martins, o seu patrimônio foi avaliado em 3:149\$741.⁶³

Quanto ao carpinteiro Domingos Gonçalves, o inventário foi realizado em 30 de abril de 1772, e entre os seus bens, constava: um espadim de prata, par de fivelas de prata, de ligas e

⁶² Idem.

⁶³ Idem.

outra de sapato, oito sapatos, vestidos de pano, calças de pano velho, linho, chambre de linho, dois coletes de linho, camisas da Bretanha e uma diversidade de tecidos novos para vender, lenços, guardanapos de panos usados, dois barretes, bolsa, uma libra de tabaco, baeta velha, chapéus fino velho, peruca inglesa velha e uma lâmina velha. Todos os bens de Domingos Gonçalves foram avaliados em 1:470\$432.⁶⁴

De modo geral, observamos que em Oeiras os artesãos juntos ou separados deveriam possuir um estabelecimento comercial de secos e molhados, comercializando desde tecidos da Europa e do Oriente, algumas especiarias, objetos e principalmente produtos da terra, como cachaça, tabaco e couro. E se no início de suas jornadas à Índia em 1666 tomaram empréstimo de 300\$000, em 1772 os patrimônios dos dois totalizaram 4:620\$173. O João Martins dos Santos, por ter se empregado primeiro no comércio, e com a posse dos produtos da sociedade, conseguiu construir um patrimônio maior e detinha uma diversidade de produtos maior que Domingos Gonçalves. É provável que nenhum dos dois ainda atuassem em seus ofícios, tanoaria e carpintaria, mas interessa-nos considerar que o início dessa trajetória se deu a partir das oportunidades alcançadas através dos ofícios mecânicos nas embarcações.

O processo só foi concluído em 1775, com o reconhecimento e transferência dos recursos dos artesãos aos seus herdeiros, esposas e filhos, e o posterior pagamento ao credor José Vieira, nove anos após ter realizado o empréstimo. Mas assim como dissemos algumas linhas atrás, a circulação dos artesãos, que partiram de Lisboa, foram à Índia, Angola, Bahia e foram morrer no sertão do Brasil, no Piauí, assim como a movimentação de mercadorias e capital, demonstra duas trajetórias interessantíssimas, expressando as muitas possibilidades que estavam diante desses trabalhadores que transitavam pelo mundo português. E quantas trajetórias semelhantes não aconteceram, mas que não chegaram em nossas mãos?

No caso dos artesãos, temos dito que a possibilidade de articular muito bem o seu trabalho nas embarcações, a mobilidade dos trabalhadores marítimos e as possibilidades do comércio, tornavam os ofícios nos barcos frequentemente uma ótima oportunidade de ganhos maiores do que os que atuavam nos nichos dos centros urbanos, mais limitados. Mas, para além disso, conhecer o mundo, viver aventuras e experimentar coisas novas, e aprender, eram outros atrativos dessas atividades. Todavia, ainda havia um outro elemento ao qual os artífices dessas atividades também estavam à mercê: os perigos das rotas atlânticas. E se o fim do tanoeiro João Martins dos Santos e do carpinteiro Domingos Gonçalves não pode ser considerado um bom desfecho, com a morte no sertão do Piauí, apesar do sucesso com a operação comercial,

⁶⁴ Idem.

certamente há trajetórias que evocam os perigos da vida no mar e desfechos ainda trágicos, e disso que tratemos adiante.

2.4 OS OFICIAIS MECÂNICOS E OS PERIGOS DAS ROTAS MARÍTIMAS: DESVENTURAS E TRAGÉDIAS NO MAR

Os perigos vivenciados nas rotas atlânticas, seja os presentes na própria tripulação das embarcações, a iminência de ataques de corsários e, pior, naufrágios resultantes das mais diversas naturezas, eram justificativas para o encarecimento do crédito aos artesãos que os solicitavam para investir em mercadorias nos poros de destino. Esta certamente era uma condição vivenciada pelos grande comerciantes também, todavia, a capacidade de adquirir crédito dos trabalhadores artesanais deveria ser bem inferior que a dos comerciantes. Mas vejamos alguns casos.

Em 1802 o carpinteiro Teotônio Domingues embarcou em São Luís do Maranhão à serviço no navio Plumbet que levava algodão para Portugal. Não sabemos de onde Teotônio era originário, mas é provável que fosse natural do Brasil e que também já fosse um artífice experiente nas viagens marítimas. Certamente esta viagem acabou sendo uma das mais movimentadas de sua vida. Já muito próximo à entrada da barra do porto de Lisboa, nas proximidades ao Cabo da Roca, o navio Plumbet foi tomado por corsários franceses, que prontamente levaram a embarcação em direção ao norte. Para a sorte dos tripulantes, não demorou muito para que os corsários franceses se deparassem com navios da marinha britânica que retomaram o navio das mãos dos corsários, aparentemente sem prejuízo ao Plumbet. E quando as coisas pareciam resolvidas, como o barco sendo direcionado ao porto de Lisboa, o seu destino, os ingleses cometeram grave erro e acidentaram o navio, encalhando-o na altura de Figueira da Foz, imediações de Coimbra. Mas uma vez os tripulantes se salvaram pois os ingleses conseguiram embarcar toda a tripulação em um dos seus navios, assim também como grande parte da carga de algodão.⁶⁵

Pelo trabalho na viagem, foi combinado o soldo de 70\$000 com Teotônio Domingos, que acabou não recebendo, haja vista que – como praxe – deveria receber assim que desembarcasse no porto de destino. E justamente por não ter recebido o seu soldo, o carpinteiro resolver entrar com uma ação cível no Juizado da Índia e Mina contra o capitão da embarcação Pedro José de Oliveira. Segundo a argumentação do capitão do navio, como quem o artesão

⁶⁵ ANTT: PT/TT/JIM/A/0093/00010

havia realizado o contrato de trabalho, uma vez ocorrido o naufrágio, ele não tinha a obrigação de pagar a soldada e que mesmo tendo sido recuperado a carga, nada havia recebido. E como o capitão Pedro José era natural da Bahia, acabou se retirando para Salvador antes do fim do processo.⁶⁶

Mas foi justamente alegando o fato das mercadorias do navio terem sido salvas, que Teotônio Domingos acabou ganhando a causa e recebeu o seu soldo, como podemos observar nos autos do processo:

Diz Teotônio Domingues que ele alcançou sentença de liquidação das soldadas que venceu no navio Plubeta, que era comandante Pedro José de Oliveira, de que é escrivão Cláudio da Costa Pereira, e como o produto do navio, por onde se julgou que o suplicante cobrasse as soldadas, e o lancho se acha na Real Junta de Comércio, são os efeitos passar-se precatório para a dita junta afim de se fazer entrega do julgado.⁶⁷

Apesar da grande aventura ao qual esteve empregado, o carpinteiro Teotônio acabou chegando a salvo no porto de Lisboa e ainda garantiu o recebimento do seu soldo lançando mão da justiça. O mesmo não pode ser dito ao analisar outras trajetórias que tiveram um final trágico.

Joaquim José Vieira, português, morador do bairro de Santa Izabel de Lisboa, era mestre calafate que, assim como muitos outros artesãos, atuava nas rotas que cruzavam o Atlântico e o Pacífico e com os seus trinta anos já poderia ser considerado um artesão experiente no ofício. Artesãos como ele, mais experientes, eram preferidos principalmente nas viagens mais longas ao Oriente. Assim, em 1805 embarcou no navio São Francisco Xavier com direção ao Oriente, especificamente à Macau. Ao contrário das viagens apresentadas aqui, a do navio São Francisco Xavier acabou tragicamente com um naufrágio na altura do seu destino na China, tendo morrido todos os tripulantes, e entre eles o calafate Joaquim Vieira.⁶⁸

No ano seguinte, em 1806, a viúva de Joaquim, Luiza Tereza de Jesus, entrou na justiça com uma petição para que fosse reconhecida como herdeira do soldo que fora acordado com o seu marido que, tomando como referência outros casos aqui trabalhados, situava-se entre 400\$000 e 500\$000. Interessante é que Luiza Tereza de Jesus alegou o costume praticado entre os artífices e os capitães ou senhoriais dos barcos para receber o soldo do marido, mesmo com o naufrágio e a morte do artífice.⁶⁹

Como trabalhamos apenas com os autos de petição e justificação, não sabemos o resultado do processo, mas uma recorrência nesses casos, é participação de outros artífices

⁶⁶ Idem.

⁶⁷ Idem.

⁶⁸ ANTT: PT/TT/JIM/A/0082/00013

⁶⁹ Idem.

como testemunhas. Na ocasião do referido processo, Luiza Tereza de Jesus contou com o testemunho de dois homens, além dos papéis comprovatórios, para certificar que era casado com o calafate que falecera no naufrágio e para confirmar que o seu marido se empregava constantemente nas viagens marítimas. Os dois homens eram o também mestre calafate Luís Joaquim, morador do bairro de Santa Catarina de Lisboa, de trinta e dois anos e Manoel José dos Santos, cuja profissão não foi informada e que morava no mesmo bairro Luiza Tereza.⁷⁰ Tais participações apontam para as redes de solidariedade que envolviam esses trabalhadores cujas funções envolviam os riscos das viagens marítimas, e também as suas famílias. De forma semelhante também identificamos as redes de solidariedade dos oficiais mecânicos estabelecidos dos centros urbanos, sobretudo os moradores dos arruamentos.⁷¹

Estratégia parecida foi realizada por Vitória de Jesus de Macedo. Vitória era casada com Manuel Gonçalves, carpinteiro de navios, que partiu para uma viagem no navio Aniceta no início da década de 1790. A viagem deve ter transcorrido bem até a entrada do navio na barra do Tejo, e tão pertinho do porto de destino o navio acabou naufragando. Não sabemos se toda a tripulação pereceu no naufrágio, mas entre os que morreram estava o carpinteiro; certo é que parte da carga do navio ainda foi salva. Em 1794, Vitória de Jesus requereu de João Dekins, administrador dos bens do proprietário do navio – que também deveria ser o piloto – e aparentemente também faleceu no naufrágio, o pagamento do soldo prometido ao seu esposo, em seu nome e dos seus filhos. Também fazendo valer a força dos costumes que mediavam as relações de trabalho e contratação desses artífices, em 3 de dezembro de 1794 a viúva Vitória obteve o pagamento do soldo do seu marido requerido na justiça.⁷²

Para finalizar os nossos exemplos acerca dos perigos enfrentados pelos trabalhadores das embarcações, trazemos o caso do oficial calafate António Lopes Coelho. Ao contrário da maior parte dos casos analisados aqui, onde são retratados artesãos experimentados nas viagens marítimas, António Coelho estava ainda no início de sua trajetória profissional e ainda buscando se firmar em seu ofício.

Entre o final de 1779 e início de 1780 António Lopes Coelho embarcou no navio Santo Antônio, conhecido como o Voador, capitaneado por José Francisco, com destino a Pernambuco. Esta era a segunda viagem a trabalho do artífice e a segunda na mesma

⁷⁰ Idem.

⁷¹ Os arruamentos foram estabelecidos desde a Idade Média em alguns centros urbanos europeus. Tratava-se do ordenamento dos artesãos, de acordo com as suas respectivas profissões, em ruas específicas. Daí o fato de algumas até hoje permanecerem conhecidas por Rua dos Ferreiros, Rua dos sapateiros, dos tanoeiros etc. A vida e o trabalho, lado a lado nesses centros urbanos aprofundava as redes de sociabilidades entres esses trabalhadores. No quinto capítulo voltaremos a discutir esta questão.

⁷² ANTT: PT/TT/JIM/A/0111/00007

embarcação, assim também como o destino. Ao contrário de todos os casos aqui analisados, António embarcou não como oficial calafate do navio, mas como marinheiro; o diferencial é que o seu soldo não seria avaliado de acordo com o seu merecimento, expressão comum aos marinheiros que viajavam sem um pagamento pré-estabelecido, mas sim “ganhando a mesma soldada que ganhavam os que tivessem a sua inteligência” como relatou a testemunha Domingos Gonçalves Franco, que provavelmente era contramestre do navio Santo Antônio.⁷³

Sobre esta questão podemos apenas conjecturar; para além das necessidades financeiras dessa população pobre, acreditamos que o jovem calafate ainda estava se inserido na rede profissional e por isso ainda não havia realizado uma viagem como o único ou principal calafate da embarcação. E mais, como todos os ofícios exigiam um período de aprendizagem, não é demais pensar que António Lopes Coelho estivesse viajando em companhia de um mestre calafate a aprender as particularidades do seu ofício em viagens marítimas, e até por isso tivesse sido registrado como marinheiro recebendo soldo.

Certo é que na viagem de retorno do porto do Recife para Lisboa, em algum ponto do Atlântico, o jovem calafate foi realizar algum serviço no barco e, pendurado na âncora suspensa do navio, escorregou caindo no mar. Segundo os relatos das testemunhas, apesar da tripulação ter procurado por ele, António não teria tornado, desaparecendo no oceano.⁷⁴

António Lopes Coelho era morador em Tougues, distrito da Cidade do Porto, e parece ter crescido em meio a outros oficiais mecânicos. O seu pai, Domingos Lopes Coelho, não era artesão, mas o seu irmão mais velho era oficial calafate e foi justamente com ele que aprendeu o ofício. É muito provável que o irmão de António tivesse sido inserido nas atividades como aprendiz do mestre calafate Domingos Gonçalves de França, que no processo tratado por nós, então com quarenta anos, foi testemunha e afirmou conhecer António desde criança, assim como a sua família. Assim, Domingos Coelho não era artífice, mas os seus dois filhos acabaram ingressando na profissão através de um mestre próximo à sua família. No processo ainda apareceram Manoel Gonçalves e Custódio de Azevedo, ambos também moradores do Bairro de Santa Catarina do Monte Sinai, na cidade do Porto, que também eram calafates, sendo o último ainda jovem com vinte e três anos e provavelmente ingressou no ofício junto com António. Ou seja, o quadro de testemunhas apresenta parte da rede sócio profissional ao qual António Lopes Coelho estava inserido, artesãos experimentados ou jovens do ofício de calafate, que além de exercerem o mesmo ofício, atuarem nos mesmos espaços quando não estavam viajando,

⁷³ ANTT: PT/TT/CCPP/0015/00008

⁷⁴ Idem.

também residiam no mesmo bairro. Além dos artífices, testemunharam também no processo trabalhado, o contramestre e o capitão do navio ao qual o nosso jovem calafate embarcou.⁷⁵

Em março de 1780 o pai do calafate António resolveu entrar com uma ação cível para habilitar-se como herdeiro do soldo do artífice morto na viagem. Provavelmente naqueles anos Domingos Lopes Coelho morava apenas com o seu filho que acabara de falecer, e era viúvo de Marina da Costa que havia falecido há anos, enquanto o seu outro filho mais velho, também calafate, deveria morar em outra residência. António era solteiro e não tinha filhos, e o seu pai Domingos conseguiu comprovar ser o “único e miserável herdeiro”.⁷⁶

Casos como os aqui apresentados nos ajudam a pensar porque os soldos cobrados pelos artífices que embarcavam e atravessavam os oceanos trabalhando nas embarcações eram superiores aos cobrados em terra firme, assim também como alguns privilégios adquiridos por esses. Passar meses ou anos longe de casa enfrentando uma série de perigos, afastar-se de outras oportunidades profissionais, entre outras situações, requeriam esforços que deveriam ser bem recompensados. E se essas situações faziam, inevitavelmente, parte do cotidiano dos marítimos, os marinheiros, capitães, mestres, pilotos, entre outros que atuavam nas embarcações, elas poderiam ser evitadas pelos artesãos cujas profissões podiam inseri-los em outros espaços mais seguros.

2.5 POR QUE EMBARCAR? NICHOS PROFISSIONAIS, GANHOS E PRIVILÉGIOS

Podemos fechar este capítulo tentando responder a esta questão: por que os artesãos embarcavam, já que tinham outras possibilidades de atuação, até mais dinâmicas? Bom, para além das respostas mais óbvias, como a constatação de que as viagens marítimas efetivamente necessitavam de ao menos um calafate e um carpinteiro nos barcos, é preciso pensar que em quase todos os casos aqui analisados, os artesãos pertenciam a um nicho específico dos ofícios mecânicos.

E como temos dito, nos referimos a nichos sócio profissionais, os espaços de trabalho, moradia e de construção de laços de solidariedade, que acabava por integrar os oficiais mecânicos em torno dos respectivos ofícios. Em alguns casos aqui trabalhado, os artesãos cresceram e aprenderam seus ofícios, junto a familiares ou pessoas próximas, em regiões portuárias, e acabavam por atuar nas ribeiras. Nos portos esses artesãos se especializavam na fabricação e manutenção das embarcações e recebiam convites para atuar durante as viagens

⁷⁵ Idem.

⁷⁶ Idem.

que atravessavam os oceanos. Como analisaremos nos capítulos quarto e quinto deste texto, as ribeiras concentravam um grande número de ofícios mecânicos e apresentava uma dinâmica social e profissional própria, assim também como hierarquias que eram reconhecidas e estimuladas pela Coroa.

Também podemos visualizar as diversas articulações necessárias para que esses trabalhadores pudessem ser engajados nas viagens marítimas. Certamente precisavam ser reconhecidos e estar próximos aos artífices mais experientes e ou aos que exerciam mais poder na região portuária. Desse modo, podemos pensar que mesmo espalhados pelas diversas coordenadas geográficas inseridas nos espaços de circulação do mundo português, cada carpinteiro ou calafate, estavam diretamente ligados a uma rede de solidariedade e de poder que associava esses trabalhadores especializados. Assim, mesmo estando em Macau, o profissional ainda estava ligado aos outros trabalhadores em Lisboa, Porto ou a outras ribeiras de onde tinha sido inserido na profissão ou onde atuava com mais constância.

Outro aspecto que destacamos foram os soldos pagos e os privilégios aos quais os artesãos poderiam gozar em viagem. Como foi mostrado, em uma viagem relativamente curta entre Lisboa e Pernambuco, o artesão poderia faturar em três ou quatro meses de atuação o correspondente a um ano de trabalho. E mesmo considerando as muitas variáveis, ainda assim consideramos uma atividade lucrativa, uma vez que esses trabalhadores poderiam angariar outros soldos atuando nos portos de destino em outros navios e até no que já trabalhava e ainda uma viagem ao Oriente, com duração de cerca de dois anos, poderia render quase 500\$000 ao artífice. E para além dos ganhos diretos com o ofício, os artesãos ainda viajavam como oficiais com direito a cabine própria durante as viagens. E em uma sociedade marcada pelos símbolos, pelos gestos, pela aparência, a distinção já era uma considerável premiação. Ou mais, era o reconhecimento de uma condição diferenciada em relação aos demais marítimos, possibilitada pelo trabalho especializado, era o reconhecimento pelo ofício mecânico, um paradoxo que estará presente por toda a nossa discussão.

Mas os privilégios também traziam ganhos financeiros. Viajar com cabine própria dava direito a carregar consigo mercadorias sem a necessidade de pagar frete, o direito a agasalho, tornando-a mais lucrativa ao seu proprietário. E como vimos, os carpinteiros e calafates das embarcações frequentemente pegavam dinheiro emprestado antes das viagens e investia em mercadorias revendendo-as no caminho ou no porto de origem. Também operavam vendendo o direito de agasalho a outro tripulante ou comerciante. Tais operações garantiam soldos ainda maiores do que os já estabelecidos por esses trabalhadores e seus contratantes antes de partir para as viagens.

Por fim, nos impressionou a capacidade de circulação pelos espaços dos territórios do Império português por parte desses trabalhadores, e os instrumentos de intermediação das relações de trabalho aos quais os artífices se inseriam. Para além das discussões sobre os sistemas políticos e econômicos, a circulação de pessoas é que conferia organicidade aos sistemas, e esses homens que atravessavam mercadorias, ideias, correspondências burocráticas, sonhos, doenças, entre outras coisas, eram fundamentais na materialização do mundo português. Desse modo é que se inseriam as trajetórias dos carpinteiros e calafates que atravessavam os oceanos. E mais estimulante ainda é pensar sobre os códigos que regulavam a atuação desses trabalhadores.

Salientamos aqui a presença de uma linguagem que intermediava o trato dos artesãos desde a contratação do seu trabalho nos portos aos entendimentos desses trabalhadores com os artífices locais. Essa linguagem personalizava os oficiais mecânicos, tantos os que estavam atuando nos barcos quanto os que trabalhavam nas ribeiras, seja na Europa, América, África ou Ásia, permitindo com que houvesse entendimento entre os profissionais, acertando modos de ser e fazer não apenas durante o ato de trabalhar. E vimos aqui o quanto essa linguagem está inserida em um conjunto de regras, aos quais os trabalhadores frequentemente se referiram como costumes, que tornavam completamente inteligível e possível o trabalho artesanal nas embarcações e ribeiras por todo o mundo português. E mesmo quando esses costumes, e linguagens não estivessem institucionalizados, em corporações e irmandades de ofício, por exemplo, eram utilizadas, e com bastante êxito, nos processos cíveis aqui apresentados, demonstrando assim a sua existência e principalmente a sua força.

Assim, mesmo em circulação pelo mundo português, os oficiais mecânicos construíram linguagens e costumes próprios que conferiam sentido, concretude às suas vidas profissionais e lhes permitiram construir e trocar conhecimentos e experiências, assegurar privilégios, garantir lucros e uma condição diferenciada no mundo do trabalho e nas hierarquias sociais.

3 OS ARTESÃOS E OS OFÍCIOS RÉGIOS: A INSERÇÃO NOS MECANISMOS DO ESTADO COMO ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE SOCIAL

Em 20 de junho de 1798 o mestre José Rodrigues remeteu os seus papéis de serviços prestados à Coroa para apreciação do Conselho Ultramarino. Os seus autos haviam sido preparados pelo ouvidor geral da Capitania de Pernambuco Luís Pereira da Cunha e o propósito do artesão era obter a confirmação do seu posto de mestre do trem de artilharia da Capitania de Pernambuco.⁷⁷

Como foi apontado no capítulo anterior, o carpinteiro José Rodrigues Papagaio aportou em Recife durante os anos finais do governo de Luís Diogo Lobo da Silva (1756-1763). O governador havia iniciado um trabalho de restauração e construções das fortificações da Capitania e já havia instituído em Pernambuco o Trem Real de Artilharia⁷⁸, instituição que seria assumida por José Papagaio cerca de trinta anos depois. É difícil compreender como o carpinteiro recém-chegado à Capitania se inseriu tão rapidamente nas obras contratadas pelo governador, é possível que fizesse parte de uma rede social relativamente influente e capaz de recomendá-lo para os serviços pouco tempo após ter desembarcado. Não podemos deixar de considerar que o fato de aportar como carpinteiro formado no Reino também tivesse influenciado em sua inserção.

Encontramos referência às primeiras atividades do carpinteiro em Pernambuco através de certidão passada pelo engenheiro coronel e comandante do corpo armado Jerônimo Mendes da Paz, passada em 2 de julho de 1769, o qual expressa:

[...] sendo encarregado pelo Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Luís Diogo Lobo da Silva, Governador e Capitão Geral que foi destas capitanias no tempo da guerra próxima passada, do preparo das fortalezas e parque da artilharia, incumbimos as obras de carpinteiro ao mestre do dito ofício José Rodrigues Papagaio pela notícia que detinha e boas informações (ilegível) que me deixou a dar satisfeito pela perfeição com que praticava, limpeza de mãos e moderação de preços. Tomando posse deste governo o Ilustríssimo e Excelentíssimo senhor Conde de Vila Flor continuou na mesma ocupação, preparando as casas das palamentas das fortalezas desta praça para maior comodidade e duração dela, praticando da mesma soma no trem da artilharia, e por essas e outras circunstâncias julgo o mais perfeito oficial desta praça (ilegível) tal digno que o conservem na mesma ocupação e de toda a honra e mercê que Majestade fidelíssima for servido conferi-lo [...]⁷⁹

⁷⁷ AHU_ACL_CU_15, Cx. 203, D.13833

⁷⁸ O Trem Real de Artilharia era uma instituição militar voltada para a fabricação e consertos de apetrechos utilizados pelas tropas de artilharia, particularmente a fabricação de carretas em que eram apoiadas as peças de artilharia, permitindo a sua movimentação nas fortalezas ou em campo. As peças produzidas no trem de artilharia de Pernambuco eram utilizadas também nas capitanias de Itamaracá, Paraíba e Rio Grande do Norte, em Fernando de Noronha e Angola.

⁷⁹ AHU_ACL_CU_15, Cx. 203, D.13833

Ainda nos primeiros anos de serviço José papagaio já havia se destacado pela qualidade de seu trabalho, por seu comportamento e preços praticados, aspectos que serão ressaltados por toda a sua vida profissional em Pernambuco. E o trabalho de reestruturação do sistema defensivo da Capitania e de suas Anexas foi continuado pelo governador seguinte, Antônio de Souza Melo e Menezes, o Conde de Vila Flor (1763-1768). Ao encaminhar suas obras, Manuel Sousa Menezes afirmou ter tomado conhecimento dos trabalhos de José Rodrigues Papagaio, como consta em alvará passado pelo próprio governador:

Pelo presente alvará atesto que tomando posse deste governo a 8 de abril de 1763, entrei logo a examinar as fortalezas e preparos que careciam para a sua defesa e o que mais era preciso para as ocasiões de campanha ou assaltos nos portos e campos do continente; e vendo que as ditas fortalezas estavam com considerável falta [...]. E por que a informação que tive de José Rodrigues Papagaio me constituiu na inteligência de que ele seria capaz de executar as obras que eu intentava fazer; o ouvi e ficando logo na certeza de que a execução corresponderia a fama, lhe encarreguei a feitura de carretas, armação das casas dos petrechos, palamentas, armações, carros e tudo quanto de ofício de carpinteiro se fazia carecendo na dita fortaleza. E também o parque de artilharia e sua arrumação no trem que lhe mandei fazer com todos os seus instrumentos e pertences, o que tudo fez e executou com grande atividade e préstimo e comodidade de preços.⁸⁰

Na condição de encarregado das obras de carpintaria, José Rodrigues Papagaio trabalhou na fortaleza de Santa Cruz de Itamaracá, onde, segundo o Capitão de infantaria paga que comandava aquela fortaleza, José de Araújo Aguiar, o artífice realizou trabalhos como conserto na estrutura da edificação, construiu um novo aquartelamento e fez reparos também na casa de pólvora e nos apetrechos de artilharia.

Serviços semelhantes também foram realizados no forte Brum e no do Senhor Bom Jesus do Recife, como certificou o tenente e cabo da fortaleza, Antônio Albino, que traça uma série de elogios ao mestre carpinteiro:

[...] achei sempre o mestre carpinteiro José Rodrigues Papagaio com tanta prontidão, zelo e cuidado em executar o que lhe ordenava relativo a estes e outras diligências pertencentes ao Real serviço, de que eu era encarregado deixando-me sempre satisfeito em tudo quanto obrava pela inteligência e préstimo que lhe achei. E por esta e outras circunstâncias se foi achado de o conservarem na mesma ocupação e de toda a honra e mercê que Sua Majestade fidelíssima for servido conferi-la [...]⁸¹

José Rodrigues Papagaio logo ingressou nas atividades portuárias à serviço da Coroa, onde permaneceu até 1771, como já mencionamos no capítulo anterior. Mas neste capítulo

⁸⁰ Idem

⁸¹ Idem.

importa pensar como artesãos, semelhantes ao nosso mestre carpinteiro, se inseriram nos serviços régios e ao mesmo tempo como a concessão de mercês por parte da Coroa interferiam nas relações de trabalho e mais, no lugar dos oficiais mecânicos nas hierarquias daquela sociedade.

Conforme as palavras do tenente Antônio Albino, José Rodrigues Papagaio era merecedor de “toda a honra e mercê que Sua Majestade fidelíssima for servido conferi-la” expressando algo que nos interessa em particular: o quanto a habilidade profissional, associada a outras virtudes tem peso na concessão de mercês.

Embora estejamos tratando do século XVIII e, particularmente, da segunda metade deste século, onde vivenciava-se um crescente fortalecimento do poder real, acreditamos ainda haver, sob o aspecto político e jurídico, uma estrutura sócio-política do Antigo Regime; destaca-se a aí a necessidade da monarquia em dividir e delegar poderes para governar, assim também como a presença de uma sociedade fortemente hierarquizada no qual sobressaiam-se distinções pautadas na ascendência familiar, na pureza de sangue e ausência de defeito mecânico. Estabelecia-se desse modo as características de uma nobreza nascida nos altos estratos, cristã velha e distante da vileza dos trabalhos manuais. Todavia, a intervenção real promovia a ascensão de outros grupos mais heterogêneos, que poderiam ser alçados socialmente a partir dos serviços prestados à Coroa para a preservação do bem comum.⁸²

Segundo Maria Fernanda Bicalho, em uma sociedade corporativa a Coroa representava o equilíbrio, a cabeça, a mediar os demais corpos sociais, papel construído a partir do paradigma jurisdicionaliza dos séculos XVI e XVII, ao qual a principal função da Coroa era exercer a justiça. Segundo esta perspectiva, afirma a historiadora:

[...] o monarca representava simbolicamente o corpo social e político, mantendo seu equilíbrio e harmonia, zelando pela religião, preservando a paz e a ordem, garantindo, sobretudo, a justiça. Atributo mais importante da realeza, a justiça correspondia ao princípio de “dar a cada um o que é seu”, repartindo prêmio e castigo, respeitando direitos e privilégios, cumprindo contratos estabelecidos.⁸³

Entre outros papéis representados pelo Rei, estava a premiação aos seus súditos pelos serviços prestados. Segundo ainda Bicalho, a expansão portuguesa e a conquista do Novo Mundo, teriam aberto um variado leque de possibilidades de prestação de serviços à Coroa, que

⁸² O discurso do bem comum está associado, por um lado, à prestação de serviços ao Rei e consequentemente ao corpo social em benefício público; por outro lado, tal discurso está pautado em uma economia arcaica, pautada mais na política que nas “leis de mercado”, cuja uma das principais motivações era assegurar os privilégios que garantiam as distinções sociais.

⁸³ BICALHO, Maria Fernanda Baptista. **Conquista, Mercê e Poder Local: a nobreza da terra na América portuguesa e a cultura política no Antigo Regime**. Fórum, Almanack Brasilienze, novembro 2015. Pg. 22.

poderia atribuir ofícios e cargos, conferindo aos sujeitos direitos e privilégios. Em suma, à Coroa era possibilitada novas formas de organizar a sociedade e remunerar os sujeitos por suas ações junto à monarquia.

Para Roberta Giannubilo Stumpf, esperava-se do Rei o reconhecimento pelas virtudes, reconhecimento este efetivado através da doação de mercês ou nobilitações, reforçando com isso os laços que uniam todos os vassalos e incentivando-os a obrarem favoravelmente à Coroa.⁸⁴ Lançando mão de sua prerrogativa de premiar aos seus súditos o Rei reforçava o papel da alta nobreza e patrocinava a ascensão de sujeitos que não haviam nascido no estamento superior. Acreditava-se que a virtude estava intrinsecamente associada ao lugar social que os sujeitos ocupavam, sendo uma qualidade da alta nobreza por nascimento. Todavia, era possível reconhecer a virtude característica dos homens nobres também nos sujeitos da plebe, que a demonstrava – sobretudo – nos serviços prestados em benefício da monarquia e do bem comum. Tal reconhecimento se inseria então, no argumento que possibilitava a ascensão de alguns sujeitos naquela sociedade

Seja no Reino ou no Novo Mundo a intervenção Real na sociedade tinha um papel fundamental. Se por um lado conservava os papéis da alta nobreza, possibilitava – por outro – a inserção gradativa de diversos grupos sociais entre as camadas nobres, mesmo que em segunda grandeza. E aqui é importante observar que em uma sociedade marcada pela intensa hierarquização e valorização do *ethos* da nobreza, a intervenção do Rei apresentava-se – teoricamente – como o único meio que possibilitaria uma ascensão social rápida, tal como afirmou António Manuel Hespanha.⁸⁵

Em outros termos, no exercício do seu papel em distribuir os cargos para o bom serviço da Monarquia, das comendas das ordens militares, assim também como das patentes nas milícias e companhias de ordenanças, o Rei hora assegurava e ou definia os papéis a serem desempenhados, hora inseria através de premiações diversos sujeitos da plebe, entre eles comerciantes, militares, lavradores, entre outros, na camada privilegiada da nobreza, mesmo que esse grupo acabasse compondo uma nobreza de segunda ordem. Sendo assim, como já foi apontado, particularmente no Novo Mundo, lançou-se mão do instrumento de concessão de mercês na premiação dos serviços prestados no trabalho de conquista e ocupação dos territórios portugueses na América, constituindo uma nova nobreza. Todavia, ressaltamos que mesmo em

⁸⁴ STUMPF, Roberta Giannubilo. **Venalidade de ofícios**. In: ALMEIDA, Suely Creusa et. al. (ORG). **Políticas e Estratégias administrativas no Mundo Atlântico**. Recife: Editora da UFPE, 2012. Pg 148.

⁸⁵ HESPANHA, António Manuel. **A mobilidade social na sociedade de Antigo Regime**. 21 • Tempo. Vol. 11, número 21, 2009.

um cenário de fortalecimento do poder real na segunda metade do século XVIII, a intervenção real era feita através da negociação e da ação dos próprios grupos interessados no processo, ou seja, não se dava de forma verticalizada.

No século XVIII as recompensas pela conquista dos territórios, pelas vitórias nas guerras contra indígenas e na expulsão de estrangeiros já haviam ficado para trás, ao menos nos territórios litorâneos, mas por outro lado vivenciava-se a ascensão econômica de uma camada bastante heterogênea, particularmente de comerciantes, que precisava ser referendada pela Coroa. Ao mesmo tempo, assim visualizamos, a necessidade de atender às demandas da monarquia e a prestação de serviços nas diversas vilas e cidades cuja população e economia cresciam, carecia do emprego de novos sujeitos nos serviços públicos e de premiar os serviços já prestados. Tal mecanismo se insere no que podemos chamar de economia das mercês. Tratando dessa economia das mercês afirma Fernanda Olival:

O imperativo do dar criava uma cadeia de obrigações recíprocas: disponibilidade para o serviço régio; pedido de mercês ao rei em retribuição aos serviços prestados; atribuição/doação de mercês por parte do rei; engrandecimento/atribuição de status, honra e posição mais elevada na hierarquia social devido às mercês recebidas; agradecimento e profundo reconhecimento / reforço dos laços de submissão, lealdade e vassalagem; renovada disponibilidade de prestar mais e maiores serviços ao monarca. Tratava-se, como afirma Olival, de um verdadeiro círculo vicioso. Aquilo que a autora chama de “economia da mercê” tornou-se a base fundadora de uma cultura política de Antigo Regime – tanto na Europa, quanto nos trópicos.⁸⁶

Pensamos que a concessão de mercês régias as quais distribuía ou recompensava os vassallos do Rei pelos seus serviços ou por sua nobreza, instituindo ou reforçando arranjos sociais incluíam não apenas os setores privilegiados daquela sociedade, mas também as camadas inferiores, afinal a gama de serviços requeridos para toda a parte do Império português era imensa. Entre esses serviços estavam alguns pouco prestigiosos e menos remunerados, mesmo assim importantes para a inserção dos extratos mais baixos daquela sociedade.

E cabe a nós aqui, pensar como os artesãos, estigmatizados pelo defeito mecânico, se inseriam nessa economia de mercês. A princípio, esses trabalhadores estavam distantes dos mecanismos de premiação dos principais ofícios e ordens militares que conferiam nobreza aos sujeitos, mas estava muito presente na distribuição de cargos menores que normalmente estavam associados a funções específicas que careciam de algum conhecimento técnico. Também, ao contrário dos grupos privilegiados, os artesãos poderiam enxergar nos ofícios régios meios de sustentação material através das mercês remuneratórias, que assegurava junto

⁸⁶ Olival, Fernanda. **As Ordens Militares e o Estado Moderno: honra, mercê e venalidade em Portugal (1641-1789)**. Apud BICALHO, Maria Fernanda B. Op. Cit. 2015. Pg 23.

à mercê um soldo fundamental para o exercício do posto e a sobrevivência material do ocupante. É possível pensarmos também que além da remuneração, ocupar um cargo no serviço régio, por mais distante que esteja dos cargos que conferiam nobreza, poderia possibilitar ao ocupante do ofício uma condição diferenciada de trabalho, ou de angariar mais serviços; em suma, poderia conferir privilégios também ao oficial mecânico.

E desse modo é que podemos inserir a trajetória de José Rodrigues Papagaio ao solicitar confirmação do seu posto de mestre do trem, juntando à sua solicitação uma folha de serviços prestados ao Rei; e junto aos serviços, o seu conhecimento técnico e a virtude, qualidade da nobreza, mas que poderia se manifestar nos homens da plebe segundo a concepção da época, merecendo por isso o reconhecimento e premiação por parte da Coroa.

Ser agraciado no ingresso do funcionalismo da coroa possibilitava aos artesãos vivenciar condições profissionais diferenciadas e também se distinguir dos demais trabalhadores, talvez gozando de reconhecimento perante o demais corpo social. E tal reconhecimento e privilegio eram fundamentais para a sobrevivência dos oficiais mecânicos que atuavam em um mercado de trabalho bastante restrito. É bem verdade que o sistema corporativo, por si só, já conferia privilégios aos trabalhadores especializados, mas além do corporativismo, alguns artesãos poderiam agregar os cargos obtidos através da graça do Rei. Mas antes de analisarmos a distribuição de ofícios aos mecânicos, discutiremos a característica do mercado de trabalho ao qual os artesãos atuavam.

3.1 O MERCADO DE TRABALHO DOS ARTESÃOS, DIANTE DAS LIMITAÇÕES E DO ARCAÍSMO

Ao longo do século XVIII os artífices que trabalhavam no Recife atuaram em um mercado bastante restrito e que demandava poucos serviços por parte dos particulares, se comparado com os grandes centros europeus; nesse cenário a Coroa fora a principal cliente de grande parte dos trabalhos realizados pelos oficiais mecânicos, particularmente aos que atendiam às demandas militares. É bem verdade que o cenário econômico da Capitania de Pernambuco não foi homogêneo ao longo de todo o século e as variações do mercado certamente influenciavam as atividades artesanais no Recife e nas redondezas.

No início do século XVIII a economia da Capitania de Pernambuco não era marcado pela grande prosperidade, como no início do século anterior, como bem salientou Érika Dias⁸⁷;

⁸⁷ DIAS, Érika S. de Almeida C.. **Redes Mercantis, os homens de negócio e a coroa portuguesa: proposta de empresas comerciais na segunda metade do século XVIII em Pernambuco**. IN: LISBOA, Breno Vaz. et. al.

os preços do açúcar oscilavam e a mãos-de-obra escravizada – fundamental para a atividade agroexportadora – tornava-se mais cara diante da concorrência da região sudeste, largamente viabilizada pela atividade aurífera em Minas Gerais e a expansão da atividade açucareira no Rio de Janeiro.⁸⁸ Todavia, apesar de perder lugar gradativamente para a Bahia e Rio de Janeiro no mercado Atlântico, a Capitania de Pernambuco não estava em decadência econômica:

[...] a Capitania de Pernambuco não estava em decadência econômica no século XVIII e seu comércio – mesmo que não alcançasse os valores do século XVII –, conseguiu manter-se em níveis lucrativos muito por conta do trato negreiro e das tradicionais produções de exportações de açúcar e tabaco [...]⁸⁹

Além disso Pernambuco desempenhava o papel de grande centro comercial de uma região compreendida entre o Maranhão, ao norte, e a foz do rio São Francisco, ao sul; a partir do porto do Recife, produtos oriundos em Pernambuco, da Ásia, da Europa e de outras capitanias eram comercializados em diferentes sentidos. O tabaco e a jeribita eram vendidos na África e estava interligado ao comércio de cativos, levava-se manufaturados europeus e asiáticos para as Capitanias da Paraíba, Rio Grande e Ceará e escoava-se a carne seca e farinha do Ceará e Rio Grande.⁹⁰ Sobre o papel econômico desempenhado pela Capitania de Pernambuco e especificamente o porto do Recife, afirma George F. Cabral:

Do ponto de vista comercial, a posição do Recife como centro regional se consolidou durante a segunda metade do século XVII, quando, juntamente com Salvador e Rio de Janeiro, era um dos pontos tocados pelas frotas anuais. A partir do Recife, por navegação de cabotagem, se inter-relacionavam os portos secundários da região que davam acesso aos “sertões de fora” das capitanias da Paraíba, Rio Grande e Ceará, uma área que contava com mais população que o interior de Pernambuco.⁹¹

Ainda de acordo com George F. Cabral, no século XVIII o Recife ocupava a posição de terceiro porto mais movimentado do Brasil, sendo o centro dinamizador da economia do que hoje intitulamos região Nordeste. Tal condição possibilitava a acumulação de capital em Pernambuco em uma condição semelhante a observada por João Fragoso ao analisar o papel da praça do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, permitindo inclusive a acumulação e desenvolvimento de atividades econômicas independente das variações do mercado

(ORG). **Essa parte tão nobre do Corpo da Monarquia. Poderes, negócios e sociabilidades em Pernambuco. Séculos XVI-XVIII.** Editora Universitária da UFPE, 2016. Pp. 231-262.

⁸⁸ Ibid, pg. 233.

⁸⁹ Ibid, pg. 233-234.

⁹⁰ SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos e Mofatras. O Grupo Mercantil do Recife Colonial (c. 1654 – c. 1759).** Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012; Dias, Érika. Op. Cit. 2016.

⁹¹ Ibid. Pg. 57.

agroexportador, particularmente dos preços do açúcar.⁹² É bem verdade que Pernambuco não dispunha de um mercado tão rico quanto Minas Gerais e nem as possibilidades de comércio com a região do Prata; ao menos não no mesmo volume, haja vista que tanto George Felix Cabral quanto Érika Dias evidenciam o fato de que os grandes comerciantes de Pernambuco também tratavam com a praça do Rio de Janeiro e forneciam à região das minas de ouro.

A presença de comerciantes com grande volume de capital interconectando diferentes centros comerciais do Atlântico e até do Pacífico evidenciam a acumulação de capital no principal porto da capitania fundada por Duarte Coelho. Assim, como já apontamos, ao longo do século XVIII se o cenário econômico não estava tão aquecido como dantes, ao menos não se vivia uma crise de grandes proporções em Pernambuco.

Em 1759 foi criada pela Coroa a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba que passou a ter exclusividade sobre a navegação, comércio por grosso e do tráfico de escravos com as capitanias da Paraíba e Pernambuco durante o prazo de vinte anos. A Companhia Geral fazia parte de um grupo de seis que foram instituídas durante o reinado de D. José I que tinham ainda a Companhia do Comércio Oriental, Companhia do Comércio de Moçambique, Companhia da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, Companhia das Pescas do Algarve, Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão. Esta última, assim como a Companhia da Paraíba e Pernambuco, estavam voltadas para o comércio Atlântico.⁹³

A criação das companhias de comércio estava orientada, sob o aspecto político, em promover um maior controle por parte da Coroa sobre as atividades realizadas nas possessões do Império Português, assim também como pelo fortalecimento do poder Real que ocorreu durante a administração da secretaria do Rei pelo Marquês de Pombal. Segundo Érika Dias:

O monopólio seria de 20 anos, contados a partir da expedição da primeira frota que partiu em 8 de Agosto de 1760. As frotas transportavam para o Brasil produtos manufacturados, ferramentas, utensílios, alguns géneros alimentícios, medicamentos e escravos. Para o Reino transportava açúcar, cacau, especiarias, madeiras, algodão, matérias corantes, tabaco, couro e atanados. Os postos mais importantes de estabelecimento e trocas eram Bissau, Cachéu, Cabo Verde, Costa da Mina, Angola, Madeira, Açores e alguns portos da Índia e da Ásia.⁹⁴

⁹² FRAGOSO, João Luís. **Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)**. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

⁹³ DIAS, Érika S. de Almeida C. **A capitania de Pernambuco e a instalação da Companhia Geral de Comércio**. Disponível in: http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/erika_dias.pdf. Acesso em 20/12/2016. Pg. 15.

⁹⁴ Ibid, pg. 17.

A criação da Companhia previa e estimulava a participação de comerciantes da praça do Recife entre os seus acionistas, e de fato contou com a participação de alguns grandes comerciantes, todavia acabou criando certo tumulto ainda no início da década de 1760, por parte principalmente dos grupos que não estavam inseridos na companhia. Para nós, interessa pensar que se por um lado as ações de grandes comerciantes da praça do Recife foram prejudicadas, por outro a Companhia Geral da Paraíba e Pernambuco passou a demandar serviços aos artesãos, sobretudo nas atividades náuticas, como veremos no quarto capítulo, quando encomendou a construção de barcos no estaleiro do Recife.

Era nesse cenário econômico que os trabalhadores que viviam no Recife, e tratamos neste trabalho, e atuavam. Como dissemos no início, um cenário bastante limitado. Isso porque a maior parte das atividades se caracterizavam pela agricultura e pecuária, sendo o artesanato uma atividade frequentemente complementar às grandes movimentações econômicas da capitania, mas também capaz de movimentar grandes somas em alguns setores. Os artífices realizam atividades de reparos e fabricação de instrumentos de trabalho, de transporte e atuavam na construção civil e militar. Realizavam serviços para todos os equipamentos náuticos, desde um simples reparo à construção de embarcações. Os oficiais mecânicos também atuavam na produção de artigos de luxo que normalmente estavam associados à arte sacra, tais como confecção de santos, folheamento dos altares, e talhamento de madeiras. Além disso os artesãos produziam materiais de uso cotidiano de valores variados, tais como roupas, sapatos, chaves, barris, lamparinas, bacias e painéis.

Além de atuarem em um mercado voltado, em sua essência, para a produção agrícola de exportação e para a pecuária, os artesãos ainda enfrentavam outra dificuldade: a falta de matéria-prima, o que quase sempre elevava os preços dos seus produtos, assim também como de ferramentas de trabalho. Isso era vivenciado, sobretudo, pelos artífices que trabalhavam com o ferro na capitania.

Em 23 de novembro de 1739 o governador da Capitania de Pernambuco Henrique Luís Pereira Freire (1737 – 1746) informou em carta que estava remetendo armas ao Reino. Segundo o governador as tais armas não podiam ser consertadas em Pernambuco. Além da falta de profissionais, o custo da matéria-prima para a realização das atividades influenciou a decisão de não manter a tentativa de conserto na capitania, embora houvesse um artífice armeiro à serviço da Coroa no período, como veremos mais adiante.⁹⁵

⁹⁵ AHU_ACL_CU_015_Cx. 55. D. 4759

É frequente as solicitações de apetrechos marítimos para socorrer as embarcações que precisam ser consertadas no porto do Recife. Em ofício de 10 de julho de 1789, portanto já no final do século, o governador D. Tomás José de Melo (1787 – 1898) solicitava apetrechos náuticos para o Armazém Real, afirmando que pelo fato de o porto estar “tormentoso”, os navios ancorados ficam em risco, perdendo-se muitas amarras e cabos, sendo supridos pelos materiais contidos no Armazém Real em troca de pagamento. Desse modo o governador solicitava o envio de novos apetrechos haja vista que estes quase não se encontram no armazém.⁹⁶ Ao longo de todo o século, tanto o setor de reparo quanto o de construção marítima careceu fortemente de matéria-prima para se desenvolver, e a grande maioria do material utilizado, tais como cordas, velas e peças de ferro eram enviadas do Reino e vendidas a preços bastante altos na Capitania, fazendo com que os governadores buscassem intervir solicitando que o Armazém Real fosse abastecido, possibilitando assim menor custo no reparo das embarcações da Coroa.

Quando da fundação de uma ferraria no Recife pelo mesmo governador D. Tomás de Melo, em 1789, uma das principais demandas para o desenvolvimento da instituição era o envio de ferro por parte da Coroa. Em um ofício de 21 de agosto de 1795 o governador reiterou o pedido afirmando a importância da matéria-prima, enviando uma lista de todo o material necessário para a continuidade dos trabalhos⁹⁷, o que foi atendido pela Coroa no ano seguinte.⁹⁸ Mais afrente trataremos dos trabalhos dos artesãos armeiros, da ferraria e do serviço de manutenção e construção náutica. Importa agora reconhecer que a dificuldade de adquirir matéria-prima era um grande empecilho ao desenvolvimento de alguns ofícios no Recife e no Brasil, de um modo geral.

Mas esse não era um cenário enfrentado por todos os artesãos. Nas cercanias do Recife produzia-se um conjunto de produtos fundamentais para a construção civil e militar. Havia olarias produzindo tijolos, telhas e cal ao norte do Recife, que chegavam através de canoas nas Ilhas do Recife, Santo Antônio e São José. E a presença desse material em quantidade razoável, acompanhada da expansão urbana certamente animava o trabalho realizado por pedreiros, carpinteiros e marceneiros não à toa que correspondiam às principais atividades artesanais na colônia.

⁹⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 170, D. 11986

⁹⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 189, D. 13082

⁹⁸ HAU_ACL_CU_015, Cx. 193, D. 13276

A título de exemplo, na análise do Livro de Receitas e Despesas da Irmandade de São José⁹⁹, identificamos uma série de compras de tijolos, telhas e cal para a construção da igreja da irmandade, assim também como o pagamento de fretes aos canoeiros que transportaram a mercadoria para o bairro de São José, onde está situada a igreja. No ano de 1752, período em que a Irmandade de São José do Ribamar inicia o trabalho de construção da sua igreja identificamos as despesas de 6\$000 por quinhentos tijolos, 88\$320 por vinte e três sacas de cal, 4\$000 por quinhentas telhas e 20\$000 por doze tabuados.¹⁰⁰ E junto a esses produtos, temos a demanda por serviços voltados para edificações de diferentes naturezas.

Se projetarmos o mercado de trabalho no Recife a partir dos dados demográficos, certamente observaremos um crescimento ao longo do século XVIII. Estima-se que em 1703 havia 6000 habitantes e essa população dobrou em 1746 e chegou a 25000 em 1789.¹⁰¹ E, considerando que o mercado consumidor se fortalecia na proporção do crescimento populacional, este ainda era bastante tímido se observarmos os outros grandes centros portugueses. O Rio de Janeiro em 1779 possuía um total 43376 habitantes apenas nas freguesias centrais, Sé, Candelária, São José e Santa Rita.¹⁰² Em Lisboa, sede do Império Português estima-se aproximadamente 2 milhões e pessoas em 1732, 2,5 milhões em 1758 e 3 milhões em 1780. Já a segunda cidade mais populosa de Portugal, o Porto, havia cerca 20000 habitantes em 1732 e 40000 em 1787.¹⁰³ Mesmo assim, consideramos que embora ainda fosse um mercado de trabalho limitado, o papel de grande centro econômico regional apresentava possibilidades aos artesãos que trabalhavam no Recife maiores que a maior parte do mundo português.

Como o terceiro porto mais movimentado da América portuguesa, o Recife recebia uma grande quantidade de embarcações que demandavam reparos, assim também como identificamos a existência de um estaleiro em Recife; da Capitania de Pernambuco eram enviadas para Portugal a maior parte das madeiras de construção que eram cortadas no território compreendido entre a Paraíba e o São Francisco, o que acarretava com mais trabalho para os artífices carpinteiros de árvores e também para o mestre carpinteiro da ribeira, como veremos no próximo capítulo. As atividades artesanais ligadas à defesa também eram importantes para aquecer o mercado de trabalho dos pedreiros, carpinteiros, ferreiros, marceneiros, armeiros,

⁹⁹ A Irmandade de São José do Ribamar do Recife foi fundada em 1735 e reunia os artesãos carpinteiros, marceneiros, pedreiros e tanoeiros.

¹⁰⁰ Livro de Receitas e Despesas da Irmandade de São José do Ribamar. Arquivo da 5ª Superintendência do IPHAN.

¹⁰¹ SOUZA, George Felix Cabral de. Op. Cit 2012.

¹⁰² LARA, Silvia Hunold. **Fragments Setecentistas. Escravidão, cultura e poder na América portuguesa.** São Paulo: Companhia das Letras, 2007. Pg. 127.

¹⁰³ MAXELL, Kenneth. **Marquês de Pombal. Paradoxo do Iluminismo.** 2ª Edição. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1997. Pg. 38

entre outros. A Capitania de Pernambuco era a responsável pela administração da defesa do seu território e das capitanias anexas, Itamaracá, Paraíba, Rio Grande e Ceará. Muitas vezes as obras nas fortalezas e os serviços nos apetrechos militares eram encomendados ou postos em pregão no Recife, favorecendo os trabalhadores que viviam na praça.

Como exemplo, uma das obras postas em pregão no Recife foi a da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Rosário da Vila de Penedo, no extremo sul de Pernambuco e atual Alagoas. A obra da igreja estava orçada em cerca de três mil cruzados e deveria ser paga pelos cofres da Fazenda Real na Capitania de Pernambuco e posta em pregão em agosto de 1734 segundo informa o provedor da Fazenda Real João do Rego Barros:

Em virtude da Real ordem junta de Vossa Majestade, mandei porém lançar nos lugares públicos, e costumados para fazer saber a todas as pessoas, e oficiais de pedreiros, que quisessem lançar-se na obra da capela-mor da igreja matriz de Nossa Senhora do rosário da Vila de Penedo, na forma que se pratica. Andando bastante tempo em praça não houve quem lanço nela desse como consta da certidão inclusa do escrivão da Fazenda Real.¹⁰⁴

A arrematação das obras ocorria da mesma forma como eram leiloados os direitos e ofícios da Coroa ou da Câmara municipal, no entanto os artífices eram os principais objetos de interesse. Segundo ainda João do Rego Barros a obra não foi arrematada pelo fato de estar a praça em número muito diminuído de mestres que pudessem fazer a obra em distância tão grande¹⁰⁵ e recomendava que o dinheiro fosse pago à Câmara de Penedo para que se busque lá um mestre pedreiro capaz de realizar o trabalho. Esse caso expressa como no Recife eram negociados serviços que deveriam ser prestados por toda a Capitania de Pernambuco e até nas capitanias anexas. Dessa forma, os trabalhadores da praça lidavam com demandas que iam além das necessidades da vila.

Quanto ao número reduzido de mestres, João do Rego Barros afirma que na década de 1730 haviam morrido os mestres pedreiros que arrematavam tais obras e que estavam em número diminuído. É bem provável que de fato isto estivesse ocorrendo, contudo, devemos salientar que mesmo durante a segunda metade daquele século o número de mestres continuava pequeno, mesmo que o número total de pedreiros tivesse crescido junto com a demanda por serviços. E a explicação dessa desigualdade está no corporativismo profissional que atuou – através dos próprios mestres – durante todo aquele século reprimindo o acesso de novos artesãos ao mestrado. Algo semelhante também ocorreu nos outros ofícios.

¹⁰⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 47, D.4190.

¹⁰⁵ O atual município de Penedo situa-se ao sul do atual Estado de Alagoas e a cerca de 390 Km do Recife.

E se a Coroa nos parece ser a principal cliente do trabalho dos oficiais mecânicos, como vimos no caso da igreja matriz da Vila de Penedo, precisamos admitir que isso é mais uma suposição do que uma afirmação pautada em dados concretos. Dizemos isso por que na maioria das vezes os serviços realizados à particulares não deixaram registros para que possamos analisar, uma vez que não encontramos balanços de receitas e despesas realizados por artífices, inventários ou qualquer outro documento que nos possibilite realizar análises contábeis.

Em 3 de setembro de 1739 também foi registrado no Recife um termo de arrematação das obras de fortificação da praça do Recife, arrematação que deve ter ocorrido alguns dias antes. A obra de fortificação da praça do Recife tinha sido encaminhada por ordem do Vice-Rei Jorge de Mascarenhas, onde seriam realizados serviços para a construção de praça de armas, quartéis, casa de pólvora, rua e oficinas no Recife. Estavam a frente do projeto o governador Henrique Luís Pereira Freire (1737 – 1746), o religioso beneditino frei Estevão de Loreto, os tenentes gerais Luis Xavier Bernardo e Diogo da Silveira Veloso.¹⁰⁶ Em setembro de 1739 fora registrada na Casa dos Contos, bairro de Santo Antônio do Recife o termo de arrematação da referida obra:

[...] mandou o dito provedor com antecipação pôr os editais nos lugares públicos, e costumados pelos quais fazia saber a todos os oficiais do ofício de pedreiro, e mais pessoas destas capitanias que se ponha em praça em pregão a dita obra que se havia de arrematar, a quem por menos a fizesse com as condições dos apontamentos feitos pelo dito brigadeiro sargento mor, capitão engenheiro destas capitanias a quem por menos a fizesse até o dia presente e que toda a pessoa que na dita obra da cidadela quisesse lançar o poderia vir fazer a esta mesa da fazenda [...]¹⁰⁷

Embora as obras estivessem disponíveis para ser arrematadas por qualquer pessoa interessada, os mestres artesãos eram os mais interessados pelos serviços; os mestres de ofício atuavam como “empreiteiros” contratando as obras em um primeiro momento, e depois dirigindo as atividades de um conjunto de outros trabalhadores especializados, ficando incumbidos de realizar os pagamentos de materiais e de jornais de trabalho a outros oficiais com o dinheiro próprio durante a duração do serviço.

No caso das obras de fortificação, ao contrário da igreja matriz da Vila de Penedo, houve seis lances, entre os quais o do mestre pedreiro Manoel Gomes Oliveira, que fez a proposta mais favorável aos cofres da Cora:

[...] lançando por cada braça de alvenaria seis mil e trezentos e cinquenta réis, e por cada palmo de engenharia duzentos e quarenta réis, e por sendo notificados e

¹⁰⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 57. D. 4900

¹⁰⁷ Idem.

afrontados todos os mais lançadores, e declararam em presença de todos nesta dita mesa da fazenda que não lançar mais diminuição na dita obra [...]¹⁰⁸

No caso acima, podemos além de observar o processo de arrematação das obras da Cora na praça, também a participação dos artífices nos leilões praticados no Recife. E tal participação se dava não apenas por conta da sua especialidade profissional, mas também às possibilidades de circulação e inserção dos mestres de ofício na praça, permitindo-lhes condições de arrematar as obras, inclusive detendo capital para pagar aos trabalhadores durante o processo já que o pagamento da obra só chegava em sua totalidade tempos após o termino do trabalho.

Dos serviços que não foram realizados para a Coroa, temos registros apenas de parte dos que foram prestados às irmandades leigas, que encomendaram construção de igrejas, reparos de casas, móveis, confecção de santos, talhas de portas e altares, entre outras obras. Contudo, da Coroa partiam ordens para a construção e manutenção de pontes, fortalezas, prédios públicos, igrejas, serviços de reparos nos armamentos e embarcações, como já dissemos. A Coroa também consumia grande parte dos produtos fabricados pelos artífices, como os barris e ferragens

Outro aspecto que devemos analisar sobre o cenário ao qual os artífices estavam inseridos, refere-se a característica da própria economia. Mesmo para o período colonial tardio, o trabalho dos artífices não se desenvolvia inteiramente a partir da oferta e da demanda dos centros urbanos, também não era mediado pela qualidade do trabalho realizado pelos artífices. Estes se inseriam em uma economia com traços arcaizantes, utilizando o conceito trabalhado por João Fragoso e Manolo Florentino.¹⁰⁹

Segundo os referidos autores, o desenvolvimento das atividades comerciais nos centros urbanos coloniais era constituído por mecanismos de ascensão de um grupo bastante restrito que, ao mesmo tempo, recriava os padrões sociais que excluía outros sujeitos desse processo de ascensão.¹¹⁰ De acordo com os autores, as dinâmicas da economia de natureza atlântica apontavam para o controle das atividades mais rentáveis por uma elite mercantil, deixando as menos rentáveis para outros agentes econômicos. Dessa forma, observam que o enriquecimento das elites mercantis estava diretamente associado à pauperização das camadas subalternas

¹⁰⁸ Idem

¹⁰⁹ FRAGOSO, João & FLORENTINO, Manolo. **O Arcaísmo Como Projeto. Mercado Atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia**. Rio de Janeiro, c. 1790 – c. 1840. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

¹¹⁰ Ibid, pg. 19.

livres, e a partir de tal observação, os autores identificaram pouca variação entre as taxas de pobres e ricos nas primeiras décadas do século XIX no Rio de Janeiro.¹¹¹

Os artífices, de modo geral, estavam inseridos no grupo dos subalternos livres pobres que realizavam as atividades, normalmente, pouco rentáveis naquela economia, enfrentando ainda dificuldades para obter matéria-prima e ferramentas. Todavia isso não os impedia de lançar mão das mesmas estratégias utilizadas pelos membros das elites comerciais. É importante lembrar que os mestres de ofício realizavam a atividade de produção, mas também de comércio das mercadorias em suas tendas, estando assim conectados aos grupos comerciais das praças do mundo português.

Voltando ainda aos grandes comerciantes, nessa economia de traços arcaicos, a acumulação de capital e ou realização de investimentos para o desenvolvimento de outras atividades econômicas eram substituídos pelo processo de aristocratização do grupo mercantil; e tal ação nos ajuda a compreender o papel predominante da aristocracia em Portugal, mesmo ainda durante o século XVIII, expressando o que poderia ser visto como um “atraso português”. E sobre esta questão apontam os autores:

Enfim, prevaleciam valores não capitalistas, para os quais ascender na hierarquia social necessariamente implicava tornar-se membro da aristocracia. Daí a grande propensão dos meios mercantis à aristocratização, e a canalização e esterilização de vultosos recursos adquiridos na esfera mercantis para atividades de cunho senhorial. Daí também poder-se assumir que o “atraso” português, em pleno século XVIII, não se constituísse em mero anacronismo, fruto de uma putativa incapacidade de acompanhar o destino manifesto capitalista europeu; ao contrário, o arcaísmo era, isto sim, um verdadeiro projeto social, cuja viabilização dependia, no fundamental, da apropriação das rendas comerciais [...]¹¹²

Os artesãos atuavam em uma economia que tinha como principal fundamento a aristocratização e o fortalecimento das clivagens sociais, e não objetivamente a acumulação de riquezas. E embora estivesse inevitavelmente conectada com a economia capitalista mercantil, as relações socioeconômicas pautavam-se em instrumentos de segregação que estavam muito distantes da posse do capital e das leis do mercado, tal como as distinções religiosas, raciais e o defeito mecânico. Inclusive este último ponto tocava especificamente na vida dos oficiais mecânicos. O artífice vivia comprimido naquela sociedade por estigma do trabalho, impelindo-o dos espaços de poder e dificultando a experiência de mobilidade social. Todavia, por mais contraditório que nos pareça, isso não impediu os oficiais mecânicos de se inserir nessa economia reforçando-a a partir do estabelecimento de um horizonte de expectativa que lhes era

¹¹¹ Ibid, pg 21.

¹¹² Ibid, Pg 52.

possível. Em outros termos, os artesãos, particularmente os mestres de ofício, lançavam mão de uma economia excludente para impedir que outros artífices alcançassem uma condição privilegiada no mercado de trabalho, assim também como se investir de uma série de símbolos, aproximando-se dos extratos superiores.

E o mecanismo de tal economia era o que João Fragoso, Fátima Gouvêa e Fernanda Bicalho denominaram *bem comum*¹¹³; George Cabral,¹¹⁴ lançando mão do conceito, se refere à *economia do bem comum* como a existência de um mercado regulado pela política, ou seja, onde os agentes se inseriam em um mercado em que sobressaia a busca por privilégios que facilitasse as suas atividades e ou prejudicasse a dos concorrentes. As leis de oferta e procura não determinava a lógica do mercado, mas sim o exercício de privilégios, monopólios e os usos de espaços políticos como as câmaras municipais.

E como os oficiais mecânicos atuavam nessa engrenagem arcaizantes e por quê? São duas questões instigantes para pensar as estratégias encaminhadas pelos artífices dos centros urbanos do Brasil colonial, pelo menos parte deles. E é instigante porque abordamos uma camada inferior daquela sociedade, tanto se considerarmos a posse do capital quanto se considerarmos o exercício do poder, o que era tão, e as vezes mais, importante que a posse do capital. Bom, já apontamos os caminhos dessa discussão, o exercício do privilégio e a possibilidade de mobilidade social são respostas plausíveis. Mas que estratégias foram lançadas nesse direcionamento? Apontamos ao menos duas, uma específica à experiência dos artífices, o corporativismo, e outra nem tão específica, o benefício da política de mercês da Coroa.

Começamos analisando o papel do corporativismo diante do cenário econômico; a existência da tradição corporativista artesanal pressupunha uma série de práticas dentro e fora do trabalho, a restrição do acesso aos ofícios mecânicos e, principalmente a presença de uma hierarquia profissional que remontava à Idade Média. E ao mesmo tempo em que as práticas corporativas reuniam os artífices, teoricamente, em torno de interesses comuns, regulando o trabalho, os preços dos produtos e tarefas oferecidos pelos artífices, o corporativismo também expunha e reforçava a desigualdade entre os oficiais mecânicos. E esses aspectos trataremos mais detidamente no quinto capítulo.

No que se refere à regulação do trabalho, dos preços dos produtos e serviços, o corporativismo mantinha o trabalho artesanal fora da curva das dinâmicas capitalistas, ao menos

¹¹³ FRAGOSO, João. **A Formação da economia colonial no Rio de Janeiro e de sua primeira elite senhorial (séculos XVI e XVII)**. IN: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. **O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

¹¹⁴ SOUZA, George Felix Cabral de. Op. Cit, 2012.

das que podemos entender como caracteristicamente capitalistas, como a lei da oferta e da procura. Permitia a negociação direta junto aos poderes locais, especificamente a câmara municipal, estabelecendo – na maioria das vezes para o agrado dos mestres artífices – regras para o exercício profissional através das posturas e regimentos e fiscalizando o trabalho dos artesãos. O corporativismo caminhava junto às câmaras em mais momentos de cooperação que de conflitos. E não podemos deixar de tratar da presença da escravidão que obviamente atingia todo o mundo do trabalho no período colonial. Ou seja, o protecionismo e regulação corporativista aparecia como o componente que destoava do capitalismo mercantil.

Ao enfatizar, estabelecer, conservar e reforçar uma hierarquia entre os artífices que deveria inicialmente ser pautada em uma carreira profissional, se seguirmos a trajetória aprendiz – oficial – mestre de ofício, o corporativismo possibilita que alguns sujeitos tenham mais vantagens frente aos outros trabalhadores. E aqui falamos dos mestres de ofício. Os mestres garantiam privilégios que os outros artesãos não possuíam como a condição de abrir tenda e vender mercadorias e ocupar os cargos da Coroa. E se consideramos que a hierarquia profissional também afastava alguns artesãos da presença marcante da escravidão, podemos entender que a condição de mestre de ofício conferia privilégios no exercício profissional, assim também como uma qualidade sobressalente ao de profissional especializado livre.

Enfim, o corporativismo, ao regular o mercado profissional, excluir os trabalhadores não especializados, tentar impelir os escravizados da qualidade de oficial mecânico, conferia a alguns artesãos privilégios no mercado de trabalho, assim também como oferecia o vislumbre de mobilidade social. Desse modo, para os artesãos, tal mecanismo aparece como instrumento de uma economia regulada pela política e aristocratizante. Mas para que isso funcionasse, era preciso que os artesãos, de modo geral, se sentissem em uma condição privilegiada em relação ao restante dos trabalhadores não especializados, mesmo que apenas poucos desses artífices fossem – de fato – beneficiados.

O número de mestres de ofício era reduzido como mostraremos nos capítulos adiante, se compararmos à quantidade de oficiais não examinados, aprendizes e escravos que serviam nos ofícios especializados e a restrição ao mestrado partia dos próprios mestres que dificultavam o acesso à condição profissional, controlando a concessão de cartas de ofício e estabelecendo uma teia entre esses mestres e seus familiares. Desse modo, eram esses mestres que, ao final de tudo, se beneficiavam por essa economia arcaica e pelo mecanismo da economia do bem comum. É interessante porque ao mesmo tempo em que se beneficiavam, as práticas dessa economia arcaica enfatizavam o estigma do trabalho para rebaixar e excluir os artífices.

Daí chegamos mais uma vez a percepção de que o trabalho era o elemento de inflexão entre a valorização e a desvalorização do sujeito, atuando nos dois sentidos.

E ainda tentando responder como os artífices atuavam em uma economia arcaizantes, o outro mecanismo utilizado pelos artesãos para se sobressair no mercado, angariar poder e experimentar certa mobilidade social, era uma prática comum aos outros grupos da sociedade colonial: a inserção da economia de mercês. Como já apontamos, as mercês configuravam-se como uma das atribuições e até dever moral do Rei, que premiava ou recompensava seus súditos pelos serviços prestados à Coroa através de Ofícios Régios remunerados ou não.¹¹⁵ Assim, as premiações ou recompensas do Rei apareciam como um poderoso instrumento de ação política da Coroa junto aos seus súditos, estimulando ações de cooperação e financiamento de suas políticas.

Por parte das elites proprietárias de terras, pecuaristas e grandes comerciantes, as ações militares, financiamentos de obras, arrematação dos créditos da Coroa e até empréstimos de capital, eram meios de se alcançar uma patente militar nas companhias de ordenança e milícias, e ofícios no serviço régio que poderiam conferir dividendos ou não àqueles que os possuíam. Mas uma coisa é certa, os ofícios conferiam poder e privilégios aos seus ocupantes, embora a amplitude do poder, do privilégio, assim como os dividendos, diferia de acordo com a natureza do cargo. Desse modo, o provedor da Fazenda Real detinha muito mais poder que um escrivão da mesma provedoria. Mas, a princípio, ambos estão inseridos dentro de uma mesma lógica, apenas em condições diferentes.

Os oficiais mecânicos não estavam fora dessa lógica. Também estavam engajados na política de concessão de mercês régias, afim de obterem cargos que os possibilitassem atuar no mercado de trabalho em condições diferenciadas. Talvez o caso mais emblemático ocorrido no Recife foi o do célebre pedreiro Antônio Fernandes Mattos, que ofereceu, no fim do século XVII, a construção de uma fortificação ao sul da Ilha do Recife como serviço à Coroa em troca da patente de capitão da mesma fortaleza sem direito a soldo. Ao mesmo tempo Mattos aproveitaria toda uma área aterrada para a construção da fortaleza para também construir moradias em uma das áreas mais valorizadas da América portuguesa.¹¹⁶

E se Antônio Fernandes Mattos figurou com um dos principais empreendedores da história pernambucana, amalhando bastante capital e se aproximando muito mais do grupo de

¹¹⁵ MACHADO, Estam Henrique dos Santos. **A Economia das Mercês: apontamentos sobre cultura política no Antigo Regime português**. Revista Ultramaris. Nº 8, Vol. I, ago-dez 2015, pp. 67-88.

¹¹⁶ SOUZA, George Felix Cabral. Op. Cit. Pg. 347-348; MELLO, José Antônio Gonçalves de. **Um Mascate e o Recife: a vida de Antônio Fernandes Matos no período de 1671 – 1701**. 2º Ed.. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1981.

grandes comerciantes que dos artífices, é preciso lembrar que ocupou a função de juiz de ofício de pedreiro e nunca deixou as atividades de construção, embora talvez tivesse assumido mais o papel de contratador de obras que a de pedreiro, trabalho que manteve ao lado da arrematação dos contratos da Coroa.

Mas se o caso de Antônio Fernandes Mattos é realmente excepcional, muitos outros artesãos se inseriram na lógica da concessão de mercês régias em condições, obviamente, menos favoráveis que a do famoso pedreiro, mas que também conseguiram arrancar benefícios de seus postos, aumentando o volume de serviços na praça e monopolizando o trabalho demandado pela Coroa. E é dessa forma que encontraremos ao longo deste capítulo cargos como o de armeiro dos armazéns da Coroa, de mestre do trem, contraste do ouro e da prata, mestre da ferraria da Coroa e outros que trataremos no capítulo seguinte, como o mestre da ribeira.

Neste caso, as estratégias utilizadas pelos artífices eram semelhantes à de outros grupos quando lançaram seus requerimentos visando receber a graça do Rei. Nos discursos é possível observar o arrolamento de serviços prestados pelo sujeito e pelos seus familiares, a articulação de suas redes sociais com a presença das certidões de governadores, militares de alta patente e outros funcionários da Coroa. Ainda comparando a natureza dos requerimentos dos artífices com os dos outros grupos, identificamos a ênfase na habilidade profissional como o elemento diferenciador das solicitações dos artesãos. Outro ponto importante é que as mercês angariadas pelos oficiais mecânicos eram quase sempre remuneradas, mesmo que nem sempre a remuneração compensasse o trabalho descrito nas obrigações daqueles que ocupavam o cargo.

O personagem principal desta trama, José Rodrigues Papagaio, consolidou a sua trajetória profissional com o posto de mestre do trem de artilharia Real da Capitania de Pernambuco. E como mostramos no início deste capítulo, para obter o cargo, arrolou uma série de serviços, desde consertos em fortalezas, embarcações, trabalhos prestados como artesão nas tropas, assim também como adicionou aos seus feitos os discursos de governadores e militares. O seu posto de mestre do trem lhe permitiu assumir uma posição de liderança frente aos carpinteiros do Recife, formalmente ocupando o cargo de juiz de ofício no final do século XVIII e também profissionalmente, quando coordenou por muitas vezes os trabalhos dos outros profissionais junto à Coroa.

Assim, os cargos obtidos, a sua participação na estrutura da tradição corporativa artesanal, as redes construídas, além de elementos como o ser português e branco, foram instrumentos que – muito além da habilidade profissional – possibilitaram com que José Rodrigues Papagaio se inserisse em uma economia arcaica em condições favoráveis. Realizou suas atividades

profissionais em condições privilegiadas, angariou e exerceu poder, apreendeu símbolos e recursos.

E diante de um mercado restrito e de uma economia arcaica, a conjugação do sistema corporativo artesanal e das mercês régias, trilhando pelas possibilidades abertas pelo Estado português, foram excelentes estratégias de sobrevivência, de poder e de mobilidade social, mesmo para os artesãos cujas vidas sequer se aproximaram dos estratos superiores, das elites, mas foram suficientes para os diferenciar do seu próprio grupo sem, contudo, se apartar dele. A seguir analisaremos os ofícios exercidos pelos artesãos em Pernambuco, à serviço da Coroa ou não, e os espaços por onde circulavam esses trabalhadores. Evidentemente caminhamos, quase sempre, através dos casos mais exitosos, que foram os que chegaram até nós através da documentação.

3.2 PELAS ARMAS DE VOSSA MAJESTADE: O OFÍCIO DE ARMEIRO DO ARMAZÉM REAL DE ARTILHARIA

Um dos ofícios mais estratégicos e antigos presentes na Capitania de Pernambuco era o de armeiro. A princípio as funções dos profissionais era a de realizar reparos necessários e limpeza nos armamentos das tropas regulares e que ficavam depositadas no armazém de artilharia do Recife. Ao longo da nossa pesquisa pudemos identificar alguns dos artífices que exerceram a profissão através de mercê régia.

Entre 1695 e 1717 o armeiro Antônio de Oliveira Lima exerceu a profissão na Capitania de Pernambuco. O artífice provavelmente era o único encarregado na tarefa de reparo e limpeza das armas das tropas ao menos em Recife e Olinda que havia sido dotado de uma mercê régia. Outros trabalhadores da mesma profissão exerciam a atividade a particulares no mesmo período, como veremos mais adiante. Em 04 de março de 1716 o Conselho Ultramarino fez consulta ao Rei sobre o requerimento de Antônio de Oliveira ao qual solicitava um aumento em seu soldo. Até então o armeiro recebia 30\$000 anuais e o Conselho do Ultramar recomendava um acréscimo de 20\$000 ao soldo. O principal argumento para o aumento do soldo pode ser observado no trecho que consta na consulta:

[...] e por Sua Majestade lhe arbitrara de ordenado trinta mil réis cada ano que era competente ao seu trabalho naquele tempo e hoje tem acrescido muito em razão de haver muito maior número de armas, pois

no tempo em que Vossa Majestade o nomeou para o dito ofício havia muito poucas [...] ¹¹⁷

Antônio de Oliveira Lima, era responsável pela manutenção de cinco mil e trezentas armas em Pernambuco e, segundo o mestre armeiro, realizava o serviço dispendendo da sua própria fazenda. Diante da aceitação do argumento de que o trabalho exercido teria aumentado bastante, desde a fundação do posto em Pernambuco, o soldo anual de Antônio foi elevado para 50\$000 anuais.

O valor de cinquenta mil réis anuais permaneceu a ser pago aos artesãos armeiros até o primeiro quartel da segunda metade do século XVIII. Os profissionais acumulavam as atividades nos armazéns reais com a oferta de serviços a particulares e também passaram a perceber valores extras pelas tarefas executadas nas armas das tropas, como veremos mais à frente. Mas a título de comparação, em 1729 o sargento-mor e engenheiro Diogo da Silveira Veloso fez um requerimento ao Rei D. João V solicitando para ser promovido ao posto de tenente general de infantaria, com o exercício de engenheiro com o soldo de 40\$000 réis mensais ¹¹⁸ e ainda um tenente do corpo de artilharia do Regimento de Olinda em 1788 recebia 11\$000 mensais, um alferes e um cirurgião da mesma companhia 10\$000 também mensais. ¹¹⁹ Ou seja, considerando que o armeiro recebia cerca de 4\$166 mensais, o seu soldo era bastante reduzido, mas que era compensado com os serviços prestados a particulares e também serviços extras à Coroa.

Apesar de um soldo abaixo do que recebia outros militares de patente, o armeiro de Recife ainda recebia mais que Domingos Pereira da Silva, que ocupou o mesmo posto na Ilha da Madeira na metade daquele século. Em virtude de uma provisão passada pelo Conselho de Guerra, em resolução de 28 de janeiro de 1752, Domingos Pereira passou a receber 39\$000 de soldo como armeiro dos armazéns da ilha. Além do soldo, Domingos ainda recebia 16\$000 de aluguel do armazém onde realizava os serviços de reparo. E através do alvará podemos observar que as atividades desenvolvidas por Domingos eram muito semelhantes às desempenhadas em Pernambuco, e ainda as condições às quais Domingos trabalhava:

[...] lhe serão pagos pela mesma confirmação porque há pago de ordenado que já tinha e lhe farão pagos com condição do oficial maior da artilharia que tenha uma das chaves do armazém autorizado pelo governador, de como neste, conservar, limpar e aprontar para o serviço as armas e mais apetrechos militares no mesmo [...] como

¹¹⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 27, D. 2477.

¹¹⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 39, D. 3535

¹¹⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 129, D. 9799

também os mais que lhe mandarem consertadas e preparadas, pagando-se na forma do estilo a importância do dito conserto [...] 15 de setembro de 1752.¹²⁰

Se o soldo recebido pelo armeiro estava distante de ser considerado alto, por outro lado Domingos gozava de um certo prestígio na condição de oficial de artilharia e detentor das chaves do armazém de artilharia, o que certamente trazia outros benefícios ao artífice, o que também acontecia em Pernambuco.

E retornando ao mestre armeiro de Pernambuco Antônio de Oliveira Lima, apesar de este ter conquistado um aumento em seu soldo, usufruiu pouco da conquista. Faleceu no final de 1717 e o posto de Armeiro dos Armazéns de Sua Majestade ficou oficialmente vago até o início de 1719 quando o governador Manoel de Souza Tavares (1718 - 1721) supriu a vacância no ofício, provendo o artesão Manoel Ferreira em 9 de junho daquele ano.

Manoel Ferreira era morador da Vila do Recife e mestre do ofício de armeiro quando foi provido por um ano no cargo pelo governador, solicitando na sequência a efetivação do seu posto. Na ocasião fora reconhecido por já ter sido examinado, o que era fundamental para se alcançar o posto, e, como de praxe nos requerimentos por uma mercê régia, era considerado perito no dito ofício e de bom procedimento. Abaixo temos um trecho da provisão do armeiro:

[...] com as condições que dará fiança as armas que receber para a limpar e consertar, e juntamente as pessoas que lhe mandar fazer esta diligência nos tais armazéns; e com a dita serventia haverá o ordenado de cinquenta mil réis, que gozava o seu antecessor em virtude das ordens do dito senhor, e os mais prós e percalços que diretamente lhe pertencerem: com declaração que não vencerá o dito ordenado sem que primeiro provenha dado a dita fiança, e limpas todas as armas, na forma em que são obrigados os armeiros, como requereu o almoxarife da fazenda real Manoel Lopes S. Tiago. Pelo que ordeno ao provedor dela lhe dê a posse e juramento na forma costumada.¹²¹

Na provisão manteve-se o soldo de 50\$000 e foi estabelecida a condição de pagar fiança sobre as armas recebidas, tanto da Coroa quanto de particulares e condicionou-se o pagamento do soldo a execução integral do seu trabalho. Embora não saibamos o valor das fianças pagas por arma recebida, acreditamos que exigia do artesão a posse de certa quantia para que pudesse dar início às suas atividades, ou de fiadores, que acarretaria na obtenção de crédito na praça. As fianças dadas sobre as armas recebidas certamente já eram exigidas ao mestre anterior, Antônio de Oliveira Lima.

A origem de Manoel Ferreira é desconhecida por nós, sabemos apenas que ele era morador na Vila do Recife quando foi provido no cargo; é certo que era mestre de ofício branco

¹²⁰ ANTT: Registo Geral de Mercês de D. José I, liv. 4, f. 543. PT/TT/RGM/D/0004/82363.

¹²¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 29, D. 2585.

e já exercia a atividade de armeiro na Vila há muitos anos, o que lhe facilitou a provisão. Mas apesar de estar alcançando uma condição de maior estabilidade e até do prestígio que a sua profissão poderia oferecer, a trajetória de Manoel Ferreira enfrentou turbulências.

Em resposta ao requerimento de Manoel Ferreira para a sua efetivação no posto que ocupava desde o final de 1719¹²², o Rei D. João V questionou ao governador Manoel de Souza Tavares, em vinte e quatro de fevereiro de 1720, se não havia na Capitania outros artesãos do mesmo ofício na praça que fosse hábil e mais capaz, ordenando que se lançasse edital para provimento do cargo solicitando que os artífices apresentassem os seus papeis.¹²³

E para a infelicidade do armeiro Manoel Ferreira, ele sequer pode concorrer ao cargo a que havia sido investido provisoriamente. Segundo a informação prestada pelo governador da capitania, Manoel foi preso por ter cometido um crime violento, não apresentando mais detalhes. Todavia, em 1730 o armeiro já estava reabilitado a ponto de ter sido eleito juiz do seu ofício pelos outros profissionais diante da câmara municipal do Recife e no ano seguinte fora novamente eleito, só que para exercer o cargo de escrivão dos armeiros.¹²⁴ O certo é que Manoel Ferreira não mais requereu para si o ofício, talvez por já ter perdido este espaço.

Voltando ao provimento do ofício de armeiro dos Armazéns Régios, em 24 de abril de 1721 o governador Manoel Tavares deu conta que fez afixar editais públicos anunciando o cargo, todavia afirmava não haver no Recife e nas cercanias muitos artesãos capazes para exercer o ofício. E com a prisão de Manoel Ferreira que ocupava o cargo, destacava apenas Jacinto da Silva.¹²⁵

O oficial mecânico Jacinto da Silva havia sido aprendiz de Antônio de Oliveira Lima, o antigo armeiro dos armazéns, trabalhado por alguns anos na tenda do mestre e havia se destacado entre os aprendizes. Naquela altura, Jacinto já havia sido examinado, tornando-se mestre de ofício.¹²⁶ O referido armeiro era considerado pelo então governador como perito em sua função e já teria exercido interinamente o cargo de armeiro dos armazéns da capitania após o seu mestre ter falecido e Manoel Ferreira ter assumido, entre 1717 e 1719.

Jacinto Silva recebeu a mercê do ofício em oito de março de 1723, embora provavelmente estivesse exercendo desde 1721, e ocupou o cargo até o seu falecimento, em 1745. No Livro de Chancelaria de D. João V, consta o provimento de Jacinto Silva:

¹²² Idem.

¹²³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 29, D. 2642

¹²⁴ Atas da Câmara do Recife (1714 – 1738). Arquivo do Instituto Histórico, Arqueológico e Geográfico de Pernambuco.

¹²⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 29, D. 2642

¹²⁶ Idem.

Dom João por graça de Deus, Rei de Portugal [...] a respeito de Jacinto da Silva oficial de armeiro, experimentando o dito ofício por provisão que lhe mandara passar o governador da capitania de Pernambuco, em constar do zelo e cuidado com que se tem havido em todas as ocasiões e do meu serviço mostrado o seu préstimo fazer-se digno desta ocupação; hei por bem fazer-lhe mercê do ofício de armeiro dos armazéns da praça de Pernambuco para o servir em dias da sua vida com o qual ofício haverá o dito Jacinto da Silva o ordenado de cinquenta mil réis cada ano [...] 08 de março de 1723.¹²⁷

O mestre armeiro teve uma trajetória bastante exitosa enquanto profissional. Em 1731 foi eleito juiz do ofício de armeiro, o que mostra o seu reconhecimento junto aos outros profissionais; curioso que neste ano de 1731 o escrivão eleito foi Manoel Ferreira que precedeu Jacinto e cuja história, como mostramos, foi bastante conturbada.¹²⁸

Dentro do recorte temporal deste trabalho, nos deparamos apenas com duas eleições para juiz e escrivão do ofício de armeiro na câmara do Recife, em 1730 e 1731. Para além das limitações da documentação que tivemos acesso, a presença de apenas dois registros se explica pelo fato de que no Recife havia poucos artesãos executando o ofício, sendo inclusive alguns deles serralheiros, como veremos adiante. O número reduzido não teria demandado a necessidade de uma maior organização e controle por parte da municipalidade sobre o ofício a ponto de exigir eleições e estabelecer representantes profissionais, além das duas ocasiões que registramos. Pensamos ainda que o fato de os principais entre os armeiros estarem envolvidos nas atividades militares da Coroa, ou fossem militares, os inseria em um nicho profissional que os inseria em outra dinâmica.

De qualquer modo, foram justamente os dois armeiros dos armazéns da Coroa, Jacinto Silva e Manoel Ferreira, os mestres escolhidos para ocupar o cargo de juiz de ofício nas duas únicas eleições identificadas nas Atas da Câmara. O exercício de um ofício régio, a proximidade dos artífices com os espaços de poder e sujeitos empoderados conferia maior prestígio e distinção ao oficial mecânico, possibilitando o acesso ao cargo mais importante do oficialato mecânico.

Durante os vinte quatro anos que esteve à frente da função de limpar e reparar as armas das tropas e também realizando serviços a particulares, Jacinto Silva construí além de uma reputação, a possibilidade de assegurar o cargo para os seu filho.

¹²⁷ ANTT: Livro da Chancelaria de D. João V, liv. 60, f. 345v; ANTT. Registo Geral de Mercês, Mercês de D. João V, liv. 14, f.374. PT/TT/RGM/C/0014/37716.

¹²⁸ Atas da Câmara do Recife (1714 – 1738). Arquivo do Instituto Histórico, Arqueológico e Geográfico de Pernambuco.

Em 23 de agosto de 1745 Teotônio da Rocha e Silva, filho de Jacinto Silva e Antônia da Rocha, solicitava, através de requerimento ao Rei D. João V, o cargo que foi ocupado pelo pai até o seu falecimento.¹²⁹ Até àquela altura Teotônio morava com a família no Bairro de Santo Antônio no Recife e já devia ter concluído o período de aprendizagem e ter sido examinado. O artífice acompanhava o pai em suas atividades, como está registrado em uma certidão passada posteriormente onde afirmava [...] *que ele exercitava em companhia do dito seu pai muitos anos a ocupação e por seu falecimento a tinha servido com muito zelo e verdade como servia dado cumprimentos que apresentava [...]*¹³⁰

Os serviços realizados por seu pai Jacinto teria pesado para que Teotônio tivesse o seu requerimento acolhido, além do fato de o jovem mestre demonstrar capacidade para a função. Com um certo atraso, o armeiro recebeu mercê do cargo em vinte e nove de novembro de 1751¹³¹, tendo trabalhado durante todo o período aguardando a confirmação do posto. O oficial mecânico continuou morando no bairro de Santo Antônio, casou com Adriana Tereza de Araújo e teve ao menos um filho, Antônio da Rocha Silva, que assim como fez o seu pai aprendeu o ofício de armeiro. Sabemos que Teotônio da Rocha e Silva recebera a posse vitalícia do cargo de armeiro dos armazéns e ocupou a posição – ao menos nominalmente – até quando faleceu no dia 12 de novembro de 1754.

A esta altura o leitor já imaginou que o filho de Teotônio da Rocha requereu o cargo após a morte do pai. E interessa-nos aqui tanto o requerimento como os argumentos para que recebesse a mercê.

Antônio da Rocha e Silva foi provido no cargo de armeiro dos armazéns da Coroa na Capitania de Pernambuco interinamente por um ano pelo governador Luís Correia de Sá (1749 – 1756) e tomou posse ainda antes do falecimento do seu pai, em 19 de julho de 1754, quando compareceu na Casa dos Contos na Vila de Santo Antônio do Recife. A provisão do governador está baseada nos argumentos que seguem abaixo:

[...] por quanto se acha vago o ofício de armeiro dos armazéns de Sua Majestade desta praça do Recife de Pernambuco, por falecimento de Teotônio da Rocha Silva que o servia e dever provê-lo em pessoa eficiente e prática o dito ofício que tenha a suficiência e a capacidade que é necessária para exercer. E tendo consideração a que estes requisitos concorrem na de Antônio da Rocha Silva, filho legítimo do mesmo Teotônio da Rocha, tanto pelo bem que tem servido a Sua Majestade no mesmo ofício, praticando muito anos com o dito seu pai, como pela boa informação que dele me deu

¹²⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx, 62, D. 5279.

¹³⁰ AHU_ACL_CU_015, cx. 80, D. 6644.

¹³¹ Idem.

o Doutor Provedor da Fazenda Real, e constar da sua capacidade, suficiência e ser de honrado procedimento e limpeza de mãos [...]¹³²

Após receber a provisão em condições muito semelhantes ao de seu pai, Antônio da Rocha lançou mão de um estratagema utilizado por outros grupos daquela sociedade, dos militares aos membros das grandes casas comerciais e até a elite da terra; arrolou os serviços prestados pelo seu avô Jacinto Silva (c. 1721-1745) e o seu pai Teotônio da Rocha (1745 – 1754) afrente do ofício de armeiro dos armazéns. Como veremos em outros casos, e inclusive a experiência de José Rodrigues Papagaio, os artesãos utilizaram os serviços prestados à Coroa, mesmo em funções remuneradas, como estratégia para obterem desde um aumento no soldo, como vimos no caso do primeiro armeiro aqui tratado, Antônio de Oliveira Lima, quanto para se efetivarem nos cargos. Além disso, se valeram da proximidade a pessoas que ocupavam espaços de poder como os governadores da capitania e também oficiais graduados. Tais estratégias possibilitavam também a esses trabalhadores maior prestígio social, que por sua vez estava agregado ao próprio ofício que desempenhavam; alcançavam ainda privilégios na realização da função que desempenhavam. No caso dos armeiros, ser responsável pelo conserto e limpeza das armas das tropas também os permitia abrir tenda no centro urbano e realizar serviços para particulares.

Devemos ainda ressaltar que todos os armeiros aqui mencionados, Antônio de Oliveira Lima, Manoel Ferreira, Jacinto Silva, Teotônio da Rocha e Antônio da Rocha e Silva era artesãos examinados, ou seja, mestres do seu ofício, dois deles ocuparam o cargo de juiz de ofício e de escrivão de ofício, além de serem alfabetizados.

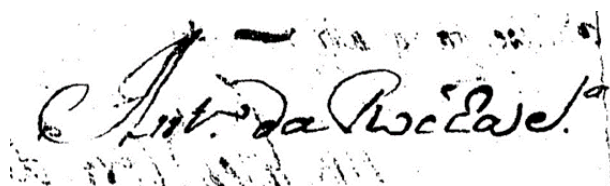


Figura 1: Detalhe da assinatura de Antônio da Rocha e Silva na provisão do seu ofício (AHU_ACL_CU_015, cx. 80, D. 6644)

Ao contrário das atividades não especializadas, os ofícios mecânicos exigiam a realização de um período de aprendizagem junto a um mestre de ofício. Tal condição facilitava e favorecia a transmissão dos ofícios entre familiares.

¹³² Idem.

Em caso semelhante ao até aqui narrado sobre os armeiros do Recife, em 1710 o ofício de armeiro dos armazéns de Salvador estava vago após o falecimento de Gaspar de Araújo da Cunha. O cargo foi preenchido por seu irmão Manoel Ferraz Lima que foi provido pelo então governador geral do Estado do Brasil, provavelmente Luís César de Meneses (1705-1710). É provável que Manoel Ferraz Lima já ocupasse o posto e aguardasse apenas a confirmação do seu posto, o que veio através de uma carta expedida em 22 de dezembro de 1710, que assegurava não apenas o cargo como também os seus privilégios.¹³³

No caso dos armeiros, além da profissão, buscou-se transmitir os cargos levantando-se os serviços prestados pelo familiar antecessor no ofício, enfatizando o compromisso com o trabalho, a habilidade, o tempo de serviço – neste caso mostrando que o processo de aprendizagem se deu através do exercício da função ora almejada -, inteligência e honestidade. Todas as características tinham o trabalho como um elemento central. E isso é compreensível para um grupo que não apresenta qualquer linhagem nobre ou fortuna e ainda tinha sobre si o estigma do defeito mecânico. Todavia, o trabalho expressava um aspecto que era atribuído à nobreza e poderia estar presente em outros grupos sociais, permitindo que esse pudessem ser alçados: a virtude, demonstrada através da habilidade e zelo profissional.

E retomando a “linhagem dos armeiros” do Recife, a análise do processo de requerimento do cargo por parte de Antônio da Rocha Silva, indica que este enfrentou bastante dificuldade até ser provido. Acreditamos que tal dificuldade está alicerçada no questionamento da existência do cargo na capitania.

Em 23 de novembro de 1739, quando o avô de Antônio da Rocha Silva – Jacinto da Silva – exercia o cargo de armeiro dos armazéns da Coroa, o governador da Capitania de Pernambuco Henrique Luís Pereira Freire de Andrada (1737 – 1746) remeteu ao tesoureiro do Conselho Ultramarino armas, pólvora e outros apetrechos militares. Dizia o governador que as armas que seguiam não podiam ser consertadas na capitania por dois motivos: primeiramente por falta de oficiais armeiros para realizar o serviço, e em segundo lugar, pelo fato de que o conserto custaria mais caro que as próprias armas.¹³⁴

Dez anos antes, em 30 de junho de 1729 o governador Duarte Sodré Pereira (1727 – 1737) escreveu carta ao Conselho Ultramarino buscando resolver o problema da falta de oficiais mecânicos na Capitania de Pernambuco que pudessem exercer os serviços de manutenção do sistema de defesa do território e também para a realização de serviços a particulares. Segundo Duarte Sodré, quando fora governador da Ilha da Madeira, observou que lá havia grande

¹³³ ANTT: Registo Geral de Mercês, Mercês de D. João V, liv. 4, f.601. PT/TT/RGM/C/0004/379206.

¹³⁴ AHU_ACL_CU_015_Cx. 55. D. 4759

número de oficiais mecânicos e sugeria que os artífices moços e solteiros fossem remetidos todos os anos para Pernambuco. Na ocasião Duarte Sodré destacou a carência de pedreiros e carpinteiros para as obras nas fortificações. Mas além disso considerava que:

E havendo dois serralheiros que sejam bons oficiais, que os mande também, porque na terra não há quem saiba consertar uma arma, nem fazer uma chave bem feita, e para os convidar a quem de boa vontade venham lhe pode o mesmo Governador insinuar que sendo capazes, terão graça de artilheiros os quais tem soldo a 1600\$00 por mês, e 1400\$000 por ano para farda, que é por menos a terça parte do que aqui costuma valer por Vossa Majestade a mandar vir por conta e risco da sua Real Fazenda, de que dou conta a Vossa Majestade que mandará resolver o que for servido [...]¹³⁵

Os artífices solicitados pelo governador de Pernambuco não foram enviados da Ilha da Madeira, mas sim de Lisboa. Em 24 de janeiro de 1733 consta a resposta ao requerimento de Duarte Sodré, informando a preparação para enviar dois serralheiros peritos no conserto de armas. Os artífices foram os serralheiros Luís Teixeira e Manuel Martins que antes de vir solicitaram ajuda de custo de 24\$000 para se prepararem para a viagem, haja vista terem argumentado que eram muito pobres. Os dois vieram com a obrigação de realizarem o conserto e a manutenção das armas dos armazéns da Coroa, papel que cabia aos armeiros que já trabalhavam na capitania, e também com a obrigação de ensinarem aprendizes o ofício de armeiro, o que é uma cláusula bastante relevante, se pensarmos no desenvolvimento das diferentes atividades especializadas no Brasil, compondo um quadro de transferência de saberes e até da tecnologia da época. Para isso, Luís Teixeira e Manuel Martins receberiam o que foi sugerido pelo governador Duarte Sodré, mil e seiscentos réis por mês e quatro mil setecentos réis de farda por ano. Somando os valores que deveriam ser percebidos pelos artífices temos 23\$900 anuais, valor bem inferior aos 50\$000 que na época era recebido anualmente pelo armeiro Jacinto da Silva. Portanto, parece-nos que o negócio não era vantajoso para os artesãos portugueses que se preparavam para cruzar o Atlântico, e esses teriam que complementar os soldos com trabalhos realizados para os particulares.

De fato, a transferência para a Capitania de Pernambuco acabou não sendo proveitosa para os artífices serralheiros portugueses. No início de 1738, cinco anos após aportarem em Recife Luís Teixeira escreveu um requerimento ao Rei D. João V, solicitando retirar-se da Capitania e voltar para o Reino por não ser mais necessário. Junto ao requerimento, alguns anexos nos permitem entender as dificuldades enfrentadas por ele e Manuel Martins.

¹³⁵ AHU_ACL_CU_15_Cx 53. D. 4611

Em 11 de dezembro de 1739, através de um despacho, o Provedor da Fazenda Real, Francisco do rego Barros, esclareceu que o oficial Luís Teixeira não era necessário na praça:

[...] me parece que visto do presente não haver necessidade de armeiro na Capitania por acharem nela quatro ou cinco oficiais do dito ofício com muita suficiência ser desnecessário a assistência do suplicante sem embargo de que Vossa Excelência mandará no que for servido [...]¹³⁶

Tal observação nos permite refletir que ou houve um incremento no número de profissionais armeiros em Recife ou o governador Duarte Sodré não fez uma avaliação correta sobre a relação oferta-demanda na Capitania. Mas uma consideração feita pelo próprio Luís Teixeira nos permite pensar um quadro um pouco mais complexo. Segundo o serralheiro:

[...] e porque o almoxarife atual confederado com outros oficiais da fazenda privaram ao suplicante do conserto das armas encarregando-o ao armeiro antigo que há na praça, fez o suplicante procurar ao Governador atual para que visto não ser necessário nela lhe desse licença para embarcar para este reino [...]¹³⁷

Àquela altura o governo da Capitania de Pernambuco já havia mudado de mãos e desde 1737 Henrique Luís Pereira Freire de Andrada (1737 – 1746) havia assumido o cargo em substituição de Duarte Sodré, que havia solicitado os mestres serralheiros em 1733. É possível que essa mudança no governo tivesse prejudicado os artífices portugueses. E diante da solicitação do artesão de se retirar, o governador Henrique Freire não lhe impôs qualquer embaraço. Mas antes, ainda, a provedoria da Fazenda Real certifica o fato de não ser necessário a presença dos serralheiros na Capitania enfatizando justamente a existência do posto de armeiro dos armazéns.

Jacinto Silva já ocupava o posto desde 1723 (ano que recebeu a mercê, mas que já exercia o trabalho desde 1721) “e ainda sendo o dito armeiro bom oficial como é notório”¹³⁸ os gastos com a manutenção dos serralheiros em Pernambuco não se justificavam, recomendando permitir o retorno dos artesãos para Portugal, como foi feito.

De fato, Luís Teixeira foi preterido em detrimento dos artesãos que já trabalhavam em Pernambuco, e particularmente diante de Jacinto Silva, o que nos remete a pensar as dificuldades enfrentadas pelos artesãos que viam de Portugal para se inserir nos mercados dos centros urbanos do Brasil. Ainda nos debruçando sobre a queixa de Luís Teixeira, ele afirma a dificuldade com o seu sustento na capitania, haja vista que além de preterido no conserto das

¹³⁶ Idem.

¹³⁷ Idem.

¹³⁸ Idem.

armas das tropas, sofria com a concorrência para realizar os serviços a particulares, o que inviabilizava a sua permanência no Recife.¹³⁹

O governador autorizou o retorno dos serralheiros para Portugal em 1739, com a condição de que deixassem a tenda com as ferramentas de trabalho que haviam recebido para atuarem no Recife, mas terem recebido a autorização resolveram partir na frota seguinte, garantindo a condição de que podendo partir não lhes impedissem.

Para além das dificuldades enfrentadas pelos artesãos portugueses, não contar com a cobertura dos sujeitos que ocupavam os espaços de poder dificultava o processo de estabelecimento e a ascensão dos oficiais mecânicos. E isso não ocorria apenas com os artífices recém-chegados. Voltemos ao caso do armeiro Antônio da Rocha Silva, neto de Jacinto Silva e filho de Teotônio da Rocha.

No requerimento do armeiro Antônio da Rocha Silva para ser provido no posto, contava com as informações do governador Luís José Correia de Sá (1749 – 1756) que recomendava os serviços do artífice assim também com a do provedor da Capitania:

[...] Vossa majestade faço saber ao que esta provisão virem que por quanto se acha vago o ofício de armeiro dos armazéns de Sua Majestade desta praça do Recife de Pernambuco, por falecimento de Teotônio da Rocha Silva que o servia e dever provê-lo em pessoa eficiente e prática o dito ofício que tenha a suficiência e a capacidade que é necessária para exercer. E tendo consideração a que estes requisitos concorrem na de Antônio da Rocha Silva, filho legítimo do mesmo Teotônio da Rocha, tanto pelo bem que tem servido a Sua Majestade no mesmo ofício, praticando muito anos com o dito seu pai, como pela boa informação que dele me deu o Doutor Provedor da Fazenda Real, e constar da sua capacidade, suficiência e ser de honrado procedimento e limpeza de mãos[...]¹⁴⁰

Seguindo o regimento, o governador proveu Antônio da Rocha pelo prazo de um ano no dia 7 de julho de 1754. Em resposta ao requerimento do armeiro para receber a mercê o Rei D. José solicitou ao governador Luís Diogo Lobo da Silva em 18 de outubro de 1755 um parecer sobre o posto, detalhando as circunstâncias da criação, as obrigações, soldos, os procedimentos do armeiro Antônio da Rocha, assim como a necessidade da conservação do ofício.

A consulta do Rei D. José deve ter chegado à Pernambuco quase que simultaneamente ao início do governo de Luís Diogo Lobo da Silva (1756 – 1763) que certamente conhecia praticamente nada sobre o trabalho de Antônio da Rocha, assim como os familiares que o antecederam, ao contrário dos antigos governadores Luís Correia de Sá e Luís Diogo Lobo da Silva. Em resposta à solicitação do Rei D. José o novo governador escreveu, em 4 de maio de

¹³⁹ Idem.

¹⁴⁰ AHU_ACL_CU_015, cx. 80, D. 6644

1756, após fazer um breve levantamento sobre o ofício de armeiro dos armazéns em Pernambuco:

Da certidão junta, número primeiro, consta da sua criação da qual se verifica ser com a obrigação de ter cuidado não só em limpar armas pertencentes a Vossa Majestade, que se acharem nestes armazéns, mas também zelar a conservação das mesmas sem outro emolumento que o de cinquenta mil réis, que tem de ordenado cada ano pago por esta provedoria. Até o presente me consta que esta obrigação se não satisfaz, ainda que vejo que com cuidado se cobrou sempre o estipêndio e da mesma certidão se verifica que todos os consertos que o mesmo armeiro faz nas sobreditas armas, excetuando as limpezas referidas, que são da sua obrigação, se lhe pagam pela fazenda de Vossa Majestade, precedendo para isto avaliação dos tais acertos, motivos todos que me obrigam a ser de parecer que para continuar da sorte que até agora tem feito o sobredito armeiro e seus antecessores, seria inútil a conservação deste ofício [...]¹⁴¹

Na avaliação de Luís Diogo Lobo da Silva, o ofício de armeiro dos armazéns da Coroa não alcançava resultados satisfatórios, principalmente por realizar apenas a limpeza das armas, enquanto os consertos careciam de pagamento extra, além dos 50\$000 anuais pagos pela Fazenda Real. Diante de tal percepção, o governador julga inútil a conservação do ofício, todavia apresenta uma alternativa; o ofício poderia ser mantido se for imposto uma cláusula em que o armeiro se comprometa a visitar os armazéns duas vezes na semana para realizar os serviços de manutenção das armas, o que segundo o mesmo, era fundamental para a regularidade dos serviços de Sua Majestade. Por fim, Luís Diogo Silva afirma considerar o artífice hábil em seu ofício e possuidor das circunstâncias para merecer o posto. Considerando as cláusulas apontadas, o governador decidiu servir ao Rei deferir o pedido do armeiro.¹⁴²

Em nossas pesquisas não encontramos a provisão de Antônio da Rocha Silva no cargo de armeiro dos armazéns de Sua Majestade, assim como não nos deparamos com qualquer outra menção a Antônio, embora acreditemos que assim como o seu pai e o seu avô que também tiveram as suas vidas ligadas ao ofício, Antônio Rocha terminou a sua vida no posto que requereu. Todavia, ao contrário dos seus familiares, o armeiro teve mais dificuldades para assumir o ofício, haja vista que o novo governador recentemente chegado teria dificultado a trajetória do artífice até a conquista definitiva do cargo, chegando a questionar a manutenção do ofício, além claro das reflexões sobre a utilidade do posto. Não deixamos de notar ainda a presença de certidões com as informações do pai e do seu avô no exercício do ofício de armeiro como um meio de trazer mais argumentos à sua candidatura.

¹⁴¹ Idem.

¹⁴² Idem.

Assim, a trajetória dos artesãos armeiros mencionados no texto apontam para a arquitetura de estratégias que passaram pelos laços de parentesco, pelas relações com os sujeitos que ocupavam os espaços de poder, pela alfabetização, ocupação de um posto de destaque entre os oficiais, juízes e escrivães de ofício e, por fim, apontamos a centralidade do trabalho. A realização do processo de aprendizagem junto ao mestre que já ocupava o posto de armeiro dos armazéns foi fundamental para Jacinto Silva, Teutônio da Rocha e Antônio da Rocha, considerando ainda que nos dois últimos casos os mestres eram também os seus pais. Todos alcançaram a qualidade de mestre de ofício e foram descritos na documentação como hábeis, peritos no ofício, assim também como honestos em suas funções. Em suma, os artesãos conjugaram muito bem, as qualidades o trabalho, redes familiares e políticas para ocuparem os ofícios e, claro, alcançar uma condição privilegiada se compararmos aos outros artesãos do mesmo ofício no Recife. Condição semelhante não foi experimentado por Manoel Ferreira, que após ser preso perdeu espaço para a Jacinto Silva e, principalmente, os serralheiros Luís Teixeira e Manuel Martins, recém-chegados de Lisboa que, mesmo fazendo parte de um esforço da Coroa para qualificar os ofícios mecânicos em Pernambuco, não dispuseram ou não conseguiram construir uma rede que os permitissem obter êxito no mercado de trabalho tão restrito do Recife. Devemos considerar ainda que os artífices portugueses podem ter sofrido com a resistência dos artesãos locais, uma das grandes marcas do corporativismo que protegia os trabalhadores da concorrência.

É muito provável que Antônio da Rocha Silva tenha sido o último armeiro dos armazéns, se de fato ele recebeu tal mercê; acreditamos nisso pelo fato de que ao longo das nossas pesquisas não identificamos novas menções ao cargo de armeiro na documentação pesquisada, sobretudo nos documentos avulsos do arquivo ultramarino. Outro dado importante é que não encontramos a realização de eleições de juízes do ofício de armeiro. Isso não equivale a dizer que o ofício de armeiro não mais existisse no Recife na segunda metade do século XVIII, mas sim que, como fora na primeira metade desse século, o número de armeiros no centro urbano era bastante reduzido e que o cargo de armeiro dos armazéns da Coroa não mais existia.

Talvez tenhamos um refluxo da função. Ou a demanda pelos serviços de armeiro não crescesse o suficiente para viabilizar o aumento do número desses profissionais, principalmente porque o serviço parecia não satisfazer o principal contratante, a Coroa. Em dezembro de 1784 o governador da Capitania de Pernambuco, José César de Meneses (1774 – 1787), em ofício ao secretário de estado da Marinha e Ultramar Martinho de Melo e Castro trata do envio de armas sem utilidade na Capitania. Na ocasião o governador remeteu para Lisboa quatrocentos e dez espingardas, trezentas baionetas e quatorze arcabuzes que estavam danificados. Segundo José

César, costumava-se consertar as armas na Capitania, o que custava cento e vinte, e cento e trinta mil réis o conserto de cada arma, e que esse valor correspondia à compra de um novo armamento, justificando assim o envio das peças danificadas, salientava ainda que os consertos realizados na capitania tinham pouca durabilidade.¹⁴³

Por fim, encontramos no Balanço da Receita e Despesa da Tesouraria Geral da Junta da Real fazenda da Capitania de Pernambuco o registro do pagamento ao nosso conhecido José Rodrigues Papagaio, já na condição de mestre do Trem Real o pagamento de 79\$715 referentes aos serviços no armazém dos armamentos. Segundo o que podemos analisar do documento que apresenta poucas informações, José Rodrigues Papagaio recebeu o valor para repassar o pagamento dos jornais de outros artífices, possivelmente armeiros, que trabalharam no reparo e manutenção das armas, sendo ele próprio o mestre responsável pelo serviço.¹⁴⁴ Desse modo, o trabalho antes realizado pelo armeiro dos armazéns estava sendo comandado pelo mestre do Trem Real, que era um carpinteiro, ao fim do século XVIII, ajudando a explicar o fim o ofício dos armeiros na capitania. Mais à frente encontraremos o artífice português Papagaio circulando por outras atividades em Pernambuco.

Outra atividade patrocinada pela Coroa, e que requereu a habilidade de oficiais mecânicos foi a Ferraria Real de Pernambuco. A dificuldade de acesso a objetos e ferramentas do metal era uma das principais dificuldades para o desenvolvimento de diversas atividades na Capitania de Pernambuco; a sua instituição, por um lado, visava diminuir o problema crônico do acesso aos materiais de metal, e por outro, movimentou a vida dos mestres ferreiros na capitania.

3.3 OS FERREIROS DO REI

A questão do conserto e manutenção das armas do arsenal das tropas da Capitania de Pernambuco e das capitanias anexas veio à tona mais uma vez no final do século XVIII, cerca de trinta e quatro anos depois do último registro que encontramos sobre o cargo do armeiro dos armazéns da Coroa. Em 3 de novembro de 1788 o governador da Capitania de Pernambuco D. Tomás José de Melo (1787 – 1798) enviou um ofício ao secretário de Estado da Marinha e

¹⁴³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 153, D. 11069

¹⁴⁴ Balanço da Receita e Despesa da Tesouraria Geral da Junta da Real Fazenda da Capitania de Pernambuco do ano de 1794. Sessão dos Manuscritos da Biblioteca Nacional. cmc_ms618_15_33

Ultramar Martinho de Melo e Castro tratando das dificuldades em realizar o reparo dos armamentos, assim também como a execução de outras obras com metal.¹⁴⁵

Na ocasião o governador afirmou que havia na Capitania de Pernambuco e anexas muitas armas arruinadas precisando de grandes consertos. Constatou que para a realização dos trabalhos de reparo e manutenção, que no passado eram realizadas pelo armeiro dos armazéns e seus oficiais, havia dois armeiros que trabalhavam nos dois Regimentos de Infantaria Paga e no Corpo de Artilharia do Recife. Ou seja, eram artífices que estavam alistados como soldado mas que estavam nas tropas para realizar as atividades artesanais, um “trabalhador-soldado”¹⁴⁶; os armeiros identificados pelo governador recebiam soldo como soldado e também eram pagos por outros consertos a preços previamente estabelecidos. É muito provável que os dois armeiros também oferecessem seus serviços aos particulares do Recife. Segundo D. Thomás José de Melo, ainda eram enviados para a Paraíba uma arroba de aço e outra de ferro anualmente para os consertos que lá eram realizados. Todavia o governador demonstrava bastante insatisfação com o trabalho desempenhado, primeiramente por não atender a demanda na Capitania e em segundo lugar pela má qualidade do trabalho pois considerava que dos dois armeiros que cá labutavam, apenas “um trabalhava com perfeição”.¹⁴⁷ E para resolver a situação D. Thomás sugeriu uma medida:

[...] e lembrando-me eu da Fundição e Arsenal do Exército dessa cidade (Lisboa) por que tanto se desvela Vossa Excelência, e de que o Reino tira tantas vantagens; e sendo evidente que debaixo da direção de um hábil mestre se criam outros igualmente bons, e ainda superiores com a emulação que entre eles se excita, o que não sucede trabalhando separados, e sem as ferramentas, e aprestos que a sua pobreza lhes não permite possuir; me ocorreu estabelecer nesta praça uma ferraria, onde trabalhem juntos os ditos armeiros, sendo o mestre mais hábil deles, e contramestre o segundo, com os mais oficiais que constam da relação inclusa [...]¹⁴⁸

D. Thomás propunha assim a montagem de uma ferraria em Recife aos moldes da que existia em Lisboa; considerou que além dos serviços prestados, como o conserto e manutenção das armas, e a fabricação de ferramentas de trabalho, a ferraria serviria como um grande celeiro de formação de novos ferreiros e armeiros. A proposta do governador era inserir oito aprendizes que poderiam ser jovens enviados pelos pais ou sujeitos que estivessem ociosos no Recife, ficando a Coroa apenas responsável em oferecer alimentação e vestimenta para os aprendizes. Segundo os ritos corporativos, o papel de ensinar os ofícios deveria ser cumprido nas tendas

¹⁴⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 166, D. 11807

¹⁴⁶ Sobre a categoria “trabalhador-soldado, refere-se aos artífices que estavam alistados nas companhias regulares, mas as suas atividades praticamente se restringiam aos ofícios mecânicos.

¹⁴⁷ Idem.

¹⁴⁸ Idem.

dos mestres da cidade, todavia, na proposta de D. Thomás, uma instituição da Coroa poderia realizar a função e, talvez, sem as barreiras corporativas presentes nas oficinas dos mestres ferreiros do Recife.

Em termos operacionais a ferraria centralizaria uma série de atividades que já eram realizadas no corpo dos regimentos de artilharia, inclusive o trabalho do mestre do trem Real, que segundo o D. Thomás eram as seguintes:

[...] Além do conserto das armas, se estão continuadamente a mandar fazer ferragens para as carretas das peças das fortalezas de todas estas capitanias, e ainda do Reino de Angola; fechaduras e ferrolhos para os armazéns, e casas de Sua Majestade e toda a casta de ferros que são necessários para galés, calcetas e prisões de criminosos; todas estas obras se poderão fazer na dita ferraria; e quando não haja em que trabalhar para a Real Fazenda, se poderão fazer para o público as fechaduras, ou chaves de que ele necessitar, pagando-as pelos preços racionáveis e costumados [...]¹⁴⁹

Além dos consertos de armas, fabricação de carretas de artilharia, de chaves, ferramentas e tantas outras de peças de ferro para a Coroa, a instituição poderia atender aos particulares, sendo inclusive este um argumento para que o empreendimento não carecesse e muitos recursos do Estado. E assim como muitas vezes praticado no período, o governador já havia implantado a ferraria quando do envio do ofício, esclarecendo que funcionava na condição de experimento por um ano e que em caso de não ser aprovada restituiria a Fazenda Real com os seus próprios recursos. Desse modo a instituição foi instalada em um armazém junto às margens do rio Capibaribe, ou seja, na parte interna do porto do Recife.

Apesar do interesse de D. Thomás na sua instalação, a ferraria teria que atravessar a burocracia e morosidade da Coroa para ser aprovada. Em 26 de julho de 1790, cerca de dois anos após o primeiro ofício, o governador da Capitania de Pernambuco envia um novo documento, dessa vez ao secretário de estado do Reino e Mercês, Tomás Xavier de Lima Vasconcelos, enfatizando a viabilidade da ferraria em Pernambuco.¹⁵⁰

Novamente o governador afirma ter aprovado a instalação da ferraria, que por aquele tempo já realizava as atividades às quais estavam previstas: conserto das armas de toda a tropa da Capitania, além da fabricação de ferragens para as carretas das peças de artilharia das fortalezas de Pernambuco, capitanias anexas e também de Angola; também de fechaduras, ferrolhos para os armazéns e casas pertencentes à Coroa e ferros necessários para galés, calcetas e prisões de criminosos. Àquela altura também estavam sendo realizados serviços a particulares.

¹⁴⁹ Idem.

¹⁵⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 174, D. 12200

O governador D. Thomás parecia está bastante animado e obstinado no projeto de aprovação Régia do empreendimento que havia sido um sucesso já no seu primeiro ano. Segundo o governador a ferraria havia alcançado o saldo positivo de 332\$635 no período compreendido entre a sua criação e 1789 e obtido 280\$000 de lucro. E dando sequência aos seus projetos o governador requereu, além da aprovação, o envio de ferros para a realização dos trabalhos na instituição.¹⁵¹

E a obstinação de D. Thomás pode ser observada no fato de que quatro dias após o ofício apresentado acima, o governador envia um novo. Desta vez o governador faz um detalhamento das contas do empreendimento enfatizando o superávit alcançado, afirmando que no referido ano os serviços realizados teriam importado em 1:742\$540, sendo 1:170\$400 referentes aos serviços prestados à Coroa e 572\$140 de serviços feitos a particulares; ou seja, arredondando os números, 67% dos recursos movimentados foram oriundos das demandas dos serviços da Coroa, enquanto 33% foram pagos por particulares.¹⁵² E se as somas aqui apresentadas não eram extraordinárias, devemos atentar para o fato de que a ferraria não custou absolutamente nada à Fazenda Real. Também no ano de 1789, frente ao sucesso obtido em seu primeiro ano de funcionamento, fora construído um novo edifício para a ferraria ou um armazém anexo para as ferragens, indicando que as atividades no empreendimento estavam crescendo.¹⁵³

Infelizmente não dispomos de dados para que possamos acompanhar o desempenho da ferraria ano a ano. Todavia, para os anos de 1793 e 1794 encontramos outros dados a partir do Balanço da Receita e Despesa da Tesouraria Geral da Real Fazenda da Capitania de Pernambuco do ano de 1794.¹⁵⁴ No final de 1793, especificamente nos meses de novembro e dezembro, a ferraria Real faturou 161\$355 apenas com obras realizadas à particulares e no primeiro semestre de 1794 alcançou o lucro de 743\$370. Ou seja, o superávit obtido pela ferraria Real no primeiro semestre de 1794 alcançou mais que o dobro do lucro observado durante todo o ano de 1789.

Mas o que nos salta aos olhos são os valores pagos ao mestre da ferraria real referente aos jornais dos oficiais artesãos que trabalharam entre janeiro e outubro de 1794, que somaram 1:836\$320. Mais uma vez comparando, apenas os pagamentos dos jornais dos artífices dirigidos

¹⁵¹ Idem.

¹⁵² AHU_ACL_CU_015, Cx. 174, D. 12206

¹⁵³ Idem

¹⁵⁴ Balanço da Receita e Despesa da Tesouraria Geral da Junta da Real Fazenda da Capitania de Pernambuco do ano de 1794. Sessão dos Manuscritos da Biblioteca Nacional. cmc_ms618_15_33

pelo mestre da ferraria em dez meses de 1794 superou o valor bruto movimentado pela ferraria no ano de 1789.¹⁵⁵

Devemos ainda somar aos referidos 1:836\$320 a quantia paga ao personagem central desta trama, José Rodrigues Papagaio, o valor de 278\$455. No ano de 1794 José Rodrigues coordenou os trabalhos dos oficiais em diversas obras do prédio da ferraria repassando os jornais combinados aos oficiais não examinado que trabalhavam com ele ou para ele. O mestre carpinteiro já ocupava o posto de mestre do trem de artilharia desde 1787 e a criação da ferraria não teria atrapalhado a sua trajetória, pelo contrário, o repasse de valores ao mestre do trem indicam que José Rodrigues Papagaio passou a atuar também na instituição, agregando um novo espaço de atuação.

E ainda sobre os valores movimentados através da ferraria no ano de 1794, identificamos a quantia de 870\$317 referentes à compra de ferragem para as diversas obras da instituição. Somando tudo, os jornais pagos e a compra de ferragem, foi despendido o valor total de 2:985\$092 em dez meses de atividades naquele ano, um capital considerável.¹⁵⁶

E por falar na compra de ferragens, em ofício da Junta da Real Fazenda da Capitania de Pernambuco ao ministro assistente ao despacho, Tomás Xavier de Lima, datado de 21 de agosto de 1795, trata-se do envio de materiais como ferro, aço e limas.¹⁵⁷ Outro ofício foi enviado diretamente pelo governador tratando do mesmo assunto seis dias depois, não perdendo a oportunidade de enfatizar que a solicitação da instalação da ferraria havia sido feita desde 1788, e apontando novamente a necessidade de aprová-la enfatizando uma nova vantagem, a de que as peças produzidas na instituição seriam mais baratas que as enviadas do Reino, tanto para as necessidades da Coroa, quanto para as dos particulares; além disso, os lucros obtidos com a venda dessas peças poderiam custear a compra das ferragens que poderiam ser enviados pelas embarcações da Coroa que vêm à Pernambuco carregar madeiras.¹⁵⁸ Ou seja, o empreendimento não apresentava custos à Fazenda Real.

Ainda analisando o anexo ao ofício enviado pelo governador, sabemos que a aprovação da ferraria já havia sido tratado com a Rainha D. Maria I e que decidiu-se que era [...] *por bem aprovar a ferraria estabelecida e ordenada que se continue no seu exercício, na forma que até agora se tem praticado* [...] ¹⁵⁹. A rainha ainda ordenou que se aprontem e remetam os materiais necessários para a manutenção das atividades da ferraria pelo período de um ano. O envio do

¹⁵⁵ Idem.

¹⁵⁶ Idem.

¹⁵⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 189, D. 13082

¹⁵⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 189, D. 13094

¹⁵⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 189, D. 13082

material só foi realizado no ano seguinte no pacote Real Nossa Senhora da Glória e São José em 14 de maio de 1796.¹⁶⁰

A tão requerida confirmação da ferraria de Pernambuco acabou chegando às mãos do governador D. Thomás José de Melo no primeiro semestre de 1796 em um ofício redigido em 25 de abril daquele ano, a qual foi saudada pelo governador que havia requerido tal confirmação por quase oito anos:

[...]Vossa Excelência me participa é sua Majestade servida aprovar a ferraria que eu estabeleci nesta praça, por ser em benefício da Real Fazenda na forma que representei a mesma Senhora, por essa Secretaria de Estado [...] ordenando a mesma Senhora, que continue no mesmo exercício na forma que até agora se tem praticado, havendo outro sim sua Majestade mandado expedir as suas ordens para que se aprontem e remetam para esta Capitania os gêneros de ferro, aço e limas forem precisos para gasto de um ano na forma que se pediu pela Junta da Real fazenda desta praça a que presido [...]¹⁶¹

O acesso ao ferro, material fundamental para o desenvolvimento da instituição continuou sendo um problema, mas a existência da ferraria deve ter amenizado bastante a defasagem entre a demanda e a oferta dos serviços dos ferreiros existente no Recife, que por mais de uma vez fora descrita pelo governador D. Thomás como de má qualidade e insuficiente. Mas um elemento fundamental para o sucesso da ferraria e, claro, para o desenvolvimento de todas as atividades no centro urbano era a força de trabalho. Um dos objetivos do governador D. Thomás ao instalar a ferraria foi reunir os artesãos ferreiros que até então estavam alistados na tropa e possibilitar a formação e qualificação de outros artífices. Como já mencionamos acima, o trabalho de ensino de novos profissionais cabia, e era controlado pelos mestres de ofício, e embora a ação do Estado e de outras instituições, como a ordem religiosa dos jesuítas no passado, não fossem grandes novidades, eram conflitantes. Mas o ponto de equilíbrio era justamente a presença do mestre de ofício coordenando os trabalhos na ferraria e este, provavelmente, procedeu no sentido de manter o corporativismo como fundamento nas relações de trabalho.

Ainda em novembro de 1788 quando criou e solicitou confirmação régia da ferraria, D. Thomás José de Melo informou ter identificado oito artesãos que realizavam serviços de reparo nas armas, a atividade de armeiro, e outros trabalhos com ferragem, alistados no regimento de artilharia do Recife. Embora não tenhamos os nomes de todos os artesãos, podemos ao menos entender a configuração da oficina inicialmente, que é a disposta no quadro abaixo:

¹⁶⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 193, D. 13276

¹⁶¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 194, D. 13313

Quadro 2: configuração dos profissionais da ferraria real de Pernambuco em 1788		
QUANTIDADE	ARTÍFICE	SOLDO / DIÁRIA
1	Mestre de ofício	\$800
1	Contramestre	\$600
1	Oficial armeiro	\$500
1	Oficial armeiro	\$400
2	Oficial de forja	\$400
2	Oficial ferreiro	\$320

FONTE: AHU_ACL_CU_015, Cx. 166, D. 11807

Detalhando os dados do quadro acima, podemos observar que todos os artífices listados recebiam, além do soldo, a alimentação diária. Salienta-se que as refeições eram semelhantes às praticadas nas tropas das companhias regulares que normalmente ocorriam de forma bastante irregular e de péssima qualidade.¹⁶² Ressaltamos também que os termos utilizados no quadro são referentes à escala hierárquica corporativa específica dos oficiais mecânicos. Assim temos um mestre de ofício examinado, que dirigia todas as atividades e era o responsável por repassar os soldos dos oficiais mecânicos, e outro mestre, descrito aqui como contramestre, também responsável pelo trabalho dos outros artesãos. O contramestre muito provavelmente era o artífice descrito por D. Thomás como o menos hábil dos dois mestres que atuavam nas tropas. Por fim, temos seis oficiais não examinados, ou seja, que não se tornaram mestres de ofício e suas atividades estavam vinculadas aos mestres. A variação dos salários desses oficiais pode ser explicado pela nuances da administração portuguesa e também pelo fato de os artesãos comporem companhias militares diferentes e devem ter integrado as tropas também em períodos diversos. Uma última possibilidade refere-se ao tempo de serviço de cada oficial, com os mais experientes recebendo soldos maiores.

Outro dado a destacar são os valores anuais recebidos por cada artífice. Segundo o que consta na documentação, o mestre da ferraria receberia o valor de oitocentos réis por dia, contabilizando também domingos e dias santos, além do alimento e roupas. Se de fato o mestre recebeu por todos os dias do ano, isso significa que o seu soldo era de 292\$000 no ano. Não temos dúvidas de que não tratamos de um valor significativo pois corresponde a quase quatro

¹⁶² SILVA, Kalina Vanderlei. *O Miserável Soldo & a Boa Orem da Sociedade Colonial*. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife, 2001.

salários anuais recebidos pelos mestres armeiros da primeira metade do século. Os demais artífices recebiam apenas pelos dias trabalhados, mas recebiam também a alimentação e a vestimenta. Diante disso, o quadro abaixo apresenta uma projeção dos valores anuais recebidos pelos artesãos:

Quadro 3: valores anuais recebidos pelos artesãos da Ferraria Real		
QUANTIDADE	ARTÍFICE	SOLDO ANUAL
1	Mestre de ofício	292\$000
1	Contramestre	158\$400
1	Oficial armeiro	132\$000
1	Oficial armeiro	105\$600
2	Oficial de forja	105\$600
2	Oficial ferreiro	84\$480

FONTE: AHU_ACL_CU_015, Cx. 166, D. 11807

Os cálculos acima apresentados foram realizados a partir do pressuposto de que o ano teria 264 dias úteis; contudo sabemos que esse número está longe de ser exato, pois não consideramos os muitos dias santos e os que a ferraria não funcionou. De qualquer forma é possível perceber que apenas os oficiais ferreiros menos prestigiados do grupo não ultrapassaram a cifra de 100\$000 réis anuais, mas mesmo assim, recebiam soldo maior que o do mestre armeiro dos armazéns reais. Podemos comparar ainda com os soldos recebidos pela tropa de linha do regimento de artilharia de Olinda em 1778. Apenas o soldado tambor percebia soldo que superava os cem mil réis, chegando a 130\$780 na companhia dos granadeiros e 110\$500 na companhia do Coronel.¹⁶³ Embora possamos considerar os dados ainda frágeis, a questão é que a condição dos artífices era bem melhor do que a dos militares de baixa patente nas tropas de linha, ao menos em termos salariais.

Infelizmente não podemos mensurar a presença dos “artífices-soldados” que estavam integrados nas muitas companhias militares, mas não temos dúvidas sobre a utilidade desses soldados habilidosos. Atuando tanto nas obras de construção militar, quanto na fabricação e reparo de equipamentos. Mas como temos dito, se as demandas militares da coroa formavam um nicho profissional especial, atraindo tantos trabalhadores em instituições como o trem real de artilharia, ferraria real, assim também como nas atividades marítimas, estar integrado a uma companhia militar na condição de soldado, dificilmente pode ser tomado como uma alternativa

¹⁶³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 129, D. 9799

atrativa para os artífices que poderiam alcançar um lugar melhor nas atividades comerciais locais.

Um exemplo interessante é o de Silvestre de Freitas; em janeiro de 1744 Silvestre era soldado da guarnição do Recife quando enviou um requerimento ao Rei D. João V pedindo baixa de sua praça. Segundo o soldado:

[...] e por que é um homem pobre com obrigação de mulher e filhos, todos menores de doze anos, a quem sustenta e veste a sua mãe viúva e duas irmãs solteiras, a quem paga até os aluguéis das casas em que vivem sem o suplicante ter mais rendas do que o que tivera pelo seu ofício de ourives, e o qual não pode exercitar com a praça de soldado [...]¹⁶⁴

Ou seja, além de soldado da guarnição do Recife, Silvestre Freitas era oficial ourives, e que as atividades nas tropas não o permitiam desempenhar as funções como artífices, e alegando suas responsabilidades familiares, materiais, solicitava baixa par atuar em uma função mais lucrativa.

É crível que a possibilidade de trabalhar enquanto oficial mecânico tenha surgido posteriormente ao ingresso nas tropas, que se deu em janeiro de 1729. Em 20 de setembro de 1732, Silvestre pediu baixa de sua companhia, o que aparentemente foi atendido pelo então governador Duarte Sodré Pereira (1727-1737). Após cinco anos, em 31 de outubro de 1737 o soldado retorna às forças militares da coroa, passando a circular por várias companhias e atividades; entre 05 de maio e 11 de agosto de 1738 trabalhou na fortaleza de Itamaracá, retornando depois ao Recife, voltando a servir em Itamaracá entre 12 de março até 16 de junho de 1739. No mesmo ano de 1739, em 23 de setembro, Silvestre Freitas foi destacado para trabalhar nas obras da Fortaleza de Nossa Senhora dos Prazeres em Fernando de Noronha, onde ficou até outubro de 1740. Sobre o seu trabalho em Noronha, Silvestre anexou uma certidão de D Luís Ferreira da Cunha, Capitão de infantaria do terço e guarnição da praça do Recife, na qual afirmava que:

[...] Silvestre de Freitas soldado da companhia do mestre de campo do terço do Recife se achou agregado a mesma companhia em todo este tempo trabalhou em todo trabalho, conduções de materiais para as ditas obras: como tão bem entrando e saindo da guarda havendo em todo este tempo com todo bom zelo honrado procedimento sendo muito obediente aos seus oficiais maiores, e dando inteira execução ao que para ele lhe era ordenado pelo que se faz digno e merecedor de toda honra sempre que Sua Majestade que Deus guarde for servido fazer-lhe [...]¹⁶⁵

¹⁶⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 60. D. 5095.

¹⁶⁵ Idem.

O trecho da certidão talvez nos apresente um pouco da lide cotidiana dos soldados da companhia, utilizados frequentemente nas obras públicas, sobretudo militares. Mas no caso de Freitas, a sua trajetória de serviços prestados ao Rei, o tornava merecedor da graça de Vossa Majestade. Neste caso, permitir a baixa de sua condição militar para poder atuar no artesanato. É possível que sua carreira como ourives tenha se principiado nos anos 1740, pois em janeiro de 1741 Silvestre solicitou licença de um mês para cuidar de “seus negócios”, tornando a se licenciar em maio por mais 24 dias. A partir daí, até outubro de 1742 Silvestre Freitas passou a trabalhar um mês como soldado e tomar licença no mês seguinte, certamente para atuar como ourives, até que enfim solicitou certidões para pedir baixa de seu posto, o que foi enfim concedido pela graça do Rei D. João V em 19 de janeiro de 1745.¹⁶⁶

É bem verdade que é apenas um exemplo, mas que nos indica um caminho. A trajetória de Silvestre de Freitas nas tropas da coroa, indicam que os ofícios mecânicos poderiam oferecer uma condição mais favorável aqueles homens, tanto em ganhos quanto em reconhecimento social, assim pensamos, e não o contrário. Isso quando os oficiais não eram aproveitados nos serviços militares, premiando-os com patentes, privilégios e soldos maiores, como aconteceu com José Rodrigues Papagaio e os artesãos ferreiros que temos acompanhado nesta sessão.

E retornando à ferraria real instituída em Pernambuco, o mestre de ofício que a assumiu ainda em 1788 foi Manoel de Jesus. No primeiro semestre de 1793 Manoel de Jesus enviou requerimento solicitando aumento de soldo. Dizia o mestre ferreiro que trabalhava na instituição desde a sua criação realizando todo tipo de obras necessárias na e para a ferraria e por isso achava que estava:

[...] merecendo por isso um ordenado correspondente ao seu trabalho, se lhe conferiu oitocentos réis por dia desde a criação da dita casa, que não chega para as despesas diárias do suplicante e sua família que não pode mais trabalhar para outras pelo muito trabalho o que representou o suplicante a mesma Real Junta para se lhe aumentar o ordenado, pedindo mil duzentos e oitenta por dia por ser suficiente para o trabalho que tem que não deferiu ao suplicante, deferindo que devia requerer a Vossa Majestade pelo seu Real Erário como do despacho incluso a vista do que recorre o suplicante a Vossa Majestade para [...]¹⁶⁷

Apesar de receber soldo superior ao dos soldados das companhias regulares, o mestre artesão reclamava que não era o suficiente para as suas necessidades, principalmente por não exercer a sua atividade profissional independente da ferraria, e auferir mais dinheiro para complementar o seu soldo. Achava-se na condição de solicitar um aumento de mais de

¹⁶⁶ Idem.

¹⁶⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 184, D. 12810

quatrocentos réis em seu soldo diário, que poderia pular de 292\$000 para 467\$200 anuais. O requerimento de Manoel de Jesus gerou um ofício do ministro assistente do despacho, Tomás Xavier de Lima Teles da Silva, ao secretário do estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, em 22 de outubro de 1793 em que se discutiu o requerido aumento; não sabemos se o aumento foi dado, contudo é importante ressaltar que a ferraria só foi aprovada quase três anos depois e por isso é muito provável que neste momento o aumento no soldo não foi dado.¹⁶⁸ No Balanço da Receita e Despesa da Tesouraria Geral da Junta da Real Fazenda da Capitania de Pernambuco de 1794, identificamos o mestre Manoel de Jesus recebendo repasses da Fazenda Real para adquirir materiais para a ferraria e pagar os soldos dos outros artífices. Não encontramos mais informações acerca de Manoel de Jesus; durante a segunda metade do século XVIII não houve registro de eleições para juízes e escrivães do ofício de ferreiro para observarmos a sua posição perante os artífices da sua profissão, talvez pelo pequeno número de artesãos do ofício; aparentemente Manoel havia nascido em Pernambuco ou aqui já estava radicado há muito tempo. É certo que, como está claro na citação do requerimento do mestre, era casado e tinha filhos no início da década de 1790.¹⁶⁹

Por fim, a experiência da criação da Ferraria Real abriu um novo espaço para a atuação dos artesãos que trabalhavam em Recife, assim como pode ter possibilitado o acesso ao ferro em preço menor que o praticado até a sua criação; por outro lado deve ter prejudicado alguns dos mestres que trabalhavam por conta própria em suas tendas, caso eles tenham sido preteridos em detrimento da instituição do Rei. Infelizmente não dispomos de dados que nos ajudem a fazer esta discussão. O que nos interessa aqui é que através da instituição de uma ferraria em Pernambuco, alguns artesãos puderam exercer as suas atividades em condições privilegiadas, diferenciadas em relação aos demais ferreiros e armeiros que atuavam no Recife. Manoel de Jesus, principalmente, fora alçado da condição de soldado na companhia paga para exercer o papel de mestre da ferraria. Tal mudança significou ganhos em termos de soldos, embora devamos considerar que enquanto soldado tivesse mais tempo para realizar outros serviços. Mas não temos dúvidas de que o seu maior ganho foi a sua nova condição de mestre da ferraria real, o cargo teria projetado Manoel de Jesus a um novo papel diante daquela sociedade. Outro aspecto pertinente, refere-se ao fato de que tanto no caso dos armeiros quanto a dos ferreiros, a Coroa correspondia a construção de um importante nicho de atuação profissional e – consequentemente – de ganhos para os artífices que atuavam no mercado local. Consertando

¹⁶⁸ Idem.

¹⁶⁹ Balanço da Receita e Despesa da Tesouraria Geral da Junta da Real Fazenda da Capitania de Pernambuco do ano de 1794. Sessão dos Manuscritos da Biblioteca Nacional. cmc_ms618_15_33

armas, trabalhando o ferro, atuando nas atividades náuticas e no corte e comércio de madeiras, como veremos no próximo capítulo, os artesãos supriam parte das necessidades da coroa, enquanto esta conferia uma maior dinâmica ao mercado dos artesãos e investiam alguns mestres de ofício com privilégios, reconhecimento e poder.

3.4 OS AVALIADORES DA CÂMARA MUNICIPAL

Em requerimento escrito no ano de 1793 o mestre pedreiro de cantaria e alvenaria Antônio da Gaya Campos pedia provisão do ofício de avaliador do Conselho do Senado do Recife. Segundo o mestre, fora eleito na própria Câmara no ano anterior e vinha executando a função “empregando-se no leal serviço” de Sua Majestade.¹⁷⁰

As câmaras municipais constituíam o principal espaço de poder político local, e constituía um dos pilares do Império Português.¹⁷¹ Às câmaras competia o papel de regulamentar as mais diversas atividades econômicas realizadas em seus termos, administrar os pregões de obras públicas e de contratos da Coroa. E na realização do papel de regulamentação dos serviços urbanos, particularmente, havia um conjunto de ofícios que podiam ter sido concedidos pela Coroa vitaliciamente ou arrematado por diferentes sujeitos junto ao Senado. Obviamente a presença e a quantidade desses ofícios poderiam contratar de acordo com a importância da câmara, segundo o território administrado, o volume populacional, e da circulação de capital. Dessa forma, além dos vereadores, com o seu juiz ordinário e do juiz de fora, atuavam meirinhos, escrivães, chaveiros da prisão e fiscais como avaliadores de pesos e medidas e avaliadores de obras de diversas naturezas. E a presença desses ofícios possibilitavam aos membros dos grupos que não compunham as elites locais a participarem das atividades administrativas e estar próximas dos conselhos políticos. E aqui podemos lembrar que em Lisboa encontramos instituições como a Casa dos Vinte e Quatro e o cargo do Juiz do Povo, ocupados por artesãos lisboetas.¹⁷²

Assim, os fiscais que trabalhavam junto à Câmara Municipal no Recife e nos outros centros urbanos do Brasil, embora não gozassem do mesmo poder e prestígio que vivenciavam

¹⁷⁰ AHU_ACL_CU_15_CX 188, D. 13034

¹⁷¹ BOXER, C. R. **O Império Colonial Português**. Lisboa: Edições 70, 1969; BICALHO, Maria Fernanda Baptista. **As Câmaras Ultramarinas e o Governo do Império**. IN: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Fátima. **O Antigo Regime nos Trópicos: a Dinâmica Imperial Portuguesa (Séculos XVI-XVIII)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

¹⁷² A Casa dos Vinte e Quatro era composta por representantes dos principais ofícios presentes em Lisboa, juntos os representantes elegiam um juiz, o juiz do povo, que detinha o poder de interferir nas vereações municipais quando a matéria interferisse nos interesses dos artesãos.

os mestres lisboetas da Casa dos Vinte e Quatro e o Juiz do Povo, ao menos obtinham certo destaque em relação aos demais artífices e agregavam a si poderes emanados da vereação local.

O ofício de avaliador das obras de pedreiro requerido por Antônio da Gaya Campos previa a presença do mestre pedreiro em todas as obras referentes ao seu ofício no Recife, que realizaria uma vistoria na construção mediante o pagamento de uma taxa, sendo parte da quantia paga repassada à câmara. Abaixo o termo de juramento da posse do mestre pedreiro ao ofício:

Aos oito dias do mês de fevereiro de mil setecentos e noventa e dois anos nesta Vila do Recife em ato da câmara onde apareceu Antônio de gaia Campos oficial de pedreiro para (ilegível) acento como avaliador do ofício. E logo o vereador mais velho que se achava presente proferiu o juramento dos santos evangelhos para que debaixo dele fez ele as avaliações com a verdade e a que ele obrigou. E ele recebeu o dito juramento debaixo dela assim procedeu fazendo. E que fez este termo que assinou Manoel Caetano de Albuquerque e Mello, escrivão da câmara a fez.¹⁷³

Para o provimento do ofício, os vereadores atestaram reconhecer em Antônio da Gaya inteligência e verdade para seguir adiante os costumes praticados pelos ocupantes do ofício. E de fato a presença do ofício de avaliador das obras remontam à própria criação da Câmara do Recife em 1710, e já estava presente na Câmara de Olinda em período anterior.

Em 3 de setembro de 1707 o Capitão engenheiro nesta praça de Pernambuco Diogo da Silveira Vellozo escreveu um parecer sobre a realização das obras da igreja de Nossa Senhora da Madre de Deus dos padres da Congregação dos Oratorianos. O engenheiro esteve na obra a fazer uma avaliação dos seus custos em companhia do então governador Sebastião de Castro e Caldas (1707-1710), dos mestres pedreiros e carpinteiros André Luís, Manoel Gomes de Oliveira, João Pacheco, Antônio Rodrigues Callaça e de Manoel Ferreira Jácome.¹⁷⁴

Na ocasião os mestres artesãos fizeram o orçamento de toda a obra considerando tanto o pagamento dos trabalhadores quanto dos custos dos materiais que deveriam ser utilizados, expressando assim conhecimento sobre todas as etapas do seu trabalho. Na outra extremidade do século, em agosto de 1789, os mestres pedreiros e carpinteiros Francisco Pereira Ramos Correia, Eusébio da Costa, Assunção Gonçalo José das Neves e José Gomes de Figueiredo trabalharam junto ao governador D. Tomás José de Melo (1787-1798) na avaliação das obras de construção de uma alfândega no Recife.¹⁷⁵

É difícil certificar a regularidade da presença dos avaliadores das obras realizadas na praça diante de uma documentação bastante fragmentada. O certo é que durante a década de

¹⁷³ AHU_ACL_CU_15_CX 188, Doc 13034

¹⁷⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 22, D. 2054.

¹⁷⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 170, D. 12010

1770, período em que dispomos de mais informações sobre os avaliadores, eles eram eleitos anualmente na Câmara municipal e, segundo uma regulamentação apresentada no termo de vereação de 08 de março de 1775, decidiu-se que os avaliadores das obras de carpinteiro e pedreiro deveriam ser os mesmos juízes de ofício escolhidos para o ano.¹⁷⁶

No que se refere ao ofício de avaliador das obras de carpintaria no Recife, José Gomes de Figueiredo foi eleito para o cargo durante o período 1775-1776. Naquele mesmo ano Figueiredo também foi eleito juiz do seu ofício. Nos períodos seguintes, 1776-1777 e 1777-1778 o cargo foi ocupado por Francisco Xavier de Lima que – sem dúvidas era um dos carpinteiros mais prestigiados do Recife. Francisco Xavier havia sido eleito para escrivão carpinteiro no período 1760-1761 e foi juiz do seu ofício durante os anos de 1763 a 1769 e 1773-1774. O outro caso foi o do avaliador Simão de Souza Correia, eleito para o cargo no cumprimento do período 1778-1779. Assim como o seu antecessor, Simão também era bastante prestigiado, foi escrivão em 1758-1759 e juiz do seu ofício de 1769 até 1774.¹⁷⁷ Como podemos notar os mestres Francisco Xavier de Lima e Simão de Souza Correia se alternaram nos cargos de escrivão, juiz e avaliador carpinteiro durante o período que vai de 1758 até 1779, com algumas interrupções; sem dúvidas temos aqui dois dos mestres mais destacados entre os carpinteiros, aos quais devemos somar os que colocaremos em relevo nos próximos capítulos ao abordar os trabalhadores do porto.

Entre os avaliadores do ofício de pedreiro a situação não é diferente. Em 1775 foi eleito como avaliador Antônio Manuel Ferreira que também fora escolhido como juiz para a vigência do período 1775-1776. Entre 1776 e 1778 o pedreiro avaliador eleito foi Francisco Pereira. Analisando o Livro de Termos da Irmandade de São José identificamos dois mestres de nomes semelhantes: Francisco Pereira Ramalho que foi juiz em 1760-1761 e Francisco Pereira Ramos Correia, que foi escrivão em 1758-1759 e juiz de 1763 até 1766. Considerando que os avaliadores eram escolhidos entre os mestres mais prestigiados, é possível que tenha sido um desses dois. Por fim, para o período de 1778-1779 o avaliador escolhido foi o mestre Francisco Nunes Soares que também foi juiz em 1777-1778.¹⁷⁸

De modo geral é possível notar que os avaliadores das obras dos dois ofícios mencionados dialogavam o posto de avaliador com as suas trajetórias enquanto escrivães e

¹⁷⁶ Atas da Câmara do Recife (1761-1784). Arquivo do Instituto Histórico, Arqueológico e Geográfico de Pernambuco.

¹⁷⁷ Livro de Termos da Irmandade de São José do Ribamar; Livro de Vereação da Câmara do Recife 1761-1784)

¹⁷⁸ Idem.

juízes do seu grupo profissional, o prestígio conferido pelos cargos, a experiência profissional e o fato de ser alfabetizado.

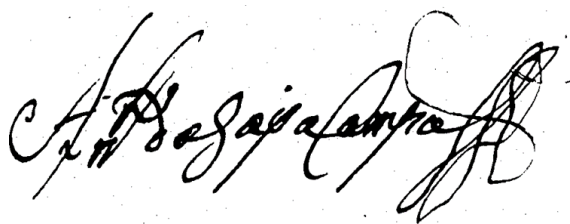


Figura 2: Detalhe da assinatura de Antônio da Gaia Campos no termo de juramento do ofício de pedreiro avaliador das obras. 08/02/1792. AHU_ACL_CU_15_CX 188, Doc 13034

Quando da eleição dos avaliadores destacados acima durante a década de 1770, esta se realizava na Câmara Municipal e não carecia de confirmação régia, afinal as eleições eram anuais e o posto provisório. Todavia, quando Antônio da Gaia Campos solicitou a Rainha D. Maria a confirmação do seu posto, o processo ainda tramitava em 1795, sendo o mestre escolhido para o cargo em 1792. Diante disso acreditamos que ao final do século XVIII o posto tenha se tornado, de fato, um ofício régio e vitalício, como era o de armeiro dos armazéns, ou de mestre da ferraria real.

Outros três postos de avaliadores presentes no Recife foi o de avaliador de ouro, avaliador da prata e o de pedras preciosas, cujas eleições só identificamos em 1775. Tais ofícios foram ocupados por mestres ourives do ouro e da prata. Na ocasião de 1775 foram eleitos Antônio José Gonçalves como avaliador do ouro, Antônio Pereira Pinto como avaliador da prata e Manuel Gomes de Castro como o avaliador das pedras preciosas.¹⁷⁹ A existência do ofício remonta – pelo menos – o início do século, e destacamos a sua importância, principalmente para o mercado de artigos de luxo, já que era preciso profissionais capazes de avaliar as peças produzidas com ouro, prata e pedras preciosas.

Assim vamos encontrar em 1749 o ourives morador do bairro de Santo Antônio no Recife, Antônio de Paiva Castro; o mestre foi eleito e empossado como contraste e ensaiador do ouro da praça, e no dia 10 de fevereiro compareceu à casa do juiz de fora da câmara da vila onde prestou juramento e tomou posse do cargo, como vemos no termo abaixo:

[...] apareceu Antônio de Paiva Castro, oficial de ourives do ouro com a sua provisão, digo, com esta sua provisão requerendo ao dito Doutor Juiz de Fora lhe desse posse e

¹⁷⁹ Atas da Câmara do Recife (1761-1784). Arquivo do Instituto Histórico, Arqueológico e Geográfico de Pernambuco.

juramento do ofício de contraste do ouro nela declarado, ao qual o dito Doutor Juiz de Fora deu o juramento dos santos evangelhos em um livro deles [...] ¹⁸⁰

A imagem mostra um detalhe de uma assinatura manuscrita em tinta escura sobre um fundo claro. A assinatura é fluida e cursiva, com o nome 'Antônio de Paiva Castro' claramente legível no centro. Há algumas abreviações e floreios típicos da escrita do século XVIII.

Figura 3: Detalhe da assinatura de Antônio de Paiva Castro no termo de posse e juramento. 10 de fevereiro de 1749. AHU_ACL_CU_015, Cx. 77, D. 6405

Após o seu provimento no Recife o mestre ourives passou a requerer a confirmação do seu posto ao Rei D. José I o que foi matéria de bastante debate, e embora tenhamos anotações nas margens do requerimento por parte dos conselheiros do Ultramar indicando que o requerimento fosse atendido, é certo que o processo iniciado com o requerimento de 1749 ainda estava tramitando em 1755.

O que transparece na documentação é que a resposta dos agentes da Coroa enviada ao mestre ourives foi a solicitação de que ele juntasse os papéis do contraste e ensaiador do ouro anterior a ele, provavelmente com o objetivo de se certificar da existência do posto no centro urbano. Em resposta, o ourives emite um novo requerimento, provavelmente de 1754:

Diz Antônio de Paiva Castro, morador da Vila de Santo Antônio do Recife de Pernambuco; e nela contraste do ofício de ourives pelo Senado da Câmara daquela Vila que querendo o suplicante confirmar o seu provimento por Vossa Majestade foi servido mandar juntar a carta do seu antecessor Francisco Xavier Pereira, e porque esta se não acha confirmada por Vossa Majestade por não ter ele a pretensão de o fazer nem ainda os mais que naquela vila tem servido a dita ocupação pois se não acham registrada na secretaria do Conselho Ultramarino e só assim o suplicante deseja confirmar a sua [...] ¹⁸¹

O mestre anterior a ocupar o posto tinha sido Francisco Xavier Pereira que, ao contrário de Antônio Paiva, não havia solicitado o provimento do seu posto à Coroa. E como o mestre Antônio Paiva informou em seu requerimento, o ofício existia mesmo sem estar registrado na Secretaria do Conselho do Ultramar. Em janeiro de 1755 a exigência dos papéis do antigo mestre foi retirada e o mestre foi enfim confirmado em seu posto.

Importante considerar que em 30 de julho de 1766 foi emitida uma Carta Régia que proibiu o exercício do ofício de ourives em Minas Gerais, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco,

¹⁸⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 77, D. 6405

¹⁸¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 78, D. 6505

tornando – em teoria – o ofício inviável no Brasil. E junto à prática do ofício de ourives, teríamos o fim dos cargos de juiz, escrivão e de avaliador.

Todavia não é o que de fato ocorreu após 1766. Em 07 de setembro de 1771 João da Fonseca Félix foi eleito pela câmara como contraste e ensaiador do ouro e em 1775, como já havíamos mencionado foi escolhido Antônio José Gonçalves.¹⁸² A partir de 1775 temos um novo intervalo sem qualquer registro acerca da existência dos avaliadores do ouro. Contudo, acreditamos que mestres ourives continuaram atuando no Recife ao menos como avaliadores, e com o consentimento da Câmara do Recife em um claro gesto de descumprimento da Ordem Régia.

E assim como os avaliadores do ouro, também identificamos a realização de eleições de avaliadores da prata. Em 22 de março de 1766, por exemplo, após o falecimento do mestre ourives da prata Manuel Dias da Assunção, foi eleito João da Fonseca Teles. Todavia, pelo fato do juiz de fora estar ausente a eleição não teve validade, vindo a ocorrer novamente no dia 19 do mês seguinte e no dia 26 do mesmo mês de abril João Teles tomou posse do cargo.¹⁸³

Mas se os avaliadores, ou contrastes e ensaiadores do ouro, permaneceram atuando junto à Câmara do Recife, um novo requerimento de confirmação do cargo só foi emitido à Coroa no final daquele século. Em 1792 o mestre ourives Francisco Xavier Vieira solicitou à Rainha D. Maria provisão do ofício e em seu requerimento o mestre afirma ser morador do Recife e ter sido eleito pela Câmara, salientando que o ofício existia antes da sua eleição. Em resposta, o Conselho do Ultramar solicitou em 17 de outubro de 1792 que a Câmara do Recife informe sobre a criação do ofício e sobre a utilidade do cargo, o que os oficiais da câmara respondem no seguinte termo:

[...] informo a Vossa Majestade que a criação do dito ofício não é nova porque já a câmara antecedentemente o havia provido em João Moreira Barbosa Duarte. A sua precisão e a julgo muito útil e necessária ao público por aparecerem aqui infinitas obras vindas desse Reino que não vem contrastado, antes falsificados, o que não aconteceria se houvesse aqui um contraste que as examinasse e segurasse a fé pública. Se, porém, deve ou não haver este ofício público Vossa Majestade é quem o pode decidir e determinar por se acharem inteiramente proibidos neste estado os ofícios de ourives pela carta Régia [...]¹⁸⁴

Observa-se que primeiramente os oficiais da Câmara do Recife buscam se eximir do fato de terem instituído o ofício e afirmavam ter conhecimento da sua proibição, contudo,

¹⁸² Atas da Câmara do Recife (1761-1784). Arquivo do Instituto Histórico, Arqueológico e Geográfico de Pernambuco.

¹⁸³ Idem.

¹⁸⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 181, D. 12646

ressaltavam que o ofício já estava presente na vereação anterior. Mas ao mesmo tempo afirmam a necessidade do cargo, motivo pelo qual haviam também feito a eleição, afinal a vila precisava de profissionais que pudessem avaliar as peças vindas do Reino, comprovando se de fato eram de ouro assim também como a concentração do metal no produto. Essa alegação, para nós, resume a insistência dos oficiais da câmara a manterem o ofício de avaliador do ouro, afinal era necessário examinar os utensílios de luxo que chegavam à Capitania de Pernambuco e eram consumidos principalmente pelas elites locais.

Não sabemos o resultado do requerimento do mestre ourives Francisco Xavier Vieira, mas certamente nos últimos anos do século XVIII a pressão sobre os ourives por parte da Coroa havia diminuído. E assim é que vamos encontrar um edital da Junta Governativa da Capitania de Pernambuco de 9 de abril de 1800. O edital visava combater a introdução de peças de ouro e prata falsificados ou com quantidade de liga maior que a permitida por lei. A partir do edital a venda dos produtos fabricados com os metais deviriam ficar suspensas por um prazo de trinta dias e enquanto isso foram escalados os mestres Angelo da Costa Rozal e José Joaquim Pereira que deveriam avaliar as peças que só seriam liberadas após marcadas pelos ditos mestres. No edital consta que os artífices eram:

[...] homens de probidade, inteligentes e conhecedores dos metais, aquele do ouro e este da prata; ordena outrossim este governo para se evitar um furto escandaloso, que aquelas peças de ouro ou prata que se fizerem em venda, e que não estiverem marcadas pelos contrastes ou ensaiadores dos lugares onde elas foram fabricadas se apresentem aos ditos Angelo da Costa Rozal e José Joaquim Pereira para que as façam logo marcar com um sinal certo e determinado, pagando-se lhes pelos seus trabalhos o mesmo que se paga na cidade de Lisboa por semelhante trabalho [...] ¹⁸⁵

Os mestres deveriam ser pagos do mesmo modo que os artífices lisboetas, valor que desconhecemos. Mas, no que se refere ao pagamento dos outros avaliadores, o caso dos pedreiros e carpinteiros, eles recebiam do proprietário da obra uma quantia cuja parte deveria ser repassada para a câmara municipal. Até 1777 os mestres avaliadores deveriam repassar a quantia de 4\$800 por obra avaliada, todavia, a partir de janeiro de 1778 esse valor subiu como é possível observar no termo de vereação abaixo:

E logo no mesmo dia e mês atrás declarados fizeram vereação os vereadores atuais despacharam petições e ouviram as partes. E acordaram que os avaliadores do concelho que até o presente pagavam anualmente a esta câmara quatro mil e oitocentos réis paguem daqui por diante nove mil e seiscentos réis cada um por lhe ter crescido notoriamente os lucros do dito ofício com as avaliações que fazem de todos

¹⁸⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 216, D. 14598

os bens que vão à praça de tudo para constar mandaram fazer este acordão em que assinaram Joaquim José de Souza escrivão da câmara o escrevi.¹⁸⁶

Embora os valores apontados sejam baixos, houve um crescimento de 100% em relação ao valor anterior, de 4\$800 para 9\$600.¹⁸⁷ A justificativa para o aumento está baseado no fato de que os ganhos teriam aumentado significativamente diante dos trabalhos de avaliação no Recife que por sua vez deveria estar acompanhando a crescente expansão urbana da cidade nas últimas décadas do século XVIII. E se os mestres estavam ganhando mais com as avaliações, a câmara exigia o aumento da sua fatia.

Acreditamos que muito mais do que rendimentos, quer tenham sido mais ou menos lucrativos, os ofícios de avaliador estavam associados ao prestígio do trabalhador. Permitiam aos mestres de ofício se inserirem nos espaços de poder, no caso a câmara municipal, investidos de grande autoridade. E se o posto de juiz de ofício já conferia poder perante o corpo profissional, o de avaliador estabelecia certa autoridade perante o restante do corpo social. E afirmamos isso porque as obras só poderiam ser realizadas com o aval dos mestres, assim também como eram requeridos para fazer os orçamentos das obras da Coroa. E tais papéis ainda adicionavam um outro instrumento de negociação para os mestres artesãos diante daquela sociedade.

Enfim, como foi aqui discutido, os mestres dialogavam uma série de elementos, como o mestrado, a condição de juiz e escrivão dos ofícios, autoridade perante os profissionais mecânicos especializados, a alfabetização e até o fato de ser branco, com o ofício de avaliador. E para além das questões materiais, não temos dúvidas de o quanto os ofícios eram marcados por grande simbolismo e era utilizado como instrumento de ascensão social por parte dos profissionais especializado.

Em suma, os oficiais mecânicos buscaram através dos espaços que lhes eram possíveis, se inserir nos ofícios régios e, assim como os membros das elites, utilizarem os serviços prestados ao Rei como discurso de reconhecimento do seu papel social, conferindo a si autoridade, poder de negociação e circulação naquela sociedade. O mesmo foi operado em relação aos ofícios da câmara como discutimos logo acima. Em todos os casos, vimos que o

¹⁸⁶ Atas da Câmara do Recife (1761-1784). Arquivo do Instituto Histórico, Arqueológico e Geográfico de Pernambuco.

¹⁸⁷ A título de comparação, em 1772 o preço médio de uma arroba de açúcar branco em Pernambuco era de 1\$193 e de um rolo de tabaco na Bahia ao longo do século XVIII era de 8\$000, só para citar dois dos principais produtos da região. ANDRADE, Álvaro Pereira de. **História e Contabilidade – Diálogos Possíveis: o caso da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba – 1759-1775**. Recife: Tese de Doutorado, Universidade Federal de Pernambuco, 2013.

trabalho cumpriu um papel central na inserção dos oficiais mecânicos nos ofícios aqui discutidos e todos os seus benefícios, desafios e conflitos, assim também como nos projetos de ascensão social.

No próximo capítulo nos voltaremos para os artesãos que trabalhavam no porto do Recife ou estavam intimamente ligado às atividades realizadas naquele espaço que mantinha uma das maiores concentrações de profissionais especializados da América.

4 O PORTO DO RECIFE: UM MUNDO DE TRABALHADORES

No dia 08 de agosto de 1761 o carpinteiro José Rodrigues Papagaio deu entrada no posto de mestre calafate no Real Paquete. Na prática, foi empregado para fazer qualquer reparo que lhe fosse possível durante a preparação e ao longo das viagens da embarcação, e é possível que a sua prática enquanto carpinteiro de barco na travessia atlântica de Portugal para o Brasil tenha lhe possibilitado alcançar o posto. O carpinteiro ocupou a função por quase dez anos, de agosto de 1761 até 20 de março de 1771 com o soldo de 5\$000 mensais,¹⁸⁸ o que correspondia a 60\$000 anuais, valor razoável considerando o pagamento de outros artesãos que prestavam serviço à Coroa, como os mestres armeiros que recebiam 50\$000 anuais ao longo da primeira metade do século XVIII, mas bem menor que os 292\$000 anuais recebido pelo mestre da ferraria, no fim desse século.¹⁸⁹

Durante os quase dez anos em que esteve engajado como calafate do paquete Real, José Rodrigues dividiu o seu tempo entre as viagens à Fernando de Noronha na embarcações, que transportava soldados e víveres para o arquipélago, as atividades de carpinteiro na ribeira, fazendo reparos na embarcação em que trabalhava e em outras embarcações, caso fosse contratado. O mestre carpinteiro alcançou o posto depois de ter sido empregado no lugar de Manuel Pereira que até então realizava o papel de calafate do paquete, e tinha o direito de empregar alguém em seu lugar caso não tivesse condições para fazer a viagem, tendo com isso que realizar o pagamento do seu bolso. Provavelmente após ser empregado por certo período, antes de 1761, Papagaio acabou sendo assentado no posto. Segundo o que está registrado na certidão de Francisco Rodrigues Paiva, segundo escriturário da contadoria da administração e arrecadação da Real Fazenda e escrivão da receita e despesa, Papagaio merecia o posto por sua capacidade em exercê-lo.¹⁹⁰

E podemos entender um pouco mais sobre o trabalho desempenhado por José Rodrigues naquele período através do relato do capitão de infantaria José de Araújo Aguiar que foi destacado para comandar o presídio de Fernando de Noronha. O capitão já conhecia Papagaio desde quando o carpinteiro havia iniciado as suas atividades na capitania e fora realizar serviços na fortaleza de Itamaracá que na época era comandada por ele e voltava a se encontrar com o artífice na viagem para Fernando de Noronha. Na ocasião o mastro do paquete em que viajavam arrebentou e segundo o José de Araújo “[...] o dito mestre indo no mesmo consertou, tanto no

¹⁸⁸ AHU_ACL_CU_15, Cx. 203, D.13833

¹⁸⁹ Os valores recebidos pelos armeiros e pelo mestre ferreiro foi discutido no capítulo anterior.

¹⁹⁰ AHU_ACL_CU_15, Cx. 203, D.13833

mar quanto naquele presídio, ficando com toda a segurança [...]”¹⁹¹. E além dos consertos na embarcação, José Rodrigues ainda realizou uma série de obras na fortificação do arquipélago, o que também fora destacado pelo militar ao elencar os serviços prestados pelo carpinteiro em sua presença.

O período em que o carpinteiro José Rodrigues trabalhou no complexo do porto do Recife, entre as idas e vindas à Fernando de Noronha, foi extremamente rico sob o aspecto profissional; mas também na construção das redes de sociabilidade e também na sua inserção da estrutura corporativa artesanal do centro urbano, afinal era o espaço de maior concentração de artesãos da Capitania e Pernambuco e uma das maiores de todo o Atlântico.

Quando nos referimos ao complexo do porto do Recife, tratamos de toda uma área que concentra o embarque e desembarque de pessoas e mercadorias, a ribeira onde ficavam estacionados as embarcações, e onde eram realizados os reparos nos barcos, e – por fim – o estaleiro, onde eram as embarcações eram construídas. Nesse complexo estavam carpinteiros, calafates tanoeiros, marceneiros e poleeiros; atuavam nesse espaço ainda os pedreiros, latoeiros, ferreiros e funileiros, só para citar os que realizavam serviços diretamente ligado às embarcações; além claro de um grande contingente de carpinteiros e calafates de embarcações que chegavam dos diferentes portos do mundo português.

É importante considerar que em um mundo em que o principal, e as vezes único, meio de transporte capaz de interligar os continentes eram os barcos, havia todo um empreendimento voltado para esse meio. Dos investimentos para a construção, com a obtenção de madeiras e outros materiais, o acabamento das embarcações, e também os serviços de reparos durante as viagens e quando os barcos estavam ancorados nos portos, as atividades marítimas ofereciam grande oferta de trabalho aos artífices.

Ofereciam serviços e interligavam os mundos. Era através dos portos que os sertões se comunicavam ou se conectavam com o Mundo Atlântico, por onde as drogas do sertão, o couro e o charque eram negociados junto às manufaturas europeias, os tecidos e utensílios de luxo asiáticos, além dos seres humanos escravizados e produtos agrícolas africanos. E seja pelas rotas que possibilitavam o comércio local, com pequenas embarcações, seja através do comércio intercontinental que ligava as diferentes praças do mundo português, os barcos cumpriam um papel decisivo. Em suma, é importante dizer que os portos constituíam um dos nichos profissionais dos artesãos, aliás, constituía o mais importante e volumoso nicho das atividades artesanais, principalmente em centros como o Recife.

¹⁹¹ Idem.

E como já dissemos, o porto do Recife configurava entre os mais movimentados de toda a América durante o período que estamos tratando. Na América portuguesa, durante o século XVIII, era superado apenas pelo porto de Salvador e do Rio de Janeiro. Além de corresponder a um dos maiores centros exportadores de açúcar, cachaça e – no final do século XVIII – algodão, chegavam no Recife grande contingente de escravos da Costa da Mina e também da Angola. Por outro lado, do porto do Recife partiam e chegavam embarcações carregando madeira, carne, couro, farinha e produtos da Europa, Ásia e África para os portos atlânticos e fluviais de outras capitanias e do sul da própria capitania de Pernambuco.¹⁹² Muitas das atividades tinham os artesãos entre os principais agentes, como o corte e comércio de madeiras, como veremos mais afrente.

A princípio, é difícil apontar com exatidão o número de trabalhadores que atuavam no complexo do porto do Recife, o que tentaremos apontar no próximo capítulo, assim também quem eram esses trabalhadores; mas para entender as relações que envolveram artífices, o sistema corporativo artesanal, os diálogos com o Estado, assim também como a inserção dos artesãos no mercado e seus projetos de mobilidade social, vamos focar em fragmentos das trajetórias de alguns artífices que ou trabalhavam no porto ou estavam ligados às atividades realizadas neste espaço, particularmente na figura do mestre da ribeira.

4.1 OS MESTRES CARPINTEIROS DA RIBEIRA: INTERMEDIANDO O INTERIOR COM O ATLÂNTICO

Em um cenário cuja madeira era um produto essencial para a construção e manutenção do principal meio de transporte que conectava todo o mundo português e, de modo mais amplo, os continentes, povos e culturas, é possível compreender prontamente porque os carpinteiros desempenhavam um papel central nas atividades portuárias. E se considerarmos ainda a importância da madeira na construção civil podemos acrescentar uma função ainda mais central aos carpinteiros que trabalhavam no porto, afinal, como veremos, eram eles os responsáveis pelo fluxo de madeiras através do complexo portuário.

E podemos acrescentar aqui um aspecto que talvez requeira mais estudos, e que não contemplamos, mas não deixamos de observar. Para o historiador e até mesmo os curiosos que

¹⁹² DIAS, Érika S. de Almeida C. **Redes Mercantis, os homens de negócio e a Coroa portuguesa: propostas de empresas comerciais na segunda metade do século XVIII**. LISBOA, Breno Almeida Vaz et. al (ORG). **Essa Parte Tão Nobre do Corpo da Monarquia. Poderes e sociabilidades em Pernambuco colonial. Séculos XVI-XVIII**. Recife: Editora da UFPE, 2016. Pp. 231 – 262; SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos e Mofatras. O grupo mercantil do Recife colônia (c. 1654 – 1759)**. Editora da UFPE: Recife, 2012.

se debruçam sobre os catálogos da documentação do Arquivo Histórico Ultramarino referente à Capitania de Pernambuco, é perceptível uma maior preocupação da Coroa com a remessa de madeiras para o Reino a partir de 1755, o que deve estar diretamente ligado ao terremoto de Lisboa. Ou seja, a necessidade de uma quantidade maior de madeiras para a reconstrução da cidade e até para a frota que fora destruída no sismo e o subsequente maremoto, pode ter – consequentemente – possibilitados aos artífices responsáveis pelas madeiras no complexo portuário do Recife angariar mais poder através do seu ofício. Mas qual o papel desempenhado pelos carpinteiros nesse complexo portuário?

Temos apontado alguns ofícios régios que eram ocupados pelos artesãos, ofícios esses que foram normalmente exercidos pelos artífices de maior prestígio na capitania, particularmente quando o posto possibilitava mais acesso ao mercado de trabalho, lucros e, acima de tudo, privilégio naquele mercado limitado. No presente tópico, destacamos o ofício de mestre carpinteiro da ribeira. O papel dos artesãos que ocupavam esse posto era o de adquirir madeiras de qualidade para suprir as demandas da Coroa, seja para a construção civil ou náutica, e selecioná-las antes de remeter ao Reino. Ao longo do nosso processo de pesquisa pudemos observar que os mestres carpinteiros da ribeira agregaram às suas funções a preferência nos trabalhos de reparo das embarcações e, por fim, a direção sobre as atividades de construção das embarcações no estaleiro do Recife. O posto do mestre carpinteiro da ribeira também possibilitava ao artesão encabeçar uma rede de artífices não examinados, aprendizes e ajudantes livres ou escravizados, desde os que trabalhavam no complexo portuário até trabalhadores que atuavam na Paraíba e Alagoas, de onde vinha grande parte das madeiras que foram enviadas para o Reino a partir de Pernambuco durante a segunda metade do século XVIII.

A ribeira das naus era o grande centro de negociação das madeiras na oriundas da Capitania de Pernambuco e Paraíba. Lá os artesãos e comerciantes ou artesãos-comerciantes traziam as madeiras para negociar com a Coroa e com particulares e nem sempre o comércio atendia aos interesses do Rei.

Em 30 de abril de 1755 o governador da Capitania, Luís José Correia de Sá (1749 – 1756), enviou um ofício a Diogo de Mendonça Corte Real, secretário de estado da Marinha e Ultramar, tratando da necessidade de realização de ajustes sobre o corte e negociação das madeiras para a fábrica da Ribeira das Naus. O governador afirmava a dificuldade em adquirir madeiras para a realização dos trabalhos na Ribeira das naus principalmente por causa da falta de cabedais por parte dos madeireiros. Naquele momento não havia investimentos suficientes para estimular os trabalhadores a irem cortar, transportar e, por fim, vender as madeiras tão necessárias no porto. Segundo ainda o governador, o Rei D. José I já havia ordenado que se

tratasse a situação das madeiras na ribeira enviando setenta mil cruzados de moeda provincial da Bahia. E sobre o dinheiro remetido, Luís Correia de Sá prestou consta informando que se tiraram:

[...] vinte e quatro contos para completar os soldos da infantaria e o resto que eram dos mil cruzados para pagar as madeiras. Na frota passada vieram como Vossas Excelências sabem: cento e dez mil cruzados, dos quais se tiraram os vinte e quatro contos para a infantaria e dos cinquenta mil cruzados que ficaram, como não veio nenhuma separada providência para a nau de guerra no seu [ilegível]. Se gastaram quarenta e cinco, ficando por bem conta somente cinco mil cruzados para pagamento das madeiras [...]¹⁹³

O governo da capitania não tinha como suprir a demanda por madeira com os recursos da fazenda Real. Segundo Luís Correia de Sá, nas duas ocasiões acima relatada, o saldo restante não foi suficiente para saldar as dívidas com os madeireiros que, de acordo com o governador, “tinham feito, e posto neste Recife com grande trabalho e despesa, e por esta razão pararam todos com o justo receio de se lhe não pagar o muito, vendo que nem o pouco se lhe pagava [...]”.¹⁹⁴ e diante da falta de madeiras no porto de Pernambuco naquele período, ou ao menos das que pudessem ser adquiridas pela Coroa, aceitava uma alegada sugestão de que lhe fosse enviada uma charrua carregada de madeiras antes da chegada da frota à Pernambuco para a realização dos reparos que seriam necessários.

A mesma preocupação foi dispensada pelo governador que sucedeu Luís Correia de Sá, quando em 25 de abril de 1757 Luís Diogo Lobo da Silva (1756 – 1763) enviou novo ofício ao secretário de estado da Marinha e Ultramar Tomé Joaquim da Costa Corte Real, tratando das negociações da madeira na capitania.¹⁹⁵

Segundo o governador, enquanto a Coroa carece de madeiras para a fábrica das embarcações – particularmente no estaleiro de Lisboa – as madeiras que eram retiradas em Pernambuco estavam sendo compradas pelos particulares por conta da falta de dinheiro da fazenda Real. Diante dos limitados recursos dos carpinteiros de madeira para vender o produto do seu trabalho e receber dentro de um prazo mais alargado, as madeiras acabavam caindo nas mãos dos particulares.¹⁹⁶

Analisando as manifestações de preocupação por parte dos agentes da Coroa com os preços da madeira, podemos identificar uma rede de artífices que eram responsáveis por encontrar o recurso nas matas, transportá-los e realizar a venda na ribeira. No porto, o

¹⁹³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 78, D. 6525

¹⁹⁴ Idem.

¹⁹⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 83, D. 6900

¹⁹⁶ Idem.

responsável por receber essas madeiras cortadas pelos oficiais carpinteiros de machado era justamente o mestre carpinteiro da ribeira, que mediava o comércio do produto no Recife e as vezes ele mesmo comercializava o produto. Analisando os documentos referentes à construção e reparos de embarcações na ribeira do Recife, percebemos que frequentemente os mestres da ribeira recebiam valores pela venda da madeira. Assim, em 5 de setembro de 1778, o mestre da Ribeira José da Costa recebeu 25\$580 pela venda do produto na obra da fragata Nossa Senhora da Graça¹⁹⁷; o mesmo mestre José da Costa recebeu 1\$600 no início de 1784 pela venda de tábuas na obra de reparo do Navio Nossa Senhora do Pilar e São João Batista.¹⁹⁸ E ainda, podemos mencionar a quantia de 1:082\$770 recebida por Manoel Simões e de 1:889\$850 recebida por Manoel Martins Beiriz pela venda de madeiras para a construção da corveta Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José em 1776.¹⁹⁹

Em todos os serviços de reparo e construção de embarcações os artífices receberam tanto pelo pagamento de jornais dos dias trabalhados, quanto pela venda de materiais, entre eles as madeiras. E como veremos no próximo capítulo o carpinteiro da ribeira prevalecia nas obras das embarcações pertencentes a Coroa e na venda dos materiais. Contudo, devemos observar que o referido mestre não tinha condições de controlar completamente os serviços no porto e as atividades de corte das madeiras, daí o motivo de entendermos esse ofício como o agente de conexão entre os artesãos carpinteiros de machado que trabalhavam nas matas e o trabalho no porto, ao mesmo tempo que exercia a conexão entre os trabalhadores, os comerciantes e a Coroa.

Retomando o ofício do governador Luís Diogo Lobo da Silva, podemos entender um pouco mais as dificuldades com o acesso às madeiras, por parte da Coroa, assim também como o procedimento dos carpinteiros de machado. De acordo com o governador:

[...] depois de as entregarem ao administrador, cuidam em pôr os seus papeis correntes e tanto que assim as tem os negociam com os mercadores da praça com rebate considerável e recebendo do líquido em que se ajustam duas partes da fazenda em preços muito subidos, e uma em dinheiro com o que vão novamente para o mato continuarem os seus cortes, fica perdendo não os seus manufatores, mas sim a fazenda de Sua Majestade, a importância do rebate e o excesso porque lhe vendem as fazendas em atenção a demora do pagamento que uma e outra coisa bem computada, excede de trinta por cento e como o manufator continua na sua fábrica, com esta diminuição se vê com evidência ser-lhe este prejuízo indiferente, por rigorosamente lhe não pertencer, mas sim a Sua Majestade, pelo satisfazer no maior, porque as compra.²⁰⁰

¹⁹⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 130, D. 9840

¹⁹⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 150, D. 10890

¹⁹⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 124, D. 9450

²⁰⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 83, D. 6900

Ou seja, diante das dificuldades de pagamento por parte da Coroa das madeiras cortadas, os artífices carpinteiros de machado ajustam a venda das madeiras com o mestre da ribeira e após receberem os papéis da Coroa os negociam com os comerciantes da praça com descontos sobre o valor total, recebendo imediatamente a metade do valor negociado. Para o governador essa operação era danosa à fazenda Real uma vez que o preço inicial já era superfaturado por conta do valor final alcançado junto aos comerciantes. O interessante desse processo é que os próprios artesãos com mais posses participavam dessa operação, particularmente os que ocupavam os ofícios régios. Como vimos, o próprio carpinteiro da ribeira José da Costa recebeu pela venda de madeiras à Coroa na década de 1770, e isso poderia ser uma prática mais comum do que podemos observar com os poucos documentos que temos à disposição.

Mas quem foram os artífices que ocuparam o posto de mestre carpinteiro da Ribeira? E ainda, como articularam em torno de sua função os regulamentos corporativos e angariaram poder? Essa são algumas das questões que podemos refletir agora.

Não possuímos dados sobre a atuação dos carpinteiros da ribeira para a primeira metade do século XVIII, por outro lado, conseguimos identificar os artífices que ocuparam o posto durante grande parte da segunda metade deste século.

No início de 1750 o mestre carpinteiro Antônio dos Santos Ribeiro requereu ao Rei D. José I o provimento do posto de mestre das carretas e trem de artilharia do Forte do Matos, localizado no extremo sul do bairro do Recife, que estava vago desde a morte do antigo mestre Antônio Teixeira. No requerimento Antônio Ribeiro se intitulava carpinteiro da ribeira das naus de Pernambuco e almejava agregar os dois ofícios.²⁰¹

Embora o carpinteiro Antônio dos Santos Ribeiro escrevesse requerimento se intitulado mestre da ribeira no início da década, aquela época o posto era de fato ocupado por outro mestre.²⁰² É possível que Ribeiro, que terá uma trajetória bastante exitosa, já tivesse papel importante nas atividades do porto e logo iria assumir o ofício que desejava, mas nos primeiros anos da segunda metade do século XVIII, quem comandava as atividades era João Rodrigues Leite.

Através de um requerimento do mestre João Rodrigues Leite ao rei D. José I, pedindo a confirmação de um aumento salarial que fora dado pelos oficiais da Fazenda Real, de 1753, pudemos entender melhor as funções desempenhadas pelo mestre carpinteiro da ribeira, assim também como as relações em que estava inserido.²⁰³

²⁰¹ AHU_CU_ACL_15, CX 75, D. 6259

²⁰² Idem.

²⁰³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 82, D. 6841

O carpinteiro João Rodrigues Leite era natural do Reino e foi provido oficialmente no posto de mestre carpinteiro da Ribeira e administrador das madeiras, o título completo do ofício, em 23 de fevereiro de 1753. Leite foi provido no ofício pelo governador Luís Correia de Sá (1749 – 1756), que através de uma certidão assim justificou a sua escolha:

Certifico que ordenando-me Sua Majestade que ajustasse o corte de madeira de sucupira para a fábrica da ribeira das naus da cidade de Lisboa, se me insinuou que por este ministério me valesse da inteligência do mestre João Rodrigues Leite no qual achei sempre muita verdade e conheci um grande zelo da Fazenda Real, e achando precisa a sua continuada assistência, tanto para receber a que era capaz, como para registrar a menos boa e não menos para fazer os assentos necessitando-se também do seu engenho para a boa arrumação da dita madeira [...]²⁰⁴

O seu provimento se deu a partir da necessidade gerir o trabalho de seleção e organização das madeiras que seriam enviadas para o Reino. Acreditamos que João Rodrigues Leite tenha sido o primeiro carpinteiro da ribeira do Recife provido no posto, e que o cargo foi instituído diante da crescente necessidade da Coroa de organizar o negócio das madeiras em Pernambuco, sobretudo diante das dificuldades com os preços e a pouca verba para adquiri-las.

Em uma cópia do provimento do ofício, podemos observar que João Rodrigues Leite deveria negociar com outros artesãos a compra das madeiras e até se deslocar para a Paraíba e para o sul da capitania, atual Alagoas, para tratar do corte e embarque das madeiras daquelas áreas para o Recife. Assim, no caso do atual território de Alagoas, João Leite deveria tratar com o carpinteiro responsável pelos trabalhos naquela região no período, o mestre Francisco Rodrigues da Costa, que por sua vez geria toda uma rede de artífices empregados no corte da madeira. Ainda observando o termo de provimento, podemos acompanhar as funções desempenhadas pelo artífice:

Ordeno ao dito João Rodrigues Leite, não só o cuidado das ditas madeiras, como também a descargas delas, e o seu recebimento reconhecendo-as nas paragens que lhe parecer mais cômoda para não terem descaminho como também o embarque delas na frota, havendo conhecimento dos mestres dos navios que as levarem que me entregará para eu delas fazer remessa e para toda a despesa que for necessário para o embarque e desembarque delas aqui me pedirá o dinheiro que importar que lhe mandarei saber fazer, o que muito lhe recomendo e fio dele pelo conhecimento que tenho de sua inteligência, verdade e bom expediente.²⁰⁵

João Rodrigues Leite, através do seu posto, possuía liberdade de locomoção e ação no complexo portuário na atenção ao seu ofício e às referências não apenas à sua habilidade

²⁰⁴ Idem.

²⁰⁵ Idem.

profissional, mas também à sua inteligência são elementos que o destacavam diante dos outros artífices. Como veremos também no caso de José Rodrigues Papagaio, o discurso formulado acerca da inteligência dos artesãos acaba por diminuir o estigma do defeito mecânico sobre os mestres de ofício, sobretudo daqueles que receberam mercê de um ofício régio, caracterizando, as duas coisas, instrumentos de diferenciação e mobilidade social por parte desses trabalhadores.

O carpinteiro João Rodrigues Leite foi provido com o soldo de \$500 diários, o que correspondia a cerca de 15\$000 mensais ou 180\$000 anuais, valor superior ao que recebiam os soldados das tropas de linha, e mais que o triplo dos 50\$000 anuais recebidos pelos artesãos armeiros do Armazém Real. Todavia, após o provimento no ofício, o mestre carpinteiro passou a requerer um soldo mais elevado, uma vez que para poder receber, avaliar, assentar as madeiras, tratar o embarque com os comandantes dos navios exigia muito do artífice para executar as funções. Mas além disso, a maior insatisfação do artífice, em suas próprias palavras era que:

[...] o suplicante com este emprego ficou impedido de poder tratar de outro algum negócio ou agencia particular fora desta praça nem ainda na mesma por ser precisa a sua assistência pessoal e diária na dita ribeira e em todo o tempo o tempo que dura o desembarque e condução das ditas madeiras e deve deixar pronto em toda a ocasião que elas chegarem para saber fazer sua obrigação, perdendo por este modo as conveniências que se lhe ofereceram que todas lhe são precisas para sua sustentação e da grande família [...]²⁰⁶

Ou seja, o volume de trabalho não possibilitava que o mestre da ribeira pudesse desempenhar outras atividades senão aquelas que já estavam sob sua responsabilidade. Ao menos este é o seu argumento principal. E diante disso João Rodrigues Leite requereu um aumento de soldo, propondo 1\$280 diários, um pouco mais que o dobro dos \$500 inicialmente estabelecido. A solicitação do mestre foi arbitrada na Capitania de Pernambuco pelo recentemente empossado provedor da Fazenda Real, João do Rego Barros, que achando o valor solicitado bastante alto, resolveu a questão ouvindo os outros mestres artífices que atuavam na ribeira e que acabaram confirmando a necessidade de se estabelecer o valor pedido.²⁰⁷

A situação se define a partir da intervenção do doutor procurador da fazenda João Rodrigues Colaço, em 16 de dezembro de 1753, que julgou justo a solicitação do mestre carpinteiro devido ao grande volume de trabalho que era desempenhado pelo artesão, mas

²⁰⁶ Idem.

²⁰⁷ Idem.

arbitra um valor intermediário de \$800 diários, como informa o governador Luís José Correia de Sá em 16 de dezembro de 1753:

[...] Vista a informação do doutor procurador da fazenda, com a qual me conformo o dito doutor procurador mande pagar ao suplicante a razão de vinte e quatro mil réis por mês, que se contarão de vinte e três de fevereiro de mil setecentos e cinquenta e três, até o tempo que durar nesta incumbência [...] ²⁰⁸

E ainda sobre os proventos do mestre carpinteiro da ribeira, cabe observar que na condição de responsável pelo comércio das madeiras entre os carpinteiros de machado e a Coroa, o mestre poderia se beneficiar obtendo porcentagens sobre as vendas, ou ele mesmo realizando negociações diretamente – como os exemplos mostrados acima – ou através de terceiros atuando sob os seus interesses. Claro, tudo isso para além dos regulamentos o qual o mestre da ribeira deveria se submeter.

O período em que João Rodrigues Leite ocupou o ofício de mestre da ribeira e avaliador das madeiras foi marcado pela ação da Coroa em baratear o acesso ao produto para construção, buscando alternativas. Junto a isso, o artesão conseguiu manobrar bem as suas funções, não só para a permanência do cargo, aproveitando o cenário que estava vivenciando, mas também o de estabelecer maior domínio sobre os trabalhos desempenhados na ribeira, como veremos adiante.

Por seu turno, movida – entre outras coisas – pelos interesses de expansão ou renovação da frota marítima, e dos serviços da Coroa, é latente na documentação que a partir do ano de 1755, a Coroa passou a exigir mais do governo da Capitania de Pernambuco, alternativas que aumentasse a oferta, a qualidade e diminuísse os preços das madeiras. E por uma coincidência trágica, o fim daquele ano, em 1 de novembro de 1755, foi marcado por um forte terremoto, seguido de um maremoto, que arrasou a cidade de Lisboa e outras cidades costeiras do Reino. A partir daí o acesso a uma quantidade cada vez maior do material tornou-se essencial para a Coroa.

Todavia, como a Capitania de Pernambuco era um dos territórios de ocupação mais antiga da América Portuguesa, as madeiras grandes e de qualidade situavam-se a distâncias cada vez maiores do complexo portuário do Recife. A solução sondada pela Coroa foi justamente o de buscar o produto nos territórios vizinhos. Assim, em 30 de abril de 1755 o governador de Pernambuco Luís José Correia de Sá, através de um ofício, trata de averiguar a possibilidade de se cortar e transportar madeiras da Baía da Traição, na Capitania da Paraíba,

²⁰⁸ Idem.

cerca de 180 km ao Norte do Recife. Na ocasião viajaram Antônio de Oliveira, piloto e patrão mor do porto do Recife, o capitão de paquete João de Oliveira e o nosso conhecido mestre da Ribeira José Rodrigues Leite.

O piloto João de Oliveira e o patrão-mor do porto do Recife foram descritos pelo governador como homens “peritos de toda a costa desta capitania, tanto para a parte do sul, como do norte”. De acordo com observações dos enviados, o governador achou difícil encontrar madeiras a menores preços por conta da distância em relação ao porto e por causa do mar agitado que dificultava a ancoragem das embarcações. Luís Correia de Sá ainda observou que o valor a ser alcançado nas madeiras, que ao menos eram abundantes naquelas paragens, não podia ser mensurado haja vista que era preciso antes tratar com os artesãos que trabalhavam na Paraíba. Mas para isso, propunha o envio de trabalhadores da Capitania de Pernambuco para lá “[...] os que eu conheço aqui capazes e com que tenho ajustado as que até agora se tem feito ainda que lhe dobrassem o preço, lhe não fariam conta irem trabalhar para o distrito da Baía da Traição [...]”²⁰⁹

Contudo, para Luís Correia de Sá e outros peritos, entre eles o nosso carpinteiro da ribeira, a solução para a demanda por madeiras de qualidade a menor custo estaria não na Capitania da Paraíba, onde na verdade continuarão fluindo madeiras para Pernambuco, mas ao sul de Recife, na Baía de Jaraguá, nas imediações da atual cidade de Maceió, Alagoas. Segundo o governador, em Jaraguá havia madeiras de sucupira em abundância, e que segundo o carpinteiro da ribeira, João Rodrigues Leite, poderá vir com preço menor e em maior quantidade do que da Baía da Traição. De fato, a Baía de Jaraguá parecia mais cômoda, e de lá eram enviadas madeiras também para a Bahia, já havendo, portanto, uma rede de trabalhadores lá instalados. E diante das informações passada por João Leite, em 17 de maio de 1755 o governador escreve um novo ofício, onde relata que havia tomado a decisão de averiguar pessoalmente as possibilidades de explorar o sul de Pernambuco:

[...] tomo a resolução de ir pessoalmente ver a dita barra levando os práticos mais inteligentes para com eles se examinar exatamente o fundo, a comodidade do ancoradouro, a facilidade de entrada e saída e abrigo da enseada, e o tempo em que deve ir ali embarcações para carregar as madeiras; e como para as que naquele porto se carregarem, se deve fazer diverso preço do que o celebrado para as que vem a este Recife por que se há de abater tudo quanto os carpinteiros pagam de frete, dos barcos que a conduzem que são exorbitantes. Faço questão de mandar para aqueles distritos o mestre João Rodrigues, que nesta praça está encarregado do seu recebimento e embarque. Não só julgo grande conveniência no abatimento dos fretes, mas ainda no

²⁰⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 78, D. 6526

menor gasto que se fará escusando-se a dispensa que nesta praça se faz desde que a madeira desembarca dos barcos, até desembarcar nos navios [...]²¹⁰

Ou seja, o governador Luís Correia de Sá acaba concluindo em seu relatório ser o porto da Baía de Jaraguá mais favorável que a Baía da Traição, haja vista a presença de madeiras de qualidade e facilidade para fundear os navios. E em vista desses fatores, são alcançados melhores preços nas madeiras obtidas ao sul da própria Capitania de Pernambuco. Todavia, a situação ainda não havia sido encerrada. Dois anos depois, o novo governador, Luís Diogo Lobo da Silva (1756 – 1763), enviou um ofício ao secretário de estado da marinha e ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real, em 25 de abril de 1757, onde reafirma o relatório de Luís Correia de Sá sobre as facilidades da Baía de Jaraguá.²¹¹

Não temos dúvidas de que o porto de Jaraguá era uma excelente opção para explorar madeiras naquele período, pois além de possuir o recurso em abundância, também dispunha de uma grande rede de pessoas envolvidas no corte e comércio das madeiras, como apontamos. E um processo resguardado no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, nos ajuda a observar o volume dessa atividade em Alagoas. Em agosto de 1757 – paralelamente à discussão realizada em Pernambuco sobre a utilização do porto de Jaraguá – a Coroa determinou a suspensão do corte de madeiras em Alagoas. É possível que a determinação tivesse o objetivo de reavaliar as possibilidades de exploração da região, ou que viesse a beneficiar o comércio com Pernambuco, já que até então o comércio do recurso acontecia sobretudo com a Bahia.²¹²

A determinação tomou muita gente de surpresa uma vez que em 13 de fevereiro de 1758 fora encaminhado ao governador do Brasil um requerimento para que fosse concedido o direito de enviar as madeiras já cortadas e acertadas com os contratadores da Bahia, o que foi atendido. No requerimento foram listadas trinta e uma pessoas envolvidas no corte da madeira e que enviaram certidão ainda em 13 de dezembro de 1757 comprovando que o recurso já estava devidamente extraído e esperando para ser transportado. Ainda juntamos ao grupo mais cinco pessoas que afirmaram ter cortado a madeira, mas não enviaram certidão. É muito provável que a grande maioria das pessoas arroladas fossem carpinteiro de machado e que estivessem envolvidas em um comércio bastante lucrativo e que mobilizava ainda outra grande quantidade de artesãos. A quantidade total de madeiras cortadas, voltadas para a construção de embarcações, foi de cerca de 6500 toras, que foram orçadas em vultuosos 80 cruzados.²¹³

²¹⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 79, D. 6579

²¹¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 83, D. 6900

²¹² ANTT: PT/TT/PBR/M3/000023

²¹³ Idem.

Voltando às discussões realizadas em Pernambuco, o governador Luís Diogo Lobo da Silva ainda avaliando a exploração do porto de Jaraguá, acrescenta algumas solicitações ao secretário ofício ao secretário de estado da marinha e ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real; segundo ele seria necessário destacar duas charruas para realizar o transporte das madeiras cortadas, diminuindo os custos com os fretes, e também instalar carpinteiros para se responsabilizarem pelo corte da madeira na região, o que talvez não fosse necessário, se pensarmos exclusivamente no fator mão de obra, mas que pudesse ser importante caso se buscasse estabelecer uma influência, ou controle maior sobre o porto de Jaraguá.

É muito possível que os carpinteiros da ribeira estivessem presentes em todos os principais portos dos Brasil durante o período colonial, e que eram inseridos também nos portos auxiliares à medida que se tornavam necessários. E foi justamente o que ocorreu em Jaraguá quando Luís Diogo Lobo da Silva propôs a instalação do ofício de carpinteiro da ribeira para se responsabilizar pelo recebimento das madeiras naquele porto. E tal necessidade se dava porque:

Sendo bem certo que esta ideia se não pode por em prática, sem haver dois homens na referida Bahia de Jaraguá, que encomendem, recebam e qualifiquem as madeiras, aceitando as boas e reprovando as más, dando bilhete aos vendedores, para com este requererem o pagamento na Câmara da Vila das Alagoas, aonde é preciso [...] ²¹⁴

Considerando o fragmento acima, em Jaraguá eram repassados recibos aos carpinteiros de madeira para que recebessem os valores correspondentes às suas vendas sem, contudo, estabelecer um critério que pudesse ser vantajoso à Coroa, provavelmente mais interessantes aos próprios artífices. E como o porto de Jaraguá já atendia a Salvador, já existia uma rede de trabalhadores que interligavam os carpinteiros que cortavam as madeiras às outras atividades, mas que distantes do controle do funcionalismo régio, atuavam da forma que lhe beneficiavam. E neste sentido, seja em Jaraguá, seja em Recife, o carpinteiro da ribeira atuava como um agente que exercia um duplo papel, hora representava a hierarquia profissional, remetendo-se à estrutura corporativa profissional, hora atuava como agente da Coroa, estabelecendo uma rede que controlava o trabalho realizado pelos carpinteiros desde o corte da madeira no interior do território, até o embarque dessas madeiras para o Reino. É importante pensarmos que esses dois elementos, a estrutura corporativa e o poder da Coroa, estavam conectados, pois como temos dito, muitas vezes o exercício de um reforçava o outro. Em outros termos, a ênfase em uma hierarquia profissional possibilitava um maior controle sobre os agentes que atuavam no porto

²¹⁴ Idem.

ou a ele estavam conectados, estabelecendo uma rede de poder, da Coroa ao carpinteiro de machado que trabalhava no interior do território.

Na ocasião do porto de Jaraguá o governador recomendou dois carpinteiros que lá já trabalhavam, Manoel Pereira Azevedo e Francisco Rodrigues da Costa.²¹⁵ Infelizmente sabemos pouco sobre os dois artífices, mas Francisco Rodrigues da Costa deveria ser a principal autoridade da ribeira de Jaraguá, pois cinco anos antes, quando em 23 de setembro de 1753 José Rodrigues Leite foi provido no posto de carpinteiro da ribeira e avaliador das madeiras do Recife, a este foi ordenado que tratasse diretamente com Francisco Rodrigues da Costa para que fossem compradas madeiras em Jaraguá.²¹⁶ Ele estava entre as trinta e seis pessoas arroladas como possuidoras de toras de madeira a serem enviadas para a Bahia quando da interrupção ordenada pela Coroa em 1757, no período, o carpinteiro alegou possuir 305 toras. Francisco é mencionado junto a sua patente de capitão, certamente da milícia local, e inserido em uma rede de comércio que envolvia os empreiteiros da Bahia Manoel Antunes de Abreu e Antônio Simões da Cunha.²¹⁷ Certamente tratavam-se dos dois carpinteiros cujas trajetórias teriam sido as mais exitosas ao sul da Capitania de Pernambuco naquele período.

Mas retomando o relatório prestado pelo governador Luís Diogo Lobo da Silva, o próprio recomendava que o que estava sendo pago aos dois artífices de Jaraguá, cerca de \$100 diários estava muito abaixo do necessário para o exercício do posto de carpinteiro da ribeira; e comparando a José Rodrigues Leite, que exercia mesmo posto em Recife, recomendava também \$800 diários.²¹⁸

A política da Coroa, ao estabelecer maior controle sobre o corte e comércio das madeiras atingia diretamente muitos artesãos que atuavam tanto no porto quanto no interior, e para isso lançavam mão do estabelecimento ou reforço de uma função já existente no Reino para os nossos portos. Tal ação beneficiava diretamente os artesãos que já dispunham de maior poder e experiência nos espaços coloniais. E à medida que o cargo era fortalecido, tornava-se também mais um instrumento de mobilidade social entre os mestres de ofício, assim também como meio de alcançar mais trabalho e rendimentos através dos privilégios que o cargo poderia auferir.

Voltando-nos novamente ao complexo do porto do Recife, o início dos anos 1760 foram marcados pela disputa entre dois mestres carpinteiros pelo ofício de mestre da ribeira, Antônio dos Santos Ribeiro e José da Costa. Na verdade, durante grande parte da segunda metade do

²¹⁵ Idem.

²¹⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 82, D. 6841

²¹⁷ ANTT: PT/TT/PBR/M3/000023

²¹⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 83, D. 6900

século XVIII esses dois artífices centralizaram as atividades artesanais no complexo do porto, seja no trabalho de administração do comércio das madeiras, reparo e na construção de embarcações.

Nós já mencionamos Antônio dos Santos Ribeiro aqui; no início da década de 1750 ele já se intitulava mestre da ribeira quando solicitou o posto de mestre do trem de artilharia do Forte do Matos do Recife.²¹⁹ Todavia, quem de fato exerceu o cargo ao longo da década de 1750 foi João Rodrigues Leite que teve presença marcante em 1755 quando a Coroa buscou otimizar as atividades ligadas ao corte e comércio das madeiras levadas ao porto do Recife e que eram embarcadas para o Reino. Todavia, em 24 de março de 1759 o governador Luís Diogo Lobo da Silva informa através de um ofício que havia conduzido Antônio dos Santos Ribeiro ao posto interino de mestre de carpinteiro da ribeira.²²⁰

Para ser mais exato, Antônio dos Santos Ribeiro foi conduzido ao posto em 30 de outubro de 1758. E segundo uma portaria passada por Bernardo Pereira de Vasconcelos, escrivão da Fazenda Real, Matrículas e da Gente de Guerra da Capitania de Pernambuco, o mestre João Rodrigues Leite encontrava-se em idade avançada e com problemas de saúde, tendo que se ausentar do trabalho por repetidas vezes, e por isso já não apresentava condições de atender às demandas impostas ao seu ofício. Ribeiro era atuante no porto – pelo menos – desde o início daquela década e aparece como o segundo carpinteiro mais destacado do complexo, e diante das ausências de João Leite, fora se inserindo no ofício que, por sinal, já conhecia muito bem.²²¹

Assim, em um ofício ao secretário de estado da Marinha e Ultramar Tomé Joaquim da Costa Corte Real de 24 de março de 1759, o governador Luís Diogo Lobo da Silva trata do assunto:

Nesta terra achei por mestre da ribeira a João Rodrigues Leite, encarregado da aprovação e escolha das madeiras que nela se compravam para a construção das naus de Sua Majestade fidelíssima, e como este além das queixas que lhe te sobrevindo, os muitos anos lhe servem de impedimento para poder satisfazer há tempos a esta parte a obrigação que lhe compete com atividade necessária pela qual percebe o ordenado que o mesmo senhor lhe manda dar pelo referido trabalho. Me vi obrigado a passar portaria a Antônio dos Santos Ribeiro, mestre do ofício de carpinteiro para na sua impossibilidade satisfazer esta diligência, tanto por me contar ter a inteligência, zelo e verdade de que se carece para o referido exercício, como por se sujeitar a fazê-lo sem mais utilidade que a de ser atendido quando venha a falecer o dito Leite, vindo por este modo a conservar-se o primeiro com a utilidade que lhe corresponde e bem merece pela verdade com que tem servido, e este a fazer-se digno da graça que implora

²¹⁹ AHU_CU_ACL_15, CX 75, D. 6259

²²⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx.90, D. 7259

²²¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 102, D. 7908

pela mediação de Vossa Excelência por se sujeitar ao trabalho sem prêmio que diminua e o modo de que aqueles carece para a sua subsistência.²²²

Antônio Ribeiro passou a exercer o posto de João Leite no final de 1758 sem receber soldo algum. Tal ação, já tinha como princípio a prestação de serviços à Coroa com o objetivo de acumular à sua folha motivos suficientes para ser provido no cargo quando da morte de João Leite, ação que – como temos abordado – insere os artífices na política de concessão de mercês da Coroa, e mesmo sendo ofícios menores e remunerados, a nosso ver, fazem parte dos projetos de inserção social dos muitos artesãos que trabalhavam no mundo português. Além disso, não podemos perder de vista o fato de que o posto lhe possibilitava mais trabalhos e mais recursos.

A presença de Antônio dos Santos Ribeiro na ribeira há cerca de uma década o colocava como o sucessor direto de João Rodrigues Leite; todavia, ao contrário do que poderíamos pensar, Antônio Ribeiro teve a dificuldade de enfrentar outro concorrente forte ao posto que angariava, o que já havia sido informado pelo governador Luís Lobo no ofício que citamos acima:

E como entendo que haverá requerimento por parte de outro carpinteiro parente do atual, chamado José da Costa, o ponho na presença de Vossa Excelência por me parecer justo preferir o dito Antônio dos Santos devida as razões que deixo expressadas tendo sempre por mais acertado, o que Sua Majestade determinar sem embargo de reconhecer não ser este em que falo de menor inteligência que outro pretendente.²²³

De fato, Antônio Santos Ribeiros e José da Costa requereram o cargo de avaliador das madeiras e carpinteiro da ribeira. Enquanto Ribeiro era natural de Pernambuco e já tinha papel destacado no complexo portuário, José da Costa era natural do Reino e tinha como trunfo ser parente e aprendiz do mestre da ribeira João Leite. Não conseguimos precisar o grau de parentesco de José da Costa e João Leite, mas os documentos transparecem que não eram pai e filho, talvez José da Costa fosse sobrinho de Leite e já se encontrava no Recife há muito tempo.

A disputa entre os dois artífices gerou uma solicitação por parte da secretaria de estado da marinha e ultramar ao governador Luís Diogo Lobo da Silva sobre o provimento do cargo pouco mais de um ano após o último ofício enviado pelo governador. A Luís Diogo Silva foi requerido informações sobre os serviços dos artesãos, o que foi respondido em 20 de janeiro de 1761. Apesar de mostrar uma tímida predileção por Antônio dos Santos Ribeiro, o governador apresentou um quadro em que ambos artífices demonstram habilidade e condições para exercer

²²² AHU_ACL_CU_015, Cx.90, D. 7259

²²³ Idem.

o ofício e receber o ordenado de \$800 diários, ou 24\$000 mensais. Naquela altura os dois artífices trabalhavam na ribeira, e nas palavras do governador:

Em ambos reconheço igual aptidão para o exercício de construírem barcos, sumacas e corvetas, que são embarcações que vejo formar neste porto, e nos reparos que tem feito os navios mercantes e naus de guerra não ouço queixar falem em os executar com a formalidade a que pelos seus ofícios são obrigados; porém para se lhes encarregar a feitura de naus de guerra entendo não terem toda a inteligência necessária. Maiormente vendo que muitos a quem se tem confiado fazê-las na ribeira das naus dessa corte em lugar de as construírem na regularidade precisa e lhes darem a devida forma, não conseguem mais que destruí-las, sacrificando sem utilidade o importante cabedal que se dispende em as fazer quando sucede errarem-se as medidas por não saberem o fundamento uma matéria de que não é fácil achar sempre construtores perito.²²⁴

Podemos notar que tanto Antônio Ribeiro quanto José da Costa eram vistos como equivalentes quanto a habilidade na execução das atividades profissionais variadas, assim também quanto aos seus procedimentos. E no início da década de 1760 ambos trabalhavam na construção de embarcações de pequeno e médio porte no estaleiro de Pernambuco. Mais afrente poderemos discutir melhor a presença dos dois artesãos nessas atividades pois os encontramos dirigindo a construção de embarcações no estaleiro, assim como poderemos apontar a presença deles no reparo dos barcos que ancoravam no porto do Recife. Todavia, o governador faz uma observação negativa quando analisa a dificuldade dos artífices para realizarem a construção de grandes embarcações, requerendo inclusive que se remetam um mestre construtor de Portugal para qualificar os trabalhadores que atuam do lado de cá do Atlântico.

Ao final do processo Antônio dos Santos Ribeiro foi confirmado no posto. No início de 1764 o mestre carpinteiro enviou um requerimento ao Rei D. José I, na condição de mestre carpinteiro da ribeira, solicitando o pagamento de seu soldo, que seria correspondente ao mestre anterior João Rodrigues Leite de 24\$000 mensais, anexando uma série de certidões que comprovavam estar no exercício daquele posto desde 1758. Àquela altura o possuidor do cargo e antigo mestre já havia falecido.²²⁵

Encontramos Antônio dos Santos ainda ativo no início da década de 1770. Quando do levantamento dos trabalhadores do complexo portuário realizado pelo governador Manuel da Cunha Meneses (1769 – 1774) o carpinteiro aparece listado como um dos três mestres construtores que atuavam no porto e tinha ao seu lado dois aprendizes, Mathias Nunes e Calisto

²²⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 94, D. 7466

²²⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 102, D. 7908

Antunes. Além disso, é provável que ele possuísse ao menos três sujeitos escravizados trabalhando com ele²²⁶

Ainda no ano de 1775 o carpinteiro Antônio dos Santos Ribeiro aparece nas contas da obra de construção do navio Netuno e Santo Antônio construído no estaleiro do Recife na condição de mestre construtor, embora não fosse o principal responsável pela obra.²²⁷ Sem dúvidas, Antônio Ribeiro foi, entre 1750 e cerca de 1775 um dos principais artífice entre os que trabalhavam no complexo portuário, o mais experiente, e um dos que gozava de mais prestígio e rendimentos.

Quando o nosso principal personagem, José Rodrigues Papagaio chegou à Pernambuco e iniciou o seu trabalho no complexo do porto, foi justamente com Antônio dos Santos Ribeiro que tratou, particularmente quando – já na década de 1770 – passou a trabalhar na embarcação da Coroa que levava soldados e suprimentos para a Ilha de Fernando de Noronha. E se Antônio Ribeiro ocupara o ofício de mestre da ribeira durante o período que destacamos, tinha no mesmo espaço o outro mestre carpinteiro que havia também concorrido ao posto; José da Costa, mais jovem, oriundo do Reino e parente de João Rodrigues Leite, alcançou também autoridade e prestígio no complexo portuário, dominando as atividades de carpintaria e comandando um grande número de trabalhadores a partir da década de 1770, substituindo paulatinamente Antônio Ribeiro.

A trajetória de José da Costa foi semelhante a de Antônio Ribeiro, exceto por ser oriundo do Reino e parente do antigo mestre da ribeira. Acompanhando o seu parente e carpinteiro da ribeira João Leite em suas atividades na ribeira, José da Costa teria aprendido o ofício de carpintaria ou desenvolvido as suas habilidades; quando do afastamento e a morte do antigo mestre, José da Costa já era mestre do seu ofício e assim pode concorrer com Antônio Ribeiro o posto de carpinteiro da ribeira.

No próximo capítulo, quando analisarmos os documentos que tratam sobre o conserto de embarcações e construção, veremos que no fim da década de 1770 José da Costa era o principal responsável pelo recebimento das madeiras que seriam encaminhadas ao Reino e pelas obras nas embarcações. O Carpinteiro alcançou o posto de principal mestre construtor de navios e obteve também a patente de Capitão. E nos valendo do já citado ofício do governador Manoel da Cunha Meneses, de 23 de março de 1772, podemos afirmar que nesse ano José da Costa era responsável por sete aprendizes do seu ofício, Marcos José dos Reis, Antônio Antunes, Thomás Correia, Francisco de Salles, José Elesbão, José da Fonseca e Marciano Francisco. E além disso,

²²⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8642

²²⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 120, D. 9169

seguindo o mesmo raciocínio aplicado ao mestre Ribeiro, José da Costa talvez fosse senhor de pelo menos seis sujeitos escravizados ajudando na condição de oficial carpinteiro.²²⁸

Acertando ou não nos dados referentes à posse de escravos, o que nos escapa diante de tão parca documentação, o certo é que José da Costa se tornou um dos mais proeminentes artífices de Pernambuco, sendo responsável por uma grande rede de trabalhadores, que como já temos dito, conectavam diferentes portos, e os trabalhadores do interior. Mas antes de continuar seguindo os passos de José da Costa, nos voltemos para os outros carpinteiros que atuavam no interior do território, mas que estavam conectados ao porto, os carpinteiros de machado.

4.2 PELAS MATAS DO INTERIOR: OS CARPINTEIROS DE MACHADO

A demanda por madeiras por parte da Coroa nunca cessou. E como já apontamos antes, no início da década de 1750 houve – ao menos para a Capitania de Pernambuco – um aumento nessa demanda, ou o estabelecimento de uma política que visava otimizar o envio do material para o Reino. E essa política foi aprofundada após o terremoto de Lisboa, quando as madeiras se tornaram essenciais para suprir o processo de reconstrução da cidade de Lisboa e, sobretudo, da frota portuguesa. E dentro desse processo os carpinteiros eram essenciais. E como já dissemos, organizar o trabalho desses profissionais passava por enfatizar a hierarquia profissional já presente no sistema corporativo. E se o mestre carpinteiro avaliador das madeiras ocupava o topo desta hierarquia, ele comandava uma rede de profissionais que tinha no outro lado os mestres carpinteiros de machado, que por sua vez comandava um conjunto de outros trabalhadores menos especializados que adentravam nas matas em busca das melhores madeiras que eram solicitadas.

Adentrar o território passou a ser inevitável para se obter as melhores madeiras, principalmente para a construção de embarcações, que exigia grandes toras. Em Pernambuco as matas do litoral foram devastadas para dar espaço ao plantio da cana-de-açúcar por volta da década de 1570, principalmente no litoral sul da capitania.²²⁹ E à medida que a expansão da atividade açucareira ia se acelerando, as grandes toras de madeiras tornavam-se cada vez mais raras na área litorânea e nos leitos dos rios. E as dificuldades remontam ao período do boom açucareiro, como cita Lucy Hutter:

²²⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8642

²²⁹ MELLO, Evaldo Cabral de. **O Bagaço da Cana**. São Paulo: Penguin e Companhia das Letras, 2012.

[...] em 1607, a uma consulta feita pelo Conde Meirinho-mor, Vedor da Fazenda real, ao autor dos Diálogos das Grandezas do Brasil, sobre a viabilidade de construção de navios no Brasil, a resposta obtida foi: “que não havia modo como se pudessem alevantar neste Estado embarcações de importância, porquanto as madeiras estavam já mui desviadas, pelos engenhos haverem consumido as de perto, e que assim custaria muita despesa o acarretá-la à borda d’água” [...] ²³⁰

E se já havia dificuldades em se obter madeiras para a construção de navios no início do século XVII, ao longo da segunda metade do século XVIII as dificuldades eram ainda maiores e – como já observamos – as alternativas eram busca-las cada vez mais distantes, nos portos da Paraíba e Alagoas. Objetivando preservar as madeiras para a construção de embarcações, a Coroa emitiu uma ordem Régia em 10 de dezembro de 1788, em que proibia particulares de retirarem o recurso das matas onde se cortam as madeiras de construção, e que essas devem ficar reservadas ao uso da Coroa. Todavia era uma situação difícil de se administrar uma vez que tal ordem contrariava diretamente os interesses e a economia local, como respondeu o governador da Capitania de Pernambuco D. Thomás José de Melo (1787 – 1798). Segundo o governador, não seria possível proibir o uso das tais madeiras porque o comércio na capitania só podia ser feito através de sumacas, corvetas e outros pequenos barcos cuja construção careciam das referidas madeiras, e por isso não havia proibido o corte delas, estabelecendo apenas a necessidade de aprovação para esta ação. ²³¹

Mas retomando a questão dos custos das madeiras em Pernambuco, devemos pensar também na quantidade e qualidade da mão-de-obra. Em meados do século XVII o número de trabalhadores especializados nessa função era bastante reduzido, o que tornava o empreendimento ainda mais caro. E com o aumento do contingente populacional, de trabalhadores escravizados e de oficiais mecânicos na capitania, haveria mais condições de suprir, razoavelmente, a demanda e diminuir os custos da operação.

E além do esforço em diminuir os custos das madeiras demandadas os agentes da Coroa atuaram na qualificação do trabalho, estabelecendo regras com ajuda dos artesãos portugueses que tinham experiência na atividade, assim também como enviando para o Brasil esses artífices para comandar o processo de corte nas matas. E esta foi uma preocupação que se intensificou na metade do século XVIII atravessando todo este período.

E deste modo, através de um ofício remetido pela junta governativa da Capitania de Pernambuco de 18 de janeiro de 1800 ao secretário de estado da marinha e ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, temos a informação da aplicação de um plano e regulamentação das

²³⁰ HUTTER, Lucy Maffei. **A Madeira do Brasil no Reparo e Construção de Embarcações**. Revista da Universidade de Coimbra. Nº XXXIII, ano 1985. Pp. 413-430.

²³¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 169, D. 11940

medidas das madeiras cortadas para a construção de embarcações em um aviso Régio de setembro de 1799. Além disso, o aviso régio se inseria em uma política de uniformização dos preços das madeiras nas capitanias, tendo como referencial os preços praticados no Pará, como podemos observar logo abaixo:

[...] estabelecidos para pagamento das madeiras de construção e regulamento que ultimamente se estabeleceu para se pagarem as mesmas madeiras na Capitania do Pará; e é o mesmo senhor servido mandar que se adote do dito plano e regulamento, tudo quanto for aplicável a esta Capitania, particularmente nas matas das Alagoas.²³²

E sobre a política de envio de profissionais reinóis, no intuito de obter um trabalho mais qualificado, assim também como a elevação técnica dos trabalhadores da capitania, é interessante acompanhar parte da trajetória do carpinteiro de madeiras Julião Alves, que trataremos a seguir.

Não sabemos se o carpinteiro de machado Julião Alves foi enviado para a Capitania de Pernambuco por iniciativa dos funcionários régios no Reino, ou se foi uma solicitação do governador de Pernambuco. Mas observando os conflitos e o tratamento descuidado que recebeu em Pernambuco, é provável que não fora requerido a partir do Recife. De qualquer modo, a presença de Julião respondia à necessidade de qualificação do trabalho de cortes de madeiras, assim também como estaria inserido nos planos da Coroa em estabelecer um maior controle sobre a atividade do corte das madeiras.

De Lisboa, em 15 de maio de 1781 o oficial do Arsenal Real do Exército João da Cunha de Eça Teles de Meneses informa ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, a nomeação de Julião Alves como oficial de carpinteiros de machado destinado à Capitania de Pernambuco. No documento Eça Teles de Meneses informa que Julião deveria realizar o corte de madeiras para a fabricação de aduelas. O carpinteiro já devia trabalhar no arsenal Real em Lisboa quando foi destacado para o serviço. Lhe foi pago o salário do mês vigente e mais dois meses adiantados, além de 24\$000, o correspondente a um mês de trabalho do mestre da ribeira em Pernambuco, para que o artífice se preparasse para a viagem. O carpinteiro cruzou o Atlântico acompanhado de instruções e de uma cópia de sua aprovação para o serviço.²³³

Quando Eça Teles de Meneses remeteu o citado ofício, Julião Alves já devia ter embarcado, uma vez que em 21 de junho daquele mesmo ano de 1781 já enviou

²³² AHU_ACL_CU_015, Cx. 213, D. 14472

²³³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 140, D. 10358

correspondência ao secretário da Marinha e Ultramar informando a dificuldade em encontrar as madeiras que procura por estarem mata a dentro. Além do fato de que grande parte dessas madeiras que procurava, sobretudo nas matas mais próximas, já haviam sido cortadas pelos oficiais da terra.²³⁴

O então governador de Pernambuco, José César de Meneses (1774 – 1787), informou a chegada de Julião Alves através de um ofício no mesmo dia em que o carpinteiro redigiu a sua correspondência, 21 de junho de 1781. Segundo o governador na mesma semana em que havia chegado, enviou Julião para as matas a verificar as madeiras que lá haviam, prometendo a assistência do pagamento praticado com os oficiais que trabalhavam na terra. Para o trabalho, segundo o governador, Julião iria ser acompanhado por oficiais carpinteiros da terra para lhe auxiliar em seu trabalho, além de poderem continuar as atividades na ausência do mestre carpinteiro.²³⁵

Não é difícil imaginar as dificuldades enfrentadas por um artesão recém-chegado do Reino para se embrenhar na mata atlântica úmida do litoral da Capitania de Pernambuco. Mesmo acompanhado por outros artífices que tinham experiência no serviço. Durante o segundo semestre de 1781 Julião Alves trabalhou nas matas das cercanias de Olinda, da Várzea, Apipucos e – por fim – Goiana. Cada vez mais se distanciando do Recife. E a pesar de ser constatado toda a diligência do artífice, este não logrou êxito em seu trabalho e além disso sofreu com problemas piores que a falta de madeiras na região litorânea e um clima quente e úmido da zona da mata pernambucana.

Em 3 de novembro de 1781, cerca de cinco meses após a chegada do mestre carpinteiro, o governador José César de Meneses tratou dos serviços prestados por Julião Alves através de um ofício encaminhado ao secretário de Marinha e Ultramar. Segundo o governador, ainda no fim de julho Julião Alves teria derrubado vinte e cinco árvores e tornando no mês seguinte para terminar o trabalho continuou a derrubada de árvores e o corte das toras em aduelas; todavia, diante do sol forte e seca que assolava a terra, as madeiras secaram e foram estragadas pelos bichos.²³⁶ Tal informação expressa as dificuldades do mestre artesãos em lidar com as condições de trabalho no Novo Mundo, e para piorar a sua situação, enfrentava a falta de equipamentos apropriados para trabalho, que ou eram inexistentes na capitania, ou eram muito caros. Realidade vivenciada por todos os artesãos que aqui labutavam. O próprio Julião Alves teria pedido ao governador que lhe fossem enviadas cutelas calçadas por aço – onde foi

²³⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 140, D. 10377

²³⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 141, D. 10390

²³⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 142, D. 10466

solicitado que se trouxesse do Reino – e serrotes, que segundo o governador eram muito caros. Os altos preços das ferramentas seriam – em parte – amenizadas em Pernambuco pelo estabelecimento de uma ferraria por parte da Coroa como apontamos no capítulo anterior.

Contudo, a maior dificuldade enfrentada pelo carpinteiro de machado Julião Alves foi o relacionamento com os agentes da Coroa, com quem deveria tratar em Pernambuco, com poder de interferir sobre o seu trabalho: o próprio governador José César de Meneses e o mestre da ribeira José da Costa.

Sobre o governador, o carpinteiro faz um relato dramático em um requerimento encaminhado ao secretário de marinha e ultramar. Segundo o carpinteiro, adentrando as matas e cortando algumas madeiras, retornou para informar ao governador que que havia poucas madeiras nas matas que havia trabalhado, além disso, retratou que aquele não era período propício para o corte das madeiras o que foi mal recebido por José César de Meneses que lhe ordenou que continuasse a sua busca em matas mais distantes. O carpinteiro apresentou a sua versão sobre a perda de madeiras que havia sido relatada pelo então governador: após ter entrado nas matas e encontrado madeiras, Julião Alves afirma que:

[...] depois os ir cortar em quarto minguante, (ilegível) cortei, rachei, sem terem prejuízo algum, nem de racharem, nem de entrar bicho e tendo já uma porção dela pronta, vim dar parte para se conduzir por que os carreeiros não queriam conduzi-la em tempo que viesse no paquete nesta diligência. Andei requerendo ao senhor general mais de mês e meio queixando-se que a madeira ia rachando por causa de muito sol que então fazia e que um bicho ia entrando dentro nela, depois de todo este dano é que lhe despachou essa portaria que lhe remeti e depois de já lhe pedir que mandasse que o capitão-mor, junto com os seus comandantes e oficiais, informasse a verdade de tudo, ele pôs o despacho que vai na dita [...]²³⁷

Ou seja, segundo o mestre carpinteiro de machado, o motivo da perda das madeiras cortadas teria sido a demora em transportá-las para o porto, e que solicitando brevidade ao governador não teria sido atendido. Acreditamos que o carpinteiro de machados foi boicotado e as madeiras cortadas não foram transportadas intencionalmente. A presença de Julião alves poderia estar atrapalhando a venda de madeiras para a Coroa por parte dos artífices que já realizavam tal atividade. Todavia, é difícil entender a participação do governador. Este talvez tivesse uma participação nos lucros dos negócios da madeira. Por outro lado, é possível pensar também que diante do boicote ou até dos problemas logísticos o carpinteiro tivesse enfrentado despertado a irritação do governador ao não saber lidar com as dificuldades as quais os trabalhadores locais já sabiam conviver.

²³⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 142. D. 10478

O certo é que desde a sua chegada e ao longo de suas atividades, o mestre Julião Alves enfrentou problemas em relação às obrigações do governador para consigo, como podemos continuar acompanhando do seu próprio relato:

[...] dou parte do que tenho falado com o senhor general desde que cheguei a esta terra. Ele me não quer mandar pagar senão os dias de trabalho, que trabalhar, e me disse que requeresse a Vossa Excelência, pois peço a Vossa Excelência se compadeça de mim, por que não reganho jornal para alugar cavalos para andar nesta diligência e para pagar a um homem que tenho em minha companhia que é para andar com a ferramenta, pois o Senhor (ilegível) nelas me não mandou dar senão as casas para dar a mim, sem ter mais dele abrigo algum [...]²³⁸

O mestre ainda relata ter andado no sol pelas matas, descalço e dormindo no mato, sem dinheiro para adquirir um cavalo e pagar aos trabalhadores ajudantes. Havendo ou não algum exagero por parte do artesão, é certo que o trabalho em Pernambuco foi marcado por muitas dificuldades para o mestre carpinteiro. Julião Alves havia feito pressão para que o governador José César de Menezes enviasse o ofício já citado por nós em que solicitava ferramentas para o trabalho do mestre, contudo o governador também apresentou um quadro de perda das madeiras, e se desde do início o José César não demonstrara boa vontade com o carpinteiro, a questão da falta de logística para o transporte das madeiras cortadas, tornou-se o centro nevrálgico do conflito entre o carpinteiro e o governador, empurrando cada um para o seu “adversário” a culpa pela perda das madeiras. Obviamente foi um embate que deixava o mestre carpinteiro em situação desfavorável.

E apelando ao juiz de fora, para que pudesse expor a sua versão dos fatos, assim como requerendo que o dito juiz pudesse interceder o cumprimento das condições aos quais lhe motivou vir à Pernambuco, mais uma vez Julião Alves não teria sido acolhido, segundo a sua própria narrativa:

Logo assim que apresentei ao juiz de fora este requerimento ele entrou a enfadar-se comigo e foi dar parte ao senhor general e mandou que se rasgasse esta podendo eu assim apresentar a Vossa Excelência a minha verdade por esta parte pois tinha já pedido ao senhor general que me mandasse tirar pelo capitão mor uma residência pelos oficiais e pelos vizinhos que estão ao pé da estrada dos matos, pedi, pois o despacho que no dito requerimento por assim ser tudo verdade.²³⁹

O mestre de ofício até conseguiu, em seu requerimento, apresentar a sua versão das desventuras vivenciadas em Pernambuco. Logrou anexar algumas certidões sobre os lugares

²³⁸ Idem

²³⁹ Idem.

trabalhados afirmando o seu empenho nas atividades. Mas uma questão que nos chamou muita atenção foi justamente o fato de que além de não contar com o apoio do governador da Capitania e do juiz de fora, Julião Alves também não pode contar com solidariedade do principal mestre carpinteiro do porto aquela época, justamente o mestre da ribeira José da Costa, o qual estava interligado pela natureza de suas funções. Segundo as alegações de Julião:

Que mandando o capitão José da Costa, mestre da Ribeira do estaleiro desta praça, e o que corria até agora com as referidas madeiras, informar a ele, justificante, e mostrar-lhe para um oficial as matas deste continente para cortar as sobreditas madeiras e aquelas que fossem melhores segundo a régia informação, talvez insinuado pelo dito José da Costa, como se deve presumir, o tem levado por matas menos abundantes de paus [...] ²⁴⁰

Além de não ter os seus direitos cumpridos pelos principais agentes da Coroa na Capitania, Julião Alves ainda teria sido sabotado pelos outros artífices sob a liderança de José da Costa, que o teria enviado para matas onde as madeiras não fossem abundantes, dificultando mais ainda o seu trabalho.

Desvendar essa trama através dos poucos documentos com informações tão superficiais nos coloca diante de muitas conjecturas e poucas certezas. Mas tratar de sujeitos que não estão inseridos nos estratos superiores daquela sociedade nos coloca frequentemente diante dessa situação. Todavia, acreditamos que toda a dificuldade enfrentada por Julião foi decorrente justamente do fato de que uma vez instalado na Capitania de Pernambuco, o carpinteiro afetaria todo o esquema de corte, remessa para o porto e avaliação das madeiras que seriam enviadas para o Reino e que estava sendo conduzido pelos artífices locais, tendo o mestre da ribeira como principal personagem. E o estabelecimento de mais funcionários recebendo soldo fixo a cumprir o referido trabalho para a Coroa na capitania poderia arruinar o lucrativo comércio, junto à Coroa, na Capitania de Pernambuco. Assim, a oposição a Julião Alves se valia menos de uma oposição ao trabalho de locais ao trabalhador reinol, do que uma oposição cerrada à função a qual Julião Alves teria vindo desempenhar. Lembrando que o próprio José da Costa não era natural de Pernambuco e que havia tantos outros trabalhadores carpinteiros de machado oriundos do Reino atuando em Pernambuco cujos nomes nunca iremos ter conhecimento.

E neste caso o mestre da ribeira José da Costa teria se valido de sua autoridade junto aos outros carpinteiros para fazer oposição a Julião Alves. E aqui temos uma rede corporativa formada se opondo ao significado do ofício desempenhado pelo mestre Julião Alves. A participação do governador José César de Meneses nessa ação não fica muito clara, sabemos

²⁴⁰ Idem.

apenas que teria dificultado bastante a vida de Julião Alves ao não cumprir com o que fora prometido ao carpinteiro de machado em Lisboa. Como já dissemos, suas motivações passam desde um enfrentamento direto por conta das perdas de madeiras cortadas nas matas e desafio, por parte do mestre, de sua autoridade, até a possibilidade do governador também ter interesse no negócio das madeiras, questão que ainda fica em aberto.

Os poucos documentos que tratam do trabalho de Julião Alves são referentes apenas ao ano de 1781 e, principalmente, do segundo semestre desse ano. Temos motivos para pensar que diante de tantas dificuldades o carpinteiro foi enviado de volta para Lisboa, onde poderia ser mais útil, haja vista que no arsenal da marinha de Lisboa eram construídas a maior parte das grandes embarcações de todo o território português, assim também para onde fluía muito das madeiras cortadas no mundo português.

O caso do mestre carpinteiro Julião Alves foi marcado pelo insucesso, principalmente porque foi resultado de uma intervenção da Coroa sobre uma rede de trabalhadores já estabelecida, que conectava os trabalhadores de Pernambuco, incluindo o atual Estado de Alagoas e as Capitania de Itamaracá e Paraíba. E é da Paraíba que podemos acompanhar o funcionamento dessa rede de carpinteiros de madeira.

Em 19 de agosto de 1788 o governador da Capitania de Pernambuco D. Tomás José de Melo (1787 – 1798) em ofício ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, prestou conta do trabalho de corte de madeiras na Paraíba. Para a ocasião foram destinados dois trabalhadores, Antônio Manoel Prata e Manoel Martins Beiriz.²⁴¹

Como de praxe, as informações sobre esses trabalhadores são mínimas, e sempre nos cabe compreender as suas trajetórias a partir de pequenos fragmentos sobre as suas vidas. Antônio Manuel Prata detinha a patente de alferes do regimento de granadeiros do terço auxiliar em Pernambuco. Embora a documentação não expresse claramente, mas Prata era carpinteiro e por conta do serviço teria se passado a Paraíba ao ser designado para o serviço pelo governador D. Tomás de Melo. Para a realização do serviço Antônio Prata não recebeu qualquer soldo e seus rendimentos seriam oriundos da venda das madeiras que pudesse cortar e enviar para o porto do Recife, claro, dentro das especificações e necessidades da Coroa.

Manoel Martins Beiriz, já era um carpinteiro que tinha alcançado grande êxito na Paraíba. Seguindo um dos indícios mais explícitos sobre ele, o seu nome, podemos apontar que Manoel Martins era oriundo de Beiriz, zona da Freguesia da Póvoa do Várzim, Cidade do Porto, de onde partiu o também carpinteiro João Francisco Varzim, que tratamos no primeiro capítulo.

²⁴¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 165, D. 11755

A região concentrava uma ribeira responsável pelos reparos e edificações das embarcações da Cidade do Porto em Portugal e, conseqüentemente, também um grande número de artesãos. Em suma, o mestre era oriundo do Reino, mas já devia estar instalado na Paraíba há muitos anos, haja vista a sua inserção social na capitania. O documento também faz referência a Beiriz como um carpinteiro de madeiras bastante ativo e requisitado na Capitania da Paraíba:

[...] porquanto o dito Manoel Martins Beiriz que o fez era quem cortava madeira para todos ou maior parte dos navios mercantes que se fabricavam, ou concertavam nos estaleiros particulares deste porto [da Paraíba]; e dos ditos cortes que fazia separava os paus de maior grandeza para Sua Majestade, e vendia os mais pequenos aos negociantes, para empregarem nos seus navios [...]²⁴²

Manoel Beiriz teria construído uma forte rede que lhe possibilitava vender as madeiras cortadas à Coroa apresentando um preço que era avaliado pela junta da real fazenda como vantajoso, haja vista que foi mencionado que caso a junta real achasse o valor excessivo realizava um abatimento nos preços cobrados. As madeiras eram entregues ao mestre construtor da Paraíba. Segundo o exposto no documento, Manoel Martins Beiriz recebia da Coroa \$800 diários – mesmo valor recebido pelo mestre da ribeira do Recife aquela época, José da Costa – e trabalhava com as suas próprias ferramentas. Segundo D. Tomás de Melo, Manoel Beiriz quando pedia dinheiro adiantado para o corte das madeiras, apresentava um “fiador abonado”. A menção a um “fiador abonado” indica que o carpinteiro possuía crédito na praça e estava inserido em uma rede de investimentos que atingia o negócio das madeiras, compreendendo sujeitos abastados na Paraíba e, talvez, em Pernambuco.

Tanto Manoel Martins Beiriz quanto Antônio Manuel Prata já estavam realizando o serviço antes de junho de 1788 nas matas da Paraíba. Embora estivessem realizando as mesmas atividades com o mesmo propósito principal, cortar madeiras para a construção das naus no arsenal real em Portugal, os mestres carpinteiros haviam sido contratados de forma diferente. Antônio Manuel Prata já devia ser um dos carpinteiros que fornecia madeiras ao complexo do porto do Recife e a ele foi encomendado as madeiras que a Coroa necessitava, dentro de especificações pré-estabelecidas. Já Manoel Beiriz já realizava seu trabalho na Capitania da Paraíba e venderia as madeiras que interessassem à Coroa quando terminasse o seu trabalho. Ou seja, no caso de Prata, os agentes da Coroa contrataram o seu serviço, ficando menos vulnerável a qualquer variação dos preços das madeiras ao final do trabalho. Desconhecemos se o serviço fora posto em pregão no Recife ou na Paraíba e acreditamos que a maior

²⁴² Idem.

possibilidade é de que fora diretamente encomendado aos artífices. No caso de Beiriz, ele pode realizar o seu trabalho usual, cortando e vendendo as madeiras no porto, repassando as que não interessassem à Coroa aos outros compradores, principalmente para a construção de pequenas embarcações.

Em 28 de abril de 1789, através de um novo ofício, o governador D. Tomás de Melo trata das providências relativas ao corte de madeiras e o desempenho dos dois mestres carpinteiros. O governador havia alertado anteriormente a Coroa de que o serviço realizado por Antônio Manoel Prata sairia mais caro à Real Fazenda que o serviço prestado por Manoel Martins Beiriz; em 23 de janeiro de 1789 a secretaria da Marinha e Ultramar respondeu que, embora seja mais caro, o serviço acaba ficando mais rentável à Coroa, uma vez que Prata cortaria apenas as madeiras dentro das especificações solicitadas, enquanto o “construtor de madeiras” Beiriz cortaria todas as madeiras para vender, o que causaria danos às matas e à fazenda caso tivesse que adquirir todas as madeiras.²⁴³

Através dessa documentação, podemos ter um plano geral sobre o trabalho dos carpinteiros de madeiras que viviam do corte e venda do produto. Algumas vezes poderiam estar atendendo diretamente a uma demanda da Coroa ou até terem arrematado o serviço. Todavia, na maioria dos casos atuavam por sua própria conta, com ou sem autorização, e que aproveitavam as demandas da Coroa para vender madeiras aos particulares, como aponta o então governador da Capitania de Pernambuco:

[...] tendo Vossa Excelência a bondade e de ponderar que os cortes feitos por conta da Real Fazenda tem grande vantagem de se não fazer neles desperdício algum de madeiras, cortando-se somente as árvores em outras peças que também na ribeira das naus são úteis e necessárias; e que pelo contrário um fabricante que corta a madeira por sua conta, abate as árvores que lhe parece com o pretexto do Real Serviço, vende toda a madeira que lhe querem comprar, e com este fim faz uma destruição nas matas, que virá a sentir-se brevemente, se não se atalhar a tempo [...]²⁴⁴

Embora a relação entre as demandas da Coroa e a oferta cada vez menor de madeiras próximas aos portos preocupassem alguns funcionários régios, o governador D. Tomás de Melo havia percebido que muitos dos artífices que trabalhavam no corte do produto defendiam também os seus interesses, além, é claro, de suprirem as demandas locais para a construção de pequenas embarcações, fundamentais para a economia local.

A comparação feita pelo governador da Capitania de Pernambuco entre o trabalho realizado por Beiriz e por Prata ainda nos ajuda a perceber outros detalhes relativos ao trabalho

²⁴³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 169, D. 11940

²⁴⁴ Idem.

de corte nas matas. O governador parece ter predileção por Manoel Martins Beiriz, pois segundo ele Prata desconhecia os caminhos, portos da Paraíba, matas e madeiras para o corte, assim como também era desprovido de cabedais para lhe confiar dinheiro destinado a fazer o pagamento dos trabalhadores, não conseguindo realizar o seu trabalho com sucesso. Segundo o governador, os trabalhadores de Prata estavam abandonando os seus postos de trabalho por falta de pagamentos.

Por já ser um mestre que trabalhava há anos na Paraíba, é mais do que compreensível que Manoel Martins Beiriz conhecesse melhor o território onde estava trabalhando. Mas nos interessou a comparação quanto aos recursos disponíveis para o pagamento dos trabalhadores. Já apontamos que o trabalho de corte de madeiras, conserto e construção de embarcações e envio de madeiras para o porto conectava um grande número de artífices. Estabelecia uma rede que tinha o mestre da ribeira o ponto central, e do outro lado havia o mestre carpinteiro de machado que, por sua vez, liderava um conjunto de trabalhadores que atuavam nas matas cortando madeiras. A maioria desses trabalhadores eram oficiais, ou seja, artífices não examinados, além de sujeitos escravizados. Os carpinteiros de machado eram os responsáveis por seus trabalhadores, realizando, inclusive, os pagamentos dos seus soldos. E aqui podemos perceber que a realização do trabalho de corte de madeiras requeria que os artífices tivessem capital suficiente para bancar uma temporada de corte, para só depois receber o valor correspondente às madeiras cortadas. E como já vimos, muitas vezes esses carpinteiros repassavam os papéis referentes à venda de madeiras à Coroa para os comerciantes, recebendo apenas uma quantia do valor total. Essa prática levava ao inflacionamento dos preços das madeiras, inseria os comerciantes no negócio, e até colocava os artesãos em uma condição de dependência dos próprios comerciantes, seja na obtenção de créditos, seja na operação de venda dos papéis das dívidas da Coroa.

Mas há outro elemento a ressaltar. A exigência de crédito fazia com que se reforçasse a hierarquia profissional entre os artesãos. Os mestres, mesmo distantes dos centros urbanos, e dos regulamentos corporativos que estabeleciam, por exemplo, que só os mestres de ofício pudessem abrir tendas e lojas, conseguiam assegurar a sua autoridade e domínio sobre a maioria não examinada dos oficiais mecânicos. Em outras palavras, o corporativismo se interiorizava através do poder dos mestres carpinteiros. E quando nos referimos ao poder, pensamos que além da autoridade estabelecida pelos regulamentos corporativos, eles detinham o poder econômico – para a realidade dos artesãos, claro – e também o poder de articulação que os permitia obter crédito na praça para bancar uma temporada de trabalhos nas matas. E era

justamente esse poder que mantinha firme a rede que tinha como cabeça o carpinteiro de machado.

E não podemos deixar de considerar a possibilidade de mestres como Manoel Martins Beiriz e José da Costa possuírem, além do crédito, capital suficiente para financiar o empreendimento de corte e comércio de madeiras, assumindo integralmente as atividades e auferindo lucros ainda maiores.

Para o governador, era evidente que Manoel Martins Beiriz tinha mais condições para manter o trabalho que Antônio Manuel Prata. Inclusive, para D. Tomás de Melo “Manoel Martins Beiriz é homem abonado, verdadeiro e conhece pela muita experiência que tem o modo de dirigir os cortes no tempo próprio, para saírem mais baratos”²⁴⁵ devemos acrescentar que àquela altura, Beiriz já devia ser também um contratador de serviços, delegando as atividades a um grupo de outros profissionais. Tanto Manoel Beiriz quanto Antônio Prata concluíram o seu trabalho entregando as madeiras que lhes haviam sido requeridas pela Coroa.

O resultado do trabalho foi entregue entre 01 de outubro de 1789 e 31 de março de 1790. Em 15 de setembro de 1790 o patrão-mor Bento Francisco e o mestre da ribeira, construtor de navios e capitão, nosso conhecido, José da Costa, assinaram um documento expressando conformidade com os preços apresentados por Prata e Beiriz. E após um período de menos de dois anos de trabalho, os dois carpinteiros receberam valores bastante expressivos, Antônio Manoel Prata percebeu 4:711\$390 e Manoel Martins Beiriz 5: 315\$990. Por fim, Prata ainda foi agraciado com a patente de capitão agregado na companhia de granadeiros do Terço Auxiliar em que antes era alferes.²⁴⁶

E como podemos perceber, o desfecho de um trabalho de cerca de dois anos teria rendido, além de lucros, também reconhecimento por parte da Coroa. É importante lembrar que uma parte do que foi recebido já havia sido despendido com o pagamento a outros trabalhadores e equipamentos, o que não podemos mensurar o quanto; todavia não temos dúvidas de que o capital recebido foi mais que o suficiente para gerar bastante lucro. E se Manoel Beiriz fortaleceu ainda mais o seu papel como mestre carpinteiro na Capitania da Paraíba, Antônio Manoel Prata recebeu uma patente militar acima da que ocupava anteriormente. Dessa forma podemos apontar, mais uma vez o quanto o trabalho especializado e o poder sobre outros trabalhadores possibilitava a alguns artesãos experimentarem alguma ascensão social, e neste caso esteve associado aos serviços prestados à Coroa.

²⁴⁵ Idem.

²⁴⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 174, D. 12255

Por fim, importa afirmar que seis anos mais tarde encontramos Antônio Manoel Prata atuante no corte de madeiras na Paraíba quando foi novamente contratado para fornecer o material para a construção de três navios no estaleiro do Recife, como é possível observar através de um ofício do governador D. Tomás de Melo de 20 de setembro de 1796. Junto a Manoel Prata não mais estava Manoel Martins Beiriz, mas sim o seu filho José Martins Beiriz que o sucedeu na condição de carpinteiro de madeira, apontando aqui a continuidade, na mesma família, do posto e da autoridade de mestre carpinteiro de machado naquela região.²⁴⁷

De modo geral, ao destacar o trabalho dos carpinteiros de machado podemos enxergar com mais proximidade as dinâmicas a qual estavam inseridas um grande conjunto de trabalhadores com mais ou menos especialização e rendimentos; também podemos compreender o quanto os artífices, mesmo os que atuavam no interior, estavam conectados através de uma rede corporativa ao mundo atlântico português. E por fim, como mesmo exercendo uma atividade que carecia de trabalho intensivo e pesado, alguns artesãos conseguiram emergir e alcançar prestígio, reconhecimento por suas atuações.

Retornemos agora para o complexo portuário do Recife onde estava uma das maiores concentrações de trabalhadores especializados do Atlântico Sul. E tal concentração se devia principalmente por duas atividades, a fabricação e o reparo de embarcações. Nos voltemos para discutir o perfil geral dos trabalhadores do porto.

4.3 UM MUNDO DE TRABALHADORES: OS ARTESÃOS DO COMPLEXO PORTUÁRIO DO RECIFE

Entre 08 de agosto de 1761 e 20 de março de 1771 o carpinteiro José Rodrigues Papagaio trabalhou como calafate na Ribeira do Recife à serviço da Coroa onde se dedicava aos serviços de manutenção e reparo dos paquetes do Rei que faziam a rota entre Recife e Fernando de Noronha.²⁴⁸ É difícil ter certeza sobre quantos artesãos trabalhavam no porto do Recife naquele período em que – embora não ocupasse a mesma posição econômica no Brasil – a praça do Recife apresentava um volume de circulação de pessoas e mercadorias muito maior do que em qualquer outro período anterior. E é de se acreditar que nas últimas décadas do século XVIII o complexo portuário concentrava também um número de trabalhadores, especializados ou não, que superava os demais períodos.

²⁴⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 195, D. 13393

²⁴⁸ AHU_ACL_CU_15, Cx. 203, D.13833

Todavia, um ofício apresentado pelo governador da Capitania de Pernambuco Manoel da Cunha Meneses (1769 – 1774) ao secretário do Ultramar Martinho de Melo e Castro, em 23 de março de 1772 dava conta dos serviços especializados prestados na ribeira do Recife, elencando os artífices de acordo com a sua profissão, status profissional e condição (livre, forro ou escravizado). Este é, na verdade, o único documento desta natureza que tivemos acesso na pesquisa, sendo por isso de enorme valor.²⁴⁹

Na verdade, o período compreendido entre os governos de Manoel Cunha de Meneses, José César de Meneses (1774 – 1787) e D. Tomás José de Melo (1769 – 1798) na capitania de Pernambuco, foi marcado por um perceptível aumento no número de documentos enviados à secretaria de Estado, Marinha e Ultramar em que se tratou de diversos assuntos referentes ao porto da praça do Recife; desde o envio de madeiras para o Arsenal da Marinha de Lisboa até registros contábeis dos gastos dos navios pertencentes à Coroa ancorados no porto, e tal volume de documentos nos possibilitaram refletir sobre a organização dos artífices em um espaço tão dinâmico quanto a zona portuária.

O citado ofício do governador Manoel da Cunha Meneses, foi realizado um ano após José Rodrigues Papagaio ter dado baixa no seu posto de calafate da ribeira e partir para Portugal à trabalho. O quadro apresentado pelo governador era praticamente o mesmo que o mestre carpinteiro conviveu um ano antes, e é este cenário que pretendemos discutir.

Em 1772 trabalhavam na ribeira do Recife 158 artífices divididos entre as profissões de carpinteiros, poleeiros e calafate. Todos os listados estavam envolvidos em atividades como as de reparos, manutenção e construção das embarcações, além do recebimento e corte de madeiras. Abaixo dividimos os artesãos de acordo com as suas profissões, status profissional e condição, como pode ser observado no quadro a seguir:

²⁴⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8642

Quadro 4: trabalhadores da ribeira do Recife arrolados no ano de 1772				
Trabalhadores	Carpinteiros	Poleeiros	Calafates	Somatória
Mestres construtores	3	3	4	11
Oficiais brancos	27	--	18	45
Oficiais forros	1	--	11	12
Oficiais cativos	20	7	--	27
Aprendizes brancos	23	--	6	29
Aprendizes forros	--	--	3	3
Aprendizes cativos	--	--	29	29
Total	74	10	71	158

FONTE: AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8642

No ofício do governador Manoel da Cunha Meneses (1769-1774), no que se refere a cor, os artífices estão separados em oficiais e aprendizes brancos, pardos livres, pardos cativos, pretos cativos e pretos forros, e foi a partir da linguagem utilizada no documento que construímos o quadro IV e a tabela I. Os sujeitos tidos e havidos por brancos afastam de si a condição da escravidão e o contrário está empregado no termo preto. Todavia, defendemos que para além da tez da pele, existe uma fluidez nos usos dos termos branco, pardo e preto que acompanha não apenas a condição de livre, liberto e escravizado, mas também a posição do artesão perante a hierarquia profissional interna e a hierarquia do conjunto social. Voltaremos a discutir essa questão com mais profundidade no quinto capítulo

Como é possível notar, a ribeira do Recife reunia um grande contingente de trabalhadores com mais ou menos especialização. À nível de comparação, o número listado no Recife é bastante inferior aos 421 trabalhadores arrolados por Russell-Wood que atuavam na ribeira de Salvador, sendo 272 escravos, 71 negros livres, 56 mulatos, 20 brancos e 2 índios. Não temos clareza se os dados apontados por Wood em seu estudo refere-se de fato aos trabalhadores especializados que atuavam no porto, ou ao quantitativo geral das gentes que labutavam na área ribeira soteropolitana ou em toda a cidade. De qualquer modo em fins do século XVIII o quantitativo de trabalhadores na ribeira do Recife era menor que o da antiga capital do Brasil e certamente também menor do que o quantitativo do Rio de Janeiro. Mesmo assim não deixa de ser um número considerável, haja vista que todos detinham algum grau de especialização profissional, mesmo os sujeitos escravizados.

Ainda precisamos observar que o levantamento feito pelo governador Manoel da Cunha Meneses leva em consideração apenas três grupos profissionais, carpinteiros, calafates e

poleeiros, justamente os que estavam diretamente envolvidos na construção de embarcações no estaleiro do Recife, excluindo da lista profissionais como os tanoeiros, que eram bastante atuantes na zona portuária, e outros que atendiam tanto serviços no porto quanto em outras áreas do Recife, como pedreiros, ferreiros, latoeiros e funileiros. Certamente teríamos um número muito além dos 158 trabalhadores arrolados. De qualquer modo, para nós resta trabalhar apenas com os dados mais seguros que possuímos.

O primeiro aspecto refere-se ao enorme desequilíbrio entre o número de mestres e oficiais não examinados. Apenas 11 mestres em um grupo de 158 profissionais, o que por si só já expressa a intensa hierarquização, centralização do trabalho em torno dos mestres de ofício. Ressaltamos, como veremos no capítulo seguinte, que os mestres dirigiam o trabalho dos outros artesãos, selecionavam os grupos de trabalho, e recebiam os pagamentos e depois repassavam para os demais oficiais. Os mestres também eram responsáveis por julgar a quantia que cada oficial deveria receber de acordo com o seu desempenho. Tal condição proporcionava poder político, além de uma condição privilegiada e diferenciada a esses mestres perante o restante do corpo social.

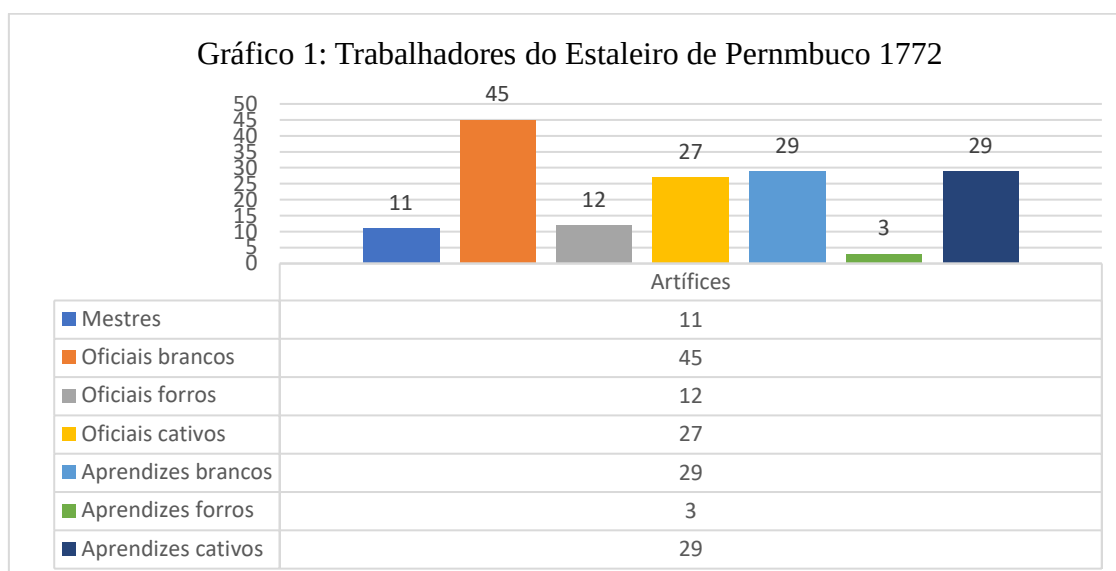
Os onze mestres de ofício arrolados eram os carpinteiros José da Costa, José da Silva e Monteiro e Antônio dos Santos Ribeiro; os calafates Manuel Ferreira, Antônio dos Santos Lisboa, Manuel Francisco da Rocha e João dos Santos; por fim, os poleeiros José Pereira Ramalho, José Gonçalves Lessa e Mathias Rodrigues.

Conhecemos dois dos três mestres carpinteiros. Antônio dos Santos Ribeiro pleiteara o posto de mestre da ribeira no início da década de 1750 e só com o afastamento do nosso conhecido e antigo mestre João Rodrigues Leite em 1758 é que passou a exercer ofício. Por ocupar o posto de mestre da ribeira naquele período, Antônio Ribeiro era um dos sujeitos de maior poder e prestígio entre os artesãos de todo o centro urbano. O mestre já tinha idade avançada no início da década de 1770 e o seu nome não consta nos registros que tratam da manutenção e reparo das embarcações no final daquela década, indicando que teria encerrado as suas atividades por esse período. Em 1772 Ribeiro possuía dois aprendizes trabalhando consigo, eram Mathias Nunes e Calisto Antunes. O outro mestre carpinteiro elencado no documento foi José da Costa que tornou-se o principal artífice do porto no fim da década de 1770; no próximo capítulo veremos o quanto José da Costa passou a ser o principal mestre artesão nas atividades de manutenção, reparo e construção de embarcações, além de ocupar o posto de mestre da ribeira e conquistar a patente de capitão.

José da Costa foi – sem dúvidas – umas das mais exitosas trajetórias entre os artífices do Recife durante todo o século XVIII, e em 1772 trabalhava com sete aprendizes, Marcos José

dos Reis, Antônio Antunes, Thomás Correia, Francisco de Salles, José Elesbão, José da Fonseca e Marciano Francisco.²⁵⁰ E como apontaremos adiante, José da Costa também era proprietário de escravos.

Retomando o relatório do governador Manoel Cunha Meneses e uma visão geral sobre os trabalhadores especializados do porto, organizamos um gráfico em que agrupamos os trabalhadores arrolados de acordo com a sua situação profissional (mestre, oficial e aprendiz) e segundo a sua condição (livre, escravo e forro).



FONTE: AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8642

Além do enorme desequilíbrio entre mestres de ofício e outros profissionais, chama a atenção também a quantidade relativamente pequena de profissionais escravizados. Se somarmos a quantidade de oficiais e aprendizes escravizados chegamos a apenas 56 sujeitos, o que corresponde a cerca de 35% da força de trabalho especializada. Este dado não nos surpreende haja vista que os artífices lançavam mão do sistema corporativo para – entre outras coisas – controlar o acesso dos sujeitos escravizados às profissões.

Esses números nos ajudam a repensar a ideia de que os ofícios eram ocupados, em grande parte por escravos, como afirma Kalina Vanderlei:

E se em fins do século XVI era possível encontrar um significativo número de brancos desenvolvendo atividades mecânicas nos núcleos urbanos de Pernambuco, a partir do XVII, esse mercado passou a ser dominado pelo trabalho escravo e pelo aumento da

²⁵⁰ Idem.

participação de homens de cor livres nas mesmas atividades. Logo, pretos e pardos eram a parcela majoritária dos oficiais mecânicos de Pernambuco.²⁵¹

Consideramos os dados analisados, os ofícios não eram ocupados majoritariamente por escravizados e nem por negros livres no último quartel do século XVIII, e acreditamos que o mesmo pode ser afirmado para todo esse século e os anteriores.

Se somarmos aos 56 sujeitos escravizados os 27 oficiais e 3 aprendizes alforriados, chegando ao total de 86 artesãos, o que superariam os 73 artífices restantes, e listados como brancos na documentação, mas ainda assim de forma bastante apertada, não constituindo uma predominância gritante. Além disso, deve-se considerar que o acesso ao mestrado estava vedado aos escravizados e até aos negros, o que discutiremos melhor no quinto capítulo. Esses dados, indicam o quanto o poder corporativo estava concentrado nas mãos dos mestres brancos que atuavam em seu benefício e os ajudava a se diferenciar dos outros, principalmente dos escravizados.

Mais adiante, no quinto capítulo, quando compararemos os dados apresentados sobre os trabalhadores do porto com os levantados a partir do registro da Irmandade de São José do Ribamar, poderemos ampliar essa discussão, mas desde já apontamos que não se aplica a tese de que os ofícios mecânicos eram ocupados predominantemente por escravizados e negros livres e libertos, ao menos no Recife. Inclusive observaremos que a participação desse grupo variava bastante de acordo com a natureza dos ofícios.

No documento analisado não há menção aos senhores dos sujeitos escravizados entre os trabalhadores especializados arrolados. Todavia, acreditamos que a grande maioria pertencia aos artesãos que trabalhavam no porto, sobretudo aos onze mestres de ofício das três profissões listadas e de outras que não aparecem no levantamento. O mestre carpinteiro Antônio dos Santos Ribeiro provavelmente era senhor dos cativos Manuel dos Santos, Domingos dos Santos e Vicente dos Santos; o outro mestre carpinteiro, José da Costa, talvez tenha sido um dos maiores proprietários desses sujeitos escravizados, entre os oficiais mecânicos.

Os escravizados Simplício da Costa, Sebastião da Costa, Manuino da Costa, Amaro da Costa, Joaquim da Costa, Amaro da Costa e Joaquim da Costa estão entre os que podem ter pertencido a José da Costa. Temos ciência de que apenas a presença de sobrenomes idênticos não comprova a posse dos sujeitos escravizados. Todavia, considerando os argumentos sobre as restrições do trabalho escravo nos ofícios mecânicos, as possibilidades de que muitos dos

²⁵¹ SILVA, Kalina Vanderlei. *A Plebe do Açúcar: A População Livre na Retomada da Jurisdição Portuguesa na Capitania de Pernambuco (Séc. XVII-XVIII)*. HISTÓRIA, São Paulo, 28 (1): 2009. Pg. 228.

sujeitos listados pertencerem aos artífices mais bem-sucedidos é muito grande. Assim, embora não seja um dado definitivo, é um indício para acreditar que José da Costa possuía seis sujeitos escravizados trabalhando consigo. E a posse de cativos corrobora ainda mais para o fortalecimento do poder político de José da Costa no complexo portuário.

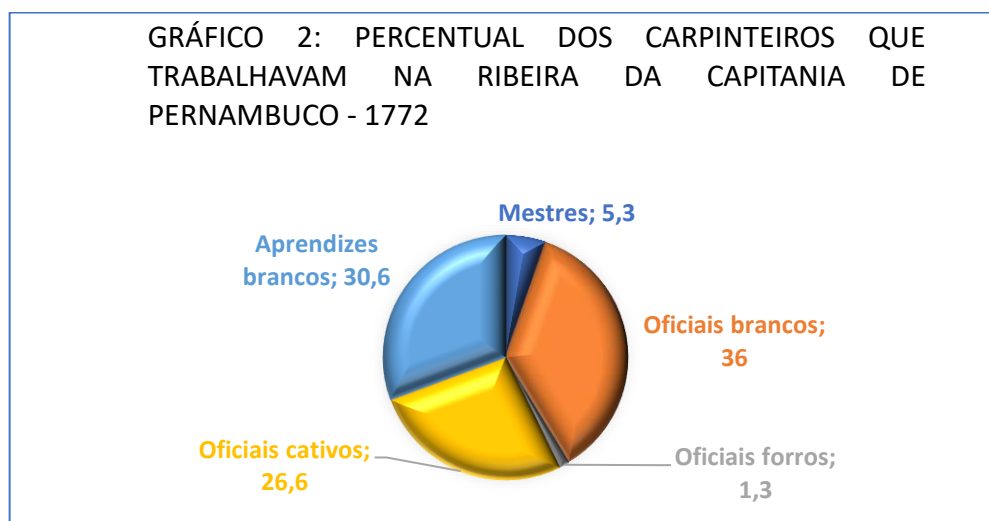
Ainda analisando os números apresentados no gráfico, identificamos uma quantidade pequena de sujeitos alforriados, apenas 15 o que corresponde a 9,4% do grupo. É difícil tecer qualquer conjectura sobre este número bastante reduzido de alforriados, cabendo a nós apenas considerar que os ofícios mecânicos podem significar um meio de mobilidade social tanto para o sujeito escravizado quanto para o livre. Aprender um ofício junto a um mestre, que muitas vezes era também o seu senhor, colocava o escravizado em uma situação complexa: poderia possibilitar meios de adquirir a liberdade através do seu trabalho de forma mais acelerada, juntando pecúlio, por exemplo, através de soldos maiores do que os cativos não especializados; em contrapartida, a posse de habilidades e conhecimentos tornava o cativo mais valioso, dificultando a alforria. Contudo, consideramos que o ingresso nas atividades artesanais poderia ser mais difícil para um sujeito forro que até mesmo para um escravizado, que poderia ser engajado no trabalho através do seu senhor.

Por fim, contabilizando todos os trabalhadores, livres, escravizados e alforriados, podemos observar uma grande concentração de aprendizes no porto, 61 ao todo. Este número corresponde a 38% do total dos trabalhadores; também o grande número de artesãos não examinados, 84 ao todo, correspondendo a 52% do total dos artífices. Esses números nos permitem afirmar que 90% da força de trabalho do porto do Recife não havia concluído todo o processo de qualificação profissional, que terminava na obtenção do título de mestre de ofício. Esses números reforçam o que já havíamos apontado antes, que o acesso ao mestrado iria além da posse de habilidades profissionais, era um elemento de distinção, e possibilitava aos mestres privilégios através de um status profissional diferenciado; possibilitava prestígio perante o restante do corpo social. Desse modo, o corporativismo também excluía a grande maioria dos artesãos de alcançarem o topo de suas profissões, o que voltaremos a discutir adiante.

E o grande número de aprendizes aponta não só para a renovação do corpo profissional, mas significa também o aumento da especialização profissional no Recife diante de uma demanda crescente por trabalho no porto. É de se notar que alguns desses aprendizes aparecem listados junto a um dos onze mestres que comandavam as atividades na ribeira, e a possibilidade de acesso desses sujeitos ao mestrado era muito maior que a dos que não aparecem ligados especialmente aos mestres. Essa possibilidade aumentava quando existia um laço de parentesco entre aprendizes e mestres, o que era bastante comum; e aqui podemos destacar os casos do

aprendiz Guilherme Ferreira, filho do mestre calafate Manoel Ferreira, e também o caso de Antônio Francisco da Rocha, filho do também mestre calafate Manoel Francisco da Rocha.²⁵²

Mas para que possamos conhecer com mais profundidade os trabalhadores especializados do porto precisamos afinar ainda mais a nossa análise e discutir a configuração desses trabalhadores analisando cada segmento profissional em separado. Dessa forma, lançamos mão da mesma documentação que temos discutido. Começemos pelos carpinteiros.



FONTE: AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8642

Examinando o gráfico acima destaca-se entre os carpinteiros um percentual de sujeitos escravizados abaixo da média geral. Enquanto a soma total de todos os trabalhadores especializados listados como escravos é de 35%, entre os carpinteiros a porcentagem é de 26%, e ainda, não foram listados aprendizes escravizados. Ao todo foram arrolados 20 sujeitos como pretos escravizados e apenas um preto forro. Por outro lado, temos uma grande concentração de carpinteiros elencados como brancos, cerca de 72% deste grupo profissional, o que corresponde a 53 trabalhadores.

Também é possível observar um certo equilíbrio entre oficiais e aprendizes entre os carpinteiros e que os dois grupos superam o número total de oficiais escravizados. Seguindo esta tendência, os anos subsequentes a 1772 podem ter sido marcados pela predominância ainda maior de carpinteiros brancos, ou tidos por brancos, sobre os negros, e ainda mais sobre os sujeitos escravizados. É possível pensar que, sendo o grupo profissional mais influente no porto, de onde vinha o mestre construtor de barcos, o carpinteiro da ribeira, o ofício que mais prestava serviços e mais rentável no porto, fosse também onde os brancos estavam mais presentes e onde

²⁵² Idem.

se fazia maior controle. Essa é a nossa explicação. Outros aspectos, havendo, estão além das possibilidades dos historiadores, pois não há documentos que nos permitam apontar outras coisas.

Entre os carpinteiros listados como oficiais, chamou atenção a presença de José Gomes Flores. Na década seguinte o artífice vai se tornar mestre poleeiro e no fim do século XVIII será, talvez, o único artífice a exercer este ofício na Capitania de Pernambuco.²⁵³ No próximo capítulo retornaremos a José Gomes Flores, mas agora interessa-nos notar que em 1772 havia no porto três mestres poleeiros: José Pereira Ramalho, José Gonçalves Lessa e Mathias Rodrigues.

O ofício de poleeiro era importante para a indústria naval, uma vez que estava voltado para fabricação e reparo das polias por onde passavam as cordas das velas dos barcos. Todavia, não parece ter havido grande demanda para os serviços dos profissionais poleeiros, e isso se vê até pelo fato de só existir 10 artífices listados no porto. Acompanhando os dados referentes ao conserto e fabricação de embarcações, que analisaremos no capítulo seguinte, é possível adiantar que todos os três mestres acima listados deixaram de trabalhar no ofício, seja por estar em idade avançada, morte ou mudança de profissão, no início da década de 1780.

Mas um dado que chama atenção em relação aos poleeiros é que dos dez trabalhadores arrolados em 1772, temos três mestres, acima listados, e sete escravos, que eram: Ventura Gonçalves, Anacleto Gonçalves, Francisco Gonçalves, Joaquim Rodrigues, Miguel Pereira, Antônio Pereira e Pedro Gonçalves dos Reis. Ou seja, se entre os carpinteiros apenas 26% dos profissionais especializados são escravizados, entre os poleeiros esse número sobe para 70%, o que nos ajuda a expressar porque a presença desses trabalhadores escravizados deve ser observada também dentro das especificidades dos ofícios. Neste caso, ao contrário dos carpinteiros, temos um ofício pouco lucrativo – como observaremos no próximo capítulo – e com um número de profissionais brancos bastante reduzido e incapaz de estabelecer algum tipo de organização corporativa. Basta observar que os poleeiros nunca chegaram a fazer, sequer, uma eleição para juiz de ofício.

Por fim, a ausência de aprendizes brancos ajuda a entender porque em 1804 o citado José Gomes Flores emite um ofício afirmando ser o único mestre poleeiro da praça do Recife e o seu filho o único aprendiz.²⁵⁴

O outro grupo profissional listado no ofício de Manoel da Cunha Meneses, os calafates, também apresentam as suas especificidades, nos voltemos a análise deste grupo.

²⁵³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 247, D. 16574; AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8642

²⁵⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 247, D. 16574

GRÁFICO III: PERCENTUAL DOS CALAFATES QUE TRABALHAVAM NO ESTALEIRO DA CAPITANIA DE PERNAMBUCO - 1772



FONTE: AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8642

Entre os calafates, destacamos o fato de haver maior heterogeneidade quanto a constituição racial, a condição social e o estatuto profissional dos artesãos, se comparado aos carpinteiros e poleeiros. Foram listados quatro mestres do ofício, Manuel Ferreira, Antônio dos Santos Lisboa, Manuel Francisco da Rocha e João dos Santos. Se há um aspecto comum a todos os ofícios, este é o abismo entre o número de mestres frente ao de artífices não examinados, desse modo esse grupo privilegiado e que dirigia as atividades dos calafates no porto correspondiam a apenas 5,6% do total dos trabalhadores. Por outro lado, o número de oficias, brancos e forros era de 29 profissionais, correspondendo a 40,8%, enquanto o quantitativo geral de aprendizes era de 38, correspondendo a 53,4% dos calafates. Ao contrário dos outros dois ofícios listados, o número de aprendizes entre os calafates superava o total dos que já haviam aprendido o ofício, o que expressa uma maior necessidade de profissionais calafates naquele período, assim também como um interesse maior pela profissão, sobretudo por parte dos proprietários de escravos, já que a grande maioria desses aprendizes eram sujeitos escravizados.

Ainda tratando dos aprendizes, todos aspirantes a artífices livres estavam, de algum modo, ligados aos mestres calafates. O mestre Manoel Ferreira ensinava o ofício ao seu filho Guilherme Ferreira, sendo este o seu único aprendiz; já Antônio dos Santos Lisboa possuía três, o branco Manoel José, o pardo Firmino Gomes e ainda um preto, possivelmente seu cativo, chamado João Bretanha; João dos Santos, também ensina a um jovem branco, José Duarte do

Nascimento, ao pardo Felix Maria e ao preto Braz do Nascimento, que assim como no exemplo anterior pode ter sido o escravo do mestre; o mestre Manoel Francisco da Rocha ensinava o seu filho Antônio Francisco da Rocha e mais dois jovens brancos, Antônio Franco e Manoel Ferraz; Joaquim dos Santos possuía apenas dois aprendizes, o branco João Francisco da Silva e o pardo Manoel Ignácio; por fim, o mestre Manoel Ferreira da Silva possuía um aprendiz, Ventura Pereira da Costa, cujo documento não indica a sua qualidade/condição.

Esse pequeno levantamento nos possibilita observar, ao menos entre os calafates um relativo equilíbrio entre pretos, pardos e brancos ligados aos mestres de ofício, mas por outro lado, a grande maioria dos aprendizes calafates são negros escravizados, 16 sujeitos ao todo, acompanhados de mais seis pardos também escravizados. Mas interessa pensar aqui que apesar da predominância de sujeitos escravizados, entre negros e pardos, neste grupo, eles estavam sob controle de um sistema mais rígido que entre os poleeiros, haja vista que os calafates estavam mais organizados e faziam eleições de juiz de ofício, embora não estivessem ligados a uma irmandade de ofício como os carpinteiros. Desse modo, os aprendizes escravizados, assim como os oficiais, dificilmente puderam exercer um papel mais relevante do que prestar serviços para os mestres e oficiais brancos.

Por fim, observamos que entre os oficiais, que correspondiam a 40,8% do grupo, havia 18 artífices brancos, 11 sujeitos alforriados e nenhum escravizado. Se por um lado nos escapa o porque de não haver oficiais escravizados, pode-se constatar que sendo todos os escravizados entre os calafates ainda aprendizes, esse quadro estava prestes a mudar em um futuro próximo. Entre os oficiais havia dois que faziam parte da tropa de linha do Regimento do Recife, Manuel Antônio de Paiva e Manoel Antônio que provavelmente foram destacados das tropas para atuar como oficiais mecânicos recebendo soldo de soldados. Também destacamos que entre os 11 sujeitos alforriados, três deles foram listados como pardos e os demais como negros.

Considerando a comunidade de oficiais e aprendizes tanoeiros, temos uma heterogeneidade de trabalhadores de diferentes qualidade e condição; todavia esta heterogeneidade está envolta a uma centralização e controle por parte dos mestres de ofício brancos que não só definiam os lugares e os ganhos dos outros trabalhadores, mas também quais dos não mestres poderiam ascender em sua condição social. Mas mesmo os sujeitos escravizados poderiam ter no trabalho uma oportunidade para deixar a sua condição e conquistar a alforria. E talvez esteja aí um dos motivos de termos tantos sujeitos alforriados entre os calafates. Podemos conjecturar, inclusive, que os aprendizes alforriados possam ser filhos de forros calafates que tenham pertencido a algum mestre ou oficial anteriormente.

4. 4 O PORTO: ONDE O TRABALHO E ASPIRAÇÕES SE ENCONTRAM

Além de carpinteiros, tanoeiros e poleeiros, a zona portuária reunia tanoeiros, ferreiros, pedreiros, funileiros e latoeiros, como veremos no próximo capítulo. Também conectava trabalhadores que estava em pontos diversos do Atlântico, é por onde chegavam e partiam, mas também é por onde se comunicava com os muitos profissionais que trabalhavam em outros pontos do litoral e do interior do território. Era, de fato, o grande espaço de encontro de técnicas de trabalho, de modos de fazer, de construção de redes de sociabilidade e do exercício da autoridade corporativa e do poder político.

Se por um lado podemos observar através de dados quantitativos aspectos que possam nos apresentar visões gerais sobre os perfis dos grupos profissionais, como vimos acima, por outro lado, acompanhar as trajetórias de homens como os carpinteiros da ribeira João Rodrigues Leite, Antônio dos Santos Ribeiro e José da Costa; de carpinteiros de machado e construtores como Antônio Manoel Prata e Manoel Martins Beiriz podemos observar como as hierarquias, autoridades e mecanismos de trabalho eram construídos ou reforçados.

Assim como tratamos no capítulo anterior, os serviços prestados à Coroa inseriam homens por todo o império português na política de mercês régias, conferindo aos agraciados privilégios, poder e distinção social. E se os diversos grupos que compunham as elites, proprietários de terra, lavradores e comerciantes, se voltavam para as mercês como estratégia de ascensão ou de manutenção do seu poder político e econômico, os artífices não estavam à margem dessa política, como já discutimos quando tratamos dos armeiros, ferreiros e do próprio mestre do trem, no qual destacamos a figura do carpinteiro José Rodrigues Papagaio.

No porto ressaltamos o ofício de mestre da ribeira. Aqueles que ocuparam o posto durante a segunda metade do século XVIII, João Rodrigues Leite, Antônio dos Santos Ribeiro e José da Costa, construíram através da prestação de um serviço fundamental para a logística da Coroa – a avaliação e remessa de madeiras – reconhecimento, autoridade, privilégios, perante os outros artífices, diante do corpo social e até frente às autoridades régias, como os governadores da Capitania com os quais lidavam pessoalmente. Os mestres da ribeira comandavam diariamente muitos trabalhadores do ofício de carpintaria e de outras profissões. Também centralizavam uma rede que inseria outros mestres da ribeira dos portos na atual Alagoas e Capitania da Paraíba, que por sua vez encabeçavam a circulação de madeiras oriundas do trabalho de outros tantos carpinteiros de machado no interior do território.

E entre os carpinteiros de madeiras, destacamos as atividades de artífices como Antônio Prata e Manoel Beiriz, que através do ofício também lideravam o trabalho de outros artesãos e

escravos nas matas em busca das melhores madeiras para a construção de embarcações tanto nas capitanias de Pernambuco e Paraíba, quanto no Arsenal da Marinha de Lisboa. Estes homens, como vimos, congregavam os seus interesses com a prestação de serviços à Coroa, obtendo pagamentos consideráveis e reconhecimento por parte dos agentes régios. Enquanto Antônio Manoel Prata conseguiu alcançar patentes militares, passando de alferes à tenente, além de lucros com o seu trabalho, Manoel Martins Beiriz detinha crédito e reconhecimento da praça da Paraíba suficiente para bancar os seus serviços, movimentar grandes somas, auferir lucros e obter reconhecimento perante os agentes régios à ponto de ter preferência na contratação de serviços e passar tal reconhecimento ao seu filho.

Mas se alguns casos eram marcados pelo êxito, as relações as quais destacamos também expressam tensões e uma enorme desigualdade. Desde o exemplo do carpinteiro de machados português Julião alves que teve grandes dificuldades para realizar o trabalho ao qual foi destinado, até uma grande soma de anônimos, entre eles muitos escravizados, que tinham dificuldades em alcançar condições melhores diante da forte hierarquização profissional e controle corporativo. Em ambos os casos, percebemos a existência de uma rede que, se por um lado garantia uma condição de trabalho diferenciada aos profissionais especializados em relação aos demais profissionais, por outro, garantia privilégios aos poucos mestres de ofício que, por sua vez, se distinguiam dos demais artífices.

Em todos os casos, destacamos mais uma vez – assim como fora no capítulo anterior – a centralidade do trabalho. Apesar do estigma do defeito mecânico, do desprestígio social promovido pelo trabalho manual, as trajetórias de sucesso dos artesãos abordados tinham o trabalho como principal fundamento. Foi através do reconhecimento da habilidade profissional e pelos trabalhos prestados que alguns artífices alcançaram reconhecimento, poder e circularam entre agentes régios, inclusive os governadores da capitania, e grandes comerciantes. Claro, todos associaram à prática profissional outros fatores, como os laços de parentesco, as suas redes sociais e até aspectos mais difíceis de perceber através da documentação, como a cor e a origem reinol.

Mas mesmo para os sujeitos que não chegaram à condição de mestres de ofício, e aqui vimos que o porto do Recife era marcado por uma enorme disparidade numérica entre artesãos não examinados e mestres de ofício, a qualidade de oficial mecânico o distinguia dos demais profissionais que trabalhavam no porto, como os indígenas utilizados para carregar madeiras dos armazéns para as embarcações, por exemplo. E até os escravizados que, como tratamos no caso dos calafates, é possível que o exercício do trabalho especializado poderia possibilitar até a

alforria, ou uma condição de trabalho menos dura, se comparada a de outros sujeitos na mesma condição.

De qualquer modo, as trajetórias dos trabalhadores do complexo portuário ou que a ele estavam conectados tinham no trabalho o principal fio condutor em seus projetos de ascensão social. A grande maioria foi mantida bem distante dos espaços de poder e mesmo de uma condição mais destacada perante os outros profissionais. Mas mesmos os que foram mais bem-sucedidos como José da Costa e Manoel Beiriz, não se afastaram dos seus postos profissionais à medida que escalaram uma condição diferenciada em relação aos outros artífices, muito pelo contrário, mantiveram-se enfatizado as estruturas corporativas, como meio de assegurar o seu projeto de mobilidade social.

Ainda voltaremos a essas questões, e para isso, precisamos examinar de forma mais detida as atividades de manutenção, conserto e construção de embarcações no porto do Recife ao qual muitos dos sujeitos até agora destacados estavam engajados.

5 A RIBEIRA DE JOSÉ DA COSTA

No dia 13 de abril de 1782 trabalharam juntos no navio Nossa Senhora do Pilar e São João Batista o que consideramos ser os dois carpinteiros que tiveram as trajetórias mais exitosas do Recife ao longo da segunda metade do século XVIII, e talvez as duas trajetórias mais destacadas entre os artífices de Pernambuco daquele período. Trabalhavam juntos, o já conhecido José Rodrigues Papagaio e o sujeito que pomos em relevo neste capítulo, José Costa. Naquela altura José Rodrigues Papagaio não ocupava oficialmente nenhum posto no serviço régio, mas em poucos meses, e para ser exato, em 12 de dezembro daquele ano, sentou praça de soldado voluntário do Corpo de Artilharia, acelerando a seu caminho para ocupar o posto de mestre do trem de artilharia do Recife. Naquele período o carpinteiro papagaio estava realizando uma série serviços a particulares, desde que havia pedido baixa do cargo de calafate do pacote Real, em 20 de março de 1771. Naquele 13 de abril de 1782, José Papagaio teria fornecido vinte peças de espeques²⁵⁵ para o serviço que estava sendo desenvolvido por José da Costa, e por isso teria recebido a quantia de 62\$710. O outro carpinteiro, José da Costa, era um dos artífices de maior prestígio no porto e era o responsável direto tanto pelos serviços de reparos nas embarcações quanto pela construção dos barcos no estaleiro do Recife.

Como discutimos no capítulo anterior, o porto do Recife se configurava como um dos principais de toda a América portuguesa, e porque não, de todo o continente. Embora não gozasse do mesmo prestígio e importância dos séculos anteriores, era responsável por grande circulação de embarcações que faziam os trajetos entre Portugal e a América, e das viagens com direção à África e Oriente. Além disso, o porto do Recife conectava muitos pequenos portos litorâneos e fluviais ao longo de toda a costa brasileira, particularmente entre o Ceará e Bahia. Toda essa circulação tornava o porto do Recife sempre muito movimentado por embarcações de diversas características.

Segundo Russell-Wood, a viagem entre Lisboa a Recife durava cerca de 60 dias e 75 para retornar. De Angola para o Recife o tempo de viagem ficava em torno de 35 dias. A viagem que interligava o Recife a Salvador transcorria melhor entre o início de outubro e fim de abril com a monção do Nordeste. No sentido inverso, ocorriam entre fim de abril e início de outubro. Em relação à viagem entre Portugal e Recife, Russell-Wood aponta que a partir de uma Ordem Régia de 1632 estabeleceu-se que os navios de partida para o Brasil deveriam

²⁵⁵ Peças de madeira utilizadas para apoiar as embarcações fora da água durante o processo de fabricação ou conserto. Naquele período José Rodrigues Papagaio deveria estar se dedicando a fabricação de peças de madeiras para diferentes fins.

zarpar de Lisboa entre 1º de outubro e o final de fevereiro e, mais tarde, por um decreto de 1690 estabeleceu-se que o prazo de partida de Portugal se fixasse entre 15 de dezembro e 20 de janeiro e a viagem de volta deveria ocorrer entre o fim de maio e 20 de julho. Segundo Wood, no século XVIII as frotas partiam de Lisboa com destino a Pernambuco ou Salvador em abril. Isso nos importa, para pensar que durante o período compreendido entre dezembro e julho, os portos da costa brasileira tinham movimento constante de embarcações. Portanto, podemos pensar que era durante esse período que os artífices do Recife poderiam estar mais concentrados nas atividades do porto.

Mas devemos ainda considerar que além dos barcos que realizavam grandes viagens havia ainda as embarcações de pequeno porte e até as canoas, tão importantes para o transporte de pessoas, mercadorias e água para o Recife. Estas exigiam dos artesãos atividade de construção e consertos menos complexas, porém estavam muito mais presentes no complexo portuário do Recife, além do fato de que grande parte dessas embarcações terem sido construídas em Pernambuco.

No presente capítulo discutiremos como os artesãos que trabalhavam no porto do Recife estavam envolvidos nas atividades de manutenção, reparo e construção de embarcações; como o sistema corporativo artesanal influenciava na organização dos referidos trabalhos, assim também como essas atividades proporcionavam ganhos aos artesãos da ribeira. Por fim, pretendemos discutir como artesãos, entre eles o José da Costa se beneficiaram através de seu ofício nas atividades econômicas do porto.

Mas antes de seguir, precisamos apontar que tanto os calafates quanto os carpinteiros que trabalhavam nas ribeiras de alguns centros urbanos do mundo português, já gozavam de privilégios assegurados pela Coroa. Este foi um aspecto descoberto por nós apenas ao apagar das luzes das nossas investigações e por isso precisa ser melhor aprofundado em outra ocasião. Mesmo assim, achamos por bem trazer tal aspecto ao nosso texto.

Os privilégios dos carpinteiros e calafates foram sendo conquistados a partir de, pelo menos, 1399; a princípio, carpinteiros e calafates conquistaram o direito de portar armas, mas posteriormente estenderam os privilégios ao direito de não pagar taxas de almotaçaria, não pagar pelas cartas de examinação em seu ofício e – por fim – não se submeterem as instituições corporativas artesanais, como as corporações de ofício e as irmandades de ofício.²⁵⁶ Seja em Lisboa, na Cidade do Porto, Salvador, Rio de Janeiro ou Recife, os artesãos que trabalhavam

²⁵⁶ ANTT: Livro de Chancelaria De D. Maria 1, Livro 25, F. 1. PT/TT/CHR/V/1/25

na região portuária constituíam, sem dúvidas, um corpo profissional que vivenciavam as suas próprias dinâmicas.

5.1 A RIBEIRA DO CONCERTO DE EMBARCAÇÕES

As riquezas, as pessoas e informações circulavam pelo mundo através das embarcações e aqui temos ressaltado a importância desse meio de transporte no período em que estamos estudando. Sem as embarcações não haveria, sequer, uma discussão sobre a existência de um Império Português, e daí a necessidade especial de se organizar as atividades marítimas, mantendo os navios em condições de dar fluência às demandas dos sujeitos que integravam as possessões portuguesas, e mais ainda, dar fluência aos interesses da Coroa.

Como temos dito, o porto do Recife era um dos mais movimentados da América, e mesmo com toda a dificuldade em termos logísticos, com a falta de material principalmente, era um ponto de parada das frotas que vinham para o Brasil fazendo a rota Lisboa, Recife, Salvador e Rio de Janeiro, e também era ponto de escala dos navios que se destinavam ao Oriente. Segundo dados apontados por Ribeiro Júnior, entre 1742 e 1760 foram realizadas 121 viagens entre Recife e Angola e 64 para a Costa da Mina. Além disso, identificou-se um total de 126 viagens de navios negreiros partindo de Recife para os principais centros exportadores de escravos, Benguela, Luanda ou Cabinda, entre 1788 e 1830.²⁵⁷ Segundo um levantamento realizado por Álvaro Pereira, em 1756 havia 12 embarcações utilizadas no transporte de escravos, sendo oito destinados à Angola e quatro à Costa da Mina.²⁵⁸

E quando consideramos as viagens que não estavam voltadas para o trato de escravizados, o número de embarcações que passavam ou tinham como ponto de partida ou chegada o Recife multiplicava. Em 1775 o governador José César de Meneses realizou um levantamento à pedido do secretário de estado da Marinha e ultramar, das embarcações que atuavam a partir da Capitania de Pernambuco e apontou a presença de 6 corveta e 1 galera que ligam o Recife a Costa da África e mais 52 sumacas que faziam o comércio de cabotagem.²⁵⁹

²⁵⁷ RIBEIRO JR. **Colonização e Monopólio no NE Brasileiro. A Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780)**. Col. Estudos Brasileiros, 3, São Paulo, Hucitec, 1976. Pg. 133. APUD: ARAÚJO, Clara Maria Farias de. **Governadores Das Nações e Corporações: cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1817)**. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de pós-graduação em História da Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2007. Pg. 74.

²⁵⁸ ANDRADE, Álvaro Pereira de. **História e Contabilidade – Diálogos Possíveis: o caso da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba – 1759-1775**. Recife: Tese de Doutorado, Universidade Federal de Pernambuco, 2013. Pg. 119.

²⁵⁹ AH_ACL_CU_015, Cx. 120, D. 9196

O nosso interesse neste tópico é identificar as atividades realizadas pelos oficiais mecânicos nas atividades de reparos das embarcações, como essas atividades eram realizadas, quem as realizavam e como funcionava a organização do trabalho desses profissionais no porto. É difícil identificar os sujeitos que atuavam cotidianamente nesse espaço, e como já temos feito, personagens como o mestre carpinteiro da ribeira ainda aparecem na documentação, mesmo que escassamente. Todavia, a grande maioria desses trabalhadores compõem uma multidão de anônimos que atravessaram os séculos exercendo atividades que possibilitaram o funcionamento e construção das embarcações, as circulações já mencionadas acima, e também a retenção de capital na colônia.

Mas para a presente discussão, mais uma vez lançamos mão do ofício remetido pelo governador Manoel da Cunha Meneses ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro datado de 23 de março de 1772²⁶⁰ em que listou, entre outras coisas, os trabalhadores que atuavam no porto do Recife, possibilitando a nós cruzar as informações com os outros documentos e permitindo compreender mais de perto as dinâmicas dos trabalhadores que analisamos. Além disso, nos valem também de um conjunto de documentos enviados pelos governadores Manoel da Cunha Meneses, José César de Meneses e D. Thomás José de Melo, período compreendido entre 1769 e 1798, e que afinaremos adiante. Tais documentos relatavam detalhadamente os gastos das embarcações pertencentes à Coroa no porto do Recife. Todavia, devemos considerar que os relatos minuciosos sobre os serviços na ribeira só foram realizados integralmente durante o governo de José Cesar de Meneses (1774-1787).

Como já apontamos anteriormente, no porto encontramos trabalhando, os carpinteiros, calafates, ferreiros, poleiros, tanoeiros, funileiros, pedreiros, latoeiros, armeiros, marceneiros e até pintores. É possível que grande parte desses profissionais trabalhassem no porto do Recife apenas durante os meses de movimento das embarcações, entre dezembro e julho, outros tinham a zona portuária como espaço permanente de trabalho; desse modo registramos, por exemplo, que a Rua dos tanoeiros era uma das primeiras do Recife localizada logo após os armazéns do porto. Também é difícil pensar que os calafates não tivessem a zona portuária como seu lugar de trabalho. Outros ofícios, como os carpinteiros, tinham no porto profissionais especializados nas atividades voltadas para a indústria náutica.

Os serviços de reparo de embarcações estavam ligados ao de construção, envolvendo praticamente os mesmos profissionais nas duas atividades. Todavia, como é de se esperar, as

²⁶⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8642

atividades de conserto eram menos lucrativas, apesar da regularidade dos serviços. Analisando a documentação podemos entender bem a dinâmica dos reparos.

Em 3 de agosto de 1778 deu entrada no porto do Recife a fragata Nossa Senhora da Graça que havia partido de Lisboa. Entre 3 de agosto e 5 de setembro daquele ano foram realizados uma série de reparos necessários à fragata. A embarcação havia sido construída anteriormente no estaleiro do Recife, e por isso foi dado conta ao mestre da ribeira, o nosso já conhecido José da Costa, a quantia de 26\$080 como pagamento a oficiais carpinteiros ainda pela fabricação da dita fragata e mais 25\$580 pela venda de madeiras com a mesma finalidade, totalizando 51\$660. Mas não apenas isso. Realizou-se serviço de calafetamento no barco pelo mestre Feliciano Alves, que recebeu 112\$960 por seu serviço. Ainda trabalharam na embarcação, o mestre ferreiro Ventura Coelho, que recebeu por serviços diversos 30\$995; o mestre poleeiro José Pereira Ramalho, que recebeu 32\$620 por uma série de reparos e venda de pequenas peças para o barco; o mestre tanoeiro Francisco Manoel dos Santos recebeu 96\$240 por consertos nas pipas e barris da embarcação. Em serviços de funilaria, foram pagos ao mestre Joaquim José de Almeida a quantia de 15\$560 e a outro mestre, Manoel José Duarte 8\$560; e por fim, foi pago 1\$280 ao mestre pedreiro Antônio Manoel Ferreira pelo conserto do forro e fogões da embarcação.²⁶¹ Ao todo foram empregados, apenas em consertos, 349\$875, capital embolsado pelos oficiais mecânicos do porto.

Outra embarcação também fabricada em Pernambuco, a fragatinha Nossa Senhora da Glória, Remédio e São José, também partiu de Lisboa e chegou ao porto do Recife em 3 de fevereiro de 1779. Um mês depois o governador José César de Meneses apresentou um relatório com os gastos com a fragatinha no porto. Foram pagos 499\$477 ao mestre carpinteiro Joaquim José Ferreira pela venda de madeiras e jornais dos dias trabalhados; o mestre calafate Manoel Ferreira recebeu 268\$480 pelo jornais de oficiais calafates que também trabalharam no navio. Ainda entre os calafates, o outro mestre, Manoel Ferreira recebeu 50\$460 pela venda de estopas para calafetamento; entre os ferreiros, o mestre João Barros Correia recebeu 241\$060 por obras realizadas na fragata e o mestre Ventura Coelho 68\$200 por obras para a crena do navio; o trabalho do mestre poleeiro Mathias Rodrigues Luz rendeu 25\$780; por parte dos tanoeiros o mestre Manoel dos Santos Lima realizou conserto nos barris que carregavam água e recebeu 23\$560, já o outro mestre, Joaquim Pinheiro Vilar recebeu 3\$380 por consertos no casco onde estavam armazenados os produtos carregados na embarcação; por fim, ainda registramos as

²⁶¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 130, D. 9840

atividades do mestre funileiro Joaquim José de Almeida que recebeu 29\$400 por obras diversas, e o mestre pedreiro Elias Gomes recebeu 2\$040 por consertos no fogão.²⁶²

Infelizmente não dispomos de dados sobre a circulação dos navios pertencentes aos particulares, assim como a demanda de serviços geradas por esses barcos, e por isso nos voltamos exclusivamente para os trabalhos de reparos realizados em oito embarcações da Coroa ou da Companhia de Comércio de Pernambuco e da Paraíba, identificadas por nós através da documentação já apontada.

No quadro abaixo apontamos os registros das embarcações que fizeram serviços de reparo no porto do Recife, indicando os valores despendidos por seguimento profissional, o valor total gasto por embarcação e os anos em que foram realizados os reparos.

Quadro 5: embarcações que realizaram serviços de reparo e manutenção no estaleiro do Recife e os valores gastos por especialidades profissionais 1778 - 1791									
Embarcação	Valor Total	Latoeiro	Pedreiro	Funileiro	Tanoeiro	Marceneiro	Poleiro	Ferreiro	Calafate
Fragata N. S. da Graça	349\$875		1\$280	24\$120	96\$240		32\$620	30\$995	112\$960
Navio Real São Joaquim e Santa Ana	128\$085				7\$600			1\$160	112\$960
Galeão Nossa Senhora da Glória e Santa Ana	170\$700	12\$040	3\$400		48\$540		13\$000	14\$280	11\$520
Paquete N. S. da Glória, Remédio e São José	4:496\$293	55\$750	16\$310	29\$400	522\$505		74\$530	634\$240	1:819\$775
								1:343\$783	

²⁶² AHU_ACL_CU_015, Cx. 133, D. 9978

Paquete N. S. do Monte do Carmo e São José	1777, 1779, 1780, 1781, 1782, 1784, 1785, 1786, 1787, 1788	1780	1782, 1784	1777, 1785, 1788	
	4:924\$442	24\$740	139\$820	588\$543	<u>10:822\$498</u>
	116\$350		4\$720	33\$220	222\$080
	8\$560			3\$840	62\$770
	378\$080				431\$600
	380\$115		32\$300	75\$520	1:162\$820
	21\$070				21\$070
	78\$080	\$560	11\$680	32\$940	243\$410
	863\$887	10\$480	18\$650	111\$710	1:685\$402
	1:659\$530		4\$720	213\$180	3:934\$645
	1:418\$770	13\$700	67\$750	118\$133	3:088\$081
Navio Príncipe da Ribeira					
Navio Nossa Senhora do Pilar e São Joao Batista					
Navio Príncipe da Beira					
TOTAL					

Fonte: AHU_ACL_CU_015, Cx. 123, D. 9403; AHU_ACL_CU_015, Cx. 127, D. 9640; AHU_ACL_CU_015, Cx. 127, D. 9674; AHU_ACL_CU_015, Cx. 130, D. 9840; AHU_ACL_CU_015, Cx. 131, D. 9859; AHU_ACL_CU_015, Cx. 131, D.9886; AHU_ACL_CU_015, Cx. 133, D. 9978; AHU_ACL_CU_015, Cx. 135, D. 10088; AHU_ACL_CU_015, Cx. 136, D. 10162; AHU_ACL_CU_015, Cx. 138, D. 10288; AHU_ACL_CU_015, Cx. 141, D. 10394; AHU_ACL_CU_015, Cx. 142, D. 10464; AHU_ACL_CU_015, Cx. 144, D. 10549; AHU_ACL_CU_015, Cx. 144, D. 10562; AHU_ACL_CU_015, Cx. 149, D. 10855; AHU_ACL_CU_015, Cx. 150, D. 10890; AHU_ACL_CU_015, Cx. 152, D. 11001; AHU_ACL_CU_015, Cx. 154, D. 11083; AHU_ACL_CU_015, Cx. 155, D. 11183; AHU_ACL_CU_015, Cx. 155, D. 11198; AHU_ACL_CU_015, Cx. 155, D. 11212; AHU_ACL_CU_015, Cx. 157, D. 11330; AHU_ACL_CU_015, Cx. 157, D. 11381; AHU_ACL_CU_015, Cx. 159, D. 11484; AHU_ACL_CU_015, Cx. 161, D. 11556; AHU_ACL_CU_015, Cx. 162, D. 11616; AHU_ACL_CU_015, Cx. 162, D. 11639; AHU_ACL_CU_015, Cx. 163, D. 11676; AHU_ACL_CU_015, Cx. 166, D. 11813; AHU_ACL_CU_015, Cx. 166, D. 11838; AHU_ACL_CU_015, Cx. 175, D. 12294

Os valores movimentados para a manutenção e reparo de oito embarcações pertencentes à Coroa ao longo de quinze anos são consideráveis, embora o serviço de construção de uma única embarcação pudesse gerar valor muito maior, como veremos mais a frente; todavia é preciso pensar que além de movimentar um grande conjunto de trabalhadores na ribeira, essas oito embarcações são apenas parte do conjunto que ancorava no porto do Recife. Deve-se pensar o quanto os barcos pertencentes aos particulares e que tinham como porto principal o do Recife também movimentavam, particularmente as muitas sumacas que faziam o comércio de cabotagem. Desse modo os mais de dez contos empreendidos nos serviços de manutenção são apenas a “ponta de iceberg” que está por ser descoberto com a análise de outros documentos

que não acessamos. De qualquer modo, a amostragem feita acima já nos dá uma percepção sobre a importância desses serviços para os trabalhadores da praça.

Outros aspectos a serem observados, é que das duas embarcações onde mais se gastou com a manutenção, entre as que obtivemos suas contas, foram construídas no estaleiro do Recife. Os Paquetes Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José, construída em 1776, e Nossa Senhora da Glória, Remédio e São José, construída em uma data não identificada por nós. Isso indica que uma vez produzida no Recife as embarcações permaneciam fazendo as rotas para Pernambuco e realizando os serviços de manutenção no estaleiro onde foram construídas. Tal prática, beneficiava os trabalhadores locais.

Através do quadro podemos identificar ainda quais os ofícios mais lucrativos nas atividades de manutenção ou reparo das embarcações. Não surpreende que as atividades de carpintaria e calafetagem fossem bem mais acionadas que as demais, uma vez que eram voltadas quase que exclusivamente para os serviços nos barcos, caso dos calafates, ou eram especializados na indústria náutica, caso dos carpinteiros. Além disso, tal aspecto reforça o poder político desempenhado pelos mestres dos dois ofícios, particularmente os mestres carpinteiros, que somando os ganhos com manutenção, reparo e construção, eram os que mais faturavam no porto; importa ainda lembrar que o mestre da ribeira era um carpinteiro.

E analisando detalhadamente o quadro, primeiramente destacamos o domínio de determinados mestres de ofício sobre as atividades realizadas no porto. É recorrente que os mesmos sujeitos eram contratados para realizar as atividades e trouxessem consigo outros trabalhadores especializados mas não examinados, os oficiais, ficando responsável pelo pagamento desses trabalhadores. Vejamos quem eram esses mestres de ofício a partir dos casos levantados por nós.²⁶³

Dos serviços de carpintaria prestados às embarcações, arrolamos 28 executados durante o período estudando, dentre os quais 21 foram comandados pelo mestre da ribeira José da Costa. Temos acompanhado aqui a trajetória do mestre carpinteiro. No fim da década de 1770 José da Costa dirigia as atividades de recebimento, avaliação e emissão de recibos de compra de madeiras para a Coroa, realizava a maior parte dos serviços de reparo nas embarcações, também se tornou o principal mestre construtor de navios do estaleiro do Recife. Durante o período de treze anos (1778 – 1792)²⁶⁴, só com o reparo de navios o mestre da ribeira recebeu 1:504\$974.

²⁶³ Para os dados sobre os mestres de ofício que prestaram serviços de reparos nas embarcações da Coroa, por favor, verifique os anexos onde inserimos os quadros contendo os valores e as referências dos documentos de acordo com as embarcações.

²⁶⁴ O período refere-se ao intervalo de tempo, dentro do recorte já apontado (1774-1792), em que identificamos, especificamente, as atividades de carpintaria na manutenção e reparo das embarcações.

Este valor era destinado desde o pagamento dos jornais dos oficiais que trabalhavam para José da Costa até a venda de madeiras para as obras, saliente-se que as vendas foram feitas pelo próprio José da Costa. E aqui o mestre desempenhava a atividade de profissional especializado, dirigia um grupo de outros especialistas carpinteiros livres e escravizados, e também exercia a atividade de comerciante de madeiras e de peças de carpintaria. O segundo mestre com mais entradas encontradas na documentação foi José da Fonseca Guimarães. Embora Guimarães tenha realizado apenas quatro serviços registrados nos documentos que tivemos acesso, arrecadou 1:075\$750.

José da Fonseca Guimarães teria arrecado um montante proporcionalmente maior que José da Costa, considerando o número de atividades realizadas nas embarcações, e isto se deve ao fato de ter realizados serviços maiores, como o de conserto do paquete Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José que lhe rendeu 778\$510 entre abril e novembro de 1787.²⁶⁵ O mestre Guimarães também trabalhava com oficiais e aprendizes, todavia não exercia, como José da Costa, as atividades de avaliação das madeiras e nem de construção de embarcações, voltando-se – assim nos parece – inteiramente para o serviço de reparo de barcos. Guimarães deveria ocupar-se principalmente do reparo de embarcações particulares, daí o motivo de aparecer pouco nos registros das embarcações da Coroa. Assim também como o fato de ocupar o posto de mestre da ribeira colocava José da Costa na condição de prestar serviços aos barcos do Rei, mesmo quando essas atividades fossem pouco lucrativas e demandassem seu tempo e atenção, ou seja, é provável que José da Costa tivesse preferência nas atividades das embarcações do Rei, ou até fosse ele o responsável pela distribuição desses trabalhos no complexo portuário. Além de José da Costa e José Fonseca Guimarães, identificamos ainda o registro do trabalho de Joaquim José Ferreira, que recebeu 499\$477 em 1779 pelo conserto da fragatinha Nossa Senhora da Glória, Remédio e São José;²⁶⁶ e também a presença do mestre José Rodrigues Papagaio que vendeu espeques para obras do navio Nossa Senhora do Pilar e São João Batista²⁶⁷ e do paquete Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José²⁶⁸ onde arrecadou nos dois serviços apenas 6\$880. Não identificamos outro registro do mestre Joaquim José Ferreira, mas o José Rodrigues papagaio já é demais conhecido por nós e, como já apontamos, naquele período as suas atenções estavam voltadas para prestação de serviços de carpintaria a particulares e no fim de 1779 ingressaria como voluntário nas tropas onde se

²⁶⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 161, D. 11556

²⁶⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 133, D. 9978

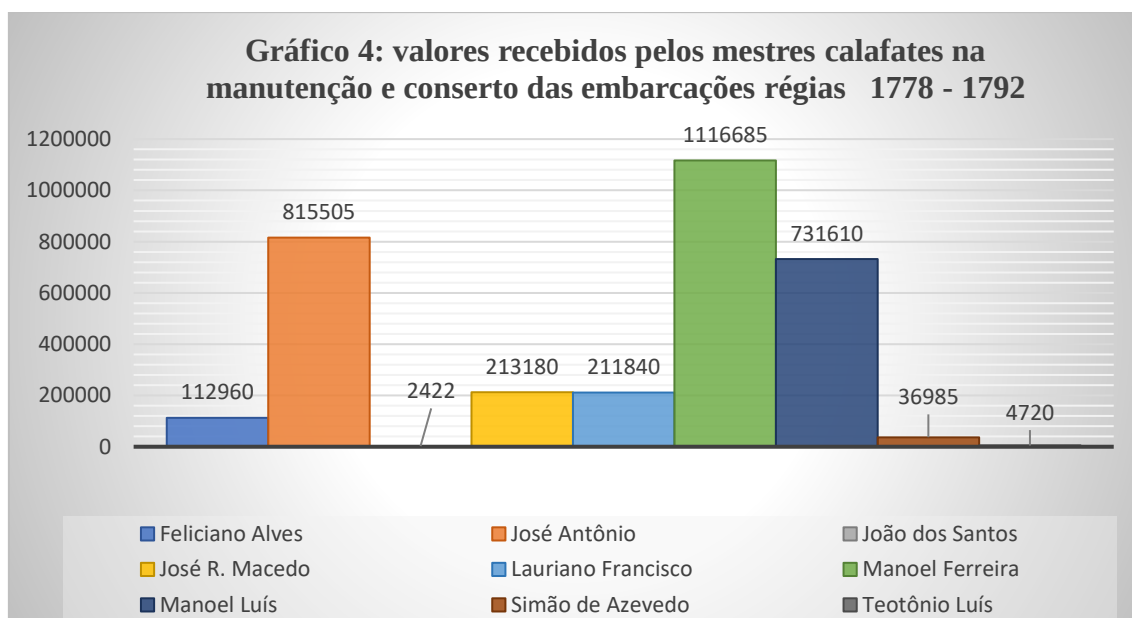
²⁶⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 144, D. 10549

²⁶⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 144, D. 10562

dedicaria aos serviços de defesa da Capitania e de outras regiões, e logo em seguida ocuparia o cargo de mestre do trem real de artilharia, posto que consolidou a sua projeção na capitania.

Na listagem apresentada pelo governador Manoel da Cunha Meneses sobre os trabalhadores especializados do porto do Recife, de 1772, portanto cinco anos antes da série analisada por nós aqui, foram identificados 75 carpinteiros, sendo 3 mestres construtores, José da Silva e Monteiro, o já apresentado por nós, Antônio dos Santos Ribeiro que ocupou o posto de mestre da ribeira entre 1758 e parte da década de 1770, e José da Costa que assumiu a condição de principal artífice da ribeira a partir da década de 1770. Além dos mestres construtores havia ainda 27 oficiais não examinados, um artesão forro, 23 aprendizes e 20 oficiais cativos.²⁶⁹ Analisamos esses dados no capítulo anterior, mas cabe ainda apontar que entre os três mestres construtores arrolados no documento, apenas José da Costa consta entre os mestres que comandaram as atividades de manutenção e reparo das embarcações.

Após os carpinteiros, os calafates eram os que mais realizavam trabalhos no porto, havendo uma maior quantidade de mestres atuando na ribeira. Ao todo identificamos nove mestres de ofício, Lauriano Francisco, José Rodrigues de Macedo, Feliciano Alves, João dos Santos, Manoel Ferreira, Teotônio Luís, José Antônio, Manoel Luiz e Simão de Azevedo dos Santos. O gráfico abaixo representa a arrecadação, que registramos, de cada um dos nove mestres calafates durante o período que pudemos observar:



FONTE: AHU_ACL_CU_015, Cx. 123, D. 9403; AHU_ACL_CU_015, Cx. 127, D. 9640; AHU_ACL_CU_015, Cx. 127, D. 9674; AHU_ACL_CU_015, Cx. 130, D. 9840; AHU_ACL_CU_015, Cx. 131, D. 9859; AHU_ACL_CU_015, Cx. 131, D.9886; AHU_ACL_CU_015, Cx. 133, D. 9978; AHU_ACL_CU_015, Cx. 135.

²⁶⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8642

D. 10088; AHU_ACL_CU_015, Cx. 136, D. 10162; AH_ACL_CU_015, Cx. 138, D. 10288; AHU_ACL_CU_015, Cx. 141, D. 10394; AHU_ACL_CU_015, Cx. 142, D. 10464; AHU_ACL_CU_015, Cx. 144, D. 10549; AHU_ACL_CU_015, Cx. 144, D. 10562; AHU_ACL_CU_015, Cx. 149, D. 10855; AHU_ACL_CU_015, Cx. 150, D. 10890; AHU_ACL_CU_015, Cx. 152, D. 11001; AHU_ACL_CU_015, Cx. 154, D. 11083; AHU_ACL_CU_015, Cx. 155, D. 11183; AHU_ACL_CU_015, Cx. 155, D. 11198; AHU_ACL_CU_015, Cx. 155, D. 11212; AHU_ACL_CU_015, Cx. 157, D. 11330; AHU_ACL_CU_015, Cx. 157, D. 11381; AHU_ACL_CU_015, Cx. 159, D. 11484; AHU_ACL_CU_015, Cx. 161, D. 11556; AHU_ACL_CU_015, Cx. 162, D. 11616; AHU_ACL_CU_015, Cx. 162, D. 11639; AHU_ACL_CU_015, Cx. 163, D. 11676; AHU_ACL_CU_015, Cx. 166, D. 11813; AHU_ACL_CU_015, Cx. 166, D. 11838; AHU_ACL_CU_015, Cx. 175, D. 12294

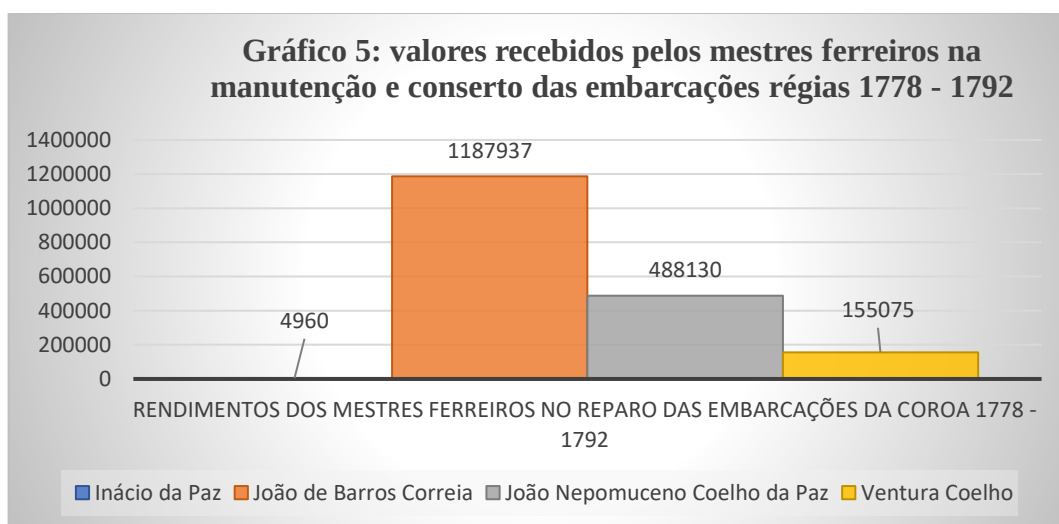
Entre os nove mestres arrolados, dois deles já haviam sido listados pelo governador Manoel da Cunha Meneses em 1772 como mestres construtores que atuavam no estaleiro do Recife, João dos Santos e Manoel Ferreira.²⁷⁰ Ambos trabalhavam na construção das embarcações provavelmente desde antes do início da década de 1770. E além de ser mestre construtor Manoel Ferreira também aparece, ao menos nos dados que dispomos, como o de maior arrecadação no reparo de barcos, acumulando 1:116\$685 indicando grande atividade do artífice no complexo portuário. Todavia, ao contrário do que acontecia com os carpinteiros, onde o mestre da ribeira apresenta certo domínio sobre as atividades desempenhadas, isso não acontecia entre os calafates. É possível que os mestres construtores se sobressaíssem sobre os outros, o que é o caso de Manoel Ferreira, mas não o de João Santos. Mas sobre este mestre, fora listado como construtor em 1772 e suas duas únicas entradas nos documentos que tratam do reparo de barcos se deram em 1778, desaparecendo da documentação a partir daí, enquanto temos entradas de Manoel Ferreira até 1785. É possível que João Santos tivesse encerrado as suas atividades no fim da década de 1770. Destacamos ainda os mestres Manoel Luís que acumulou 731\$610 e José Antônio que recebeu no total 815\$505 pelos seus serviços; ambos aparecem na documentação apenas em 1787 e 1788 respectivamente. Importa para nós que assim como todos os outros profissionais do porto, os mestres calafates comandavam um grande número de oficias não examinados e um número expressivo de escravizados pretos e pardos e de alforriados. Como foi possível observar no perfil dos trabalhadores do porto que apresentamos no capítulo anterior.

Outro seguimento profissional que esteve presente nos registros de consertos de navios foi o de ferreiro. Acreditamos que esses profissionais não estavam tão concentrados no porto e normalmente os pagamentos eram registrados pela venda de algum equipamento de ferro fabricado pelos mestres e outras vezes os artífices realizavam reparos nas peças do metal das embarcações, de qualquer modo, acreditamos que os mestres que hora trabalhavam nas embarcações eram os mesmos que realizavam tantos outros serviços para os particulares da

²⁷⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8642

Vila do Recife. Ou seja, não havia, entre os ferreiros trabalhadores exclusivos ao nicho profissional portuário.

Assim como entre os carpinteiros, identificamos poucos trabalhadores ferreiros nas listagens de reparos de navios. Mas aqui por uma natureza diferente, esses eram bem menos numerosos que os carpinteiros e as obras de ferro, produto das suas atividades eram mais caras, haja vista que a própria matéria-prima era escassa na Capitania. Assim registramos a presença de apenas quatro mestres ferreiros: João de Barros Coreia, Ventura Coelho, João Nepomuceno e Inácio da Paz. Abaixo buscamos apresentar os rendimentos de cada um desses mestres:



FONTE: AHU_ACL_CU_015, Cx. 123, D. 9403; AHU_ACL_CU_015, Cx. 127, D. 9640; AHU_ACL_CU_015, Cx. 127, D. 9674; AHU_ACL_CU_015, Cx. 130, D. 9840; AHU_ACL_CU_015, Cx. 131, D. 9859; AHU_ACL_CU_015, Cx. 131, D. 9886; AHU_ACL_CU_015, Cx. 133, D. 9978; AHU_ACL_CU_015, Cx. 135, D. 10088; AHU_ACL_CU_015, Cx. 136, D. 10162; AHU_ACL_CU_015, Cx. 138, D. 10288; AHU_ACL_CU_015, Cx. 141, D. 10394; AHU_ACL_CU_015, Cx. 142, D. 10464; AHU_ACL_CU_015, Cx. 144, D. 10549; AHU_ACL_CU_015, Cx. 144, D. 10562; AHU_ACL_CU_015, Cx. 149, D. 10855; AHU_ACL_CU_015, Cx. 150, D. 10890; AHU_ACL_CU_015, Cx. 152, D. 11001; AHU_ACL_CU_015, Cx. 154, D. 11083; AHU_ACL_CU_015, Cx. 155, D. 11183; AHU_ACL_CU_015, Cx. 155, D. 11198; AHU_ACL_CU_015, Cx. 155, D. 11212; AHU_ACL_CU_015, Cx. 157, D. 11330; AHU_ACL_CU_015, Cx. 157, D. 11381; AHU_ACL_CU_015, Cx. 159, D. 11484; AHU_ACL_CU_015, Cx. 161, D. 11556; AHU_ACL_CU_015, Cx. 162, D. 11616; AHU_ACL_CU_015, Cx. 162, D. 11639; AHU_ACL_CU_015, Cx. 163, D. 11676; AHU_ACL_CU_015, Cx. 166, D. 11813; AHU_ACL_CU_015, Cx. 166, D. 11838; AHU_ACL_CU_015, Cx. 175, D. 12294

Entre os registros das eleições de juízes de ofício da Câmara do Recife, identificamos a presença de um certo Ventura Coelho eleito juiz nos anos de 1732 e 1733. Como os artífices se inseriam na profissão desde a adolescência, e, a depender da rede em que estivesse inserido, podia se tornar mestre no início da idade adulta. Dessa forma podemos sim estar tratando do mesmo Ventura Coelho que em fins dos anos 1770 já havia passado dos sessenta anos. Reforça este argumento o fato de que registramos Ventura Coelho apenas no ano de 1778, quando faturou 155\$075 por seus serviços; depois disso não encontramos qualquer outra menção ao

mestre. Portanto, aquela época o velho mestre ferreiro deveria estar finalizando as suas atividades enquanto profissional, não só ofertando serviços, mas formando outros ferreiros. Não seria difícil pensar que os mestres João Nepomuceno Coelho da Paz e Inácio da Paz fossem parentes, filhos ou netos, de Ventura Coelho, embora não tenhamos dados que confirmem tal afirmação, a não ser a semelhança dos sobrenomes. Inácio da Paz apareceu em apenas em um registro, de 1781, enquanto João Nepomuceno foi bastante atuante ao longo da década de 1780, chegando a arrecadar 488\$130 nas atividades analisadas.

Todavia, o mestre ferreiro mais atuante identificado nos registros de reparos das embarcações no porto do Recife foi o mestre João de Barros Correia. Ele esteve presente nos registros entre 1778 e 1792 e provavelmente fosse o principal mestre ferreiro do Recife aquela época. É importante dizer que em 1789 foi criada uma ferraria na cidade sob a direção de outro mestre que integrava as tropas do Recife, Manoel de Jesus – como já foi tratado no capítulo segundo – e que deve ter interferido sobre as atividades de João de Barros diminuindo a quantidade de serviços prestados à Coroa. De qualquer forma, o montante expressivo de 1:187\$937 recebidos pelo mestre ferreiro nos ajuda a entender o poder do mestre sobre a oferta de mão-de-obra no centro urbano e, particularmente, no porto do Recife. É uma pena que não temos qualquer registro sobre eleição de juiz de ofício de ferreiro para a segunda metade do século XVIII, mas se havia algum artesão com a condição de ocupar este posto, além do mestre da ferraria real, esse sujeito provavelmente era o João de Barros Correia.

Um grupo profissional bastante reduzido que atuava no complexo portuário era o dos poleiros; é difícil definir exatamente todas as funções desses profissionais, mas uma das principais era a fabricação e conserto das polias por onde passavam as cordas das velas dos navios. Dessa forma, trabalhavam exclusivamente com embarcações e a presença desse grupo se dá apenas no porto. Tomando como referência o ofício do governador Manoel da Cunha Meneses, de 1772, havia no complexo do porto do Recife três mestres poleiros, José Pereira Ramalho, José Gonçalves Lessa e Mathias Rodrigues. Interessante observar na documentação que trabalhando com os três mestres não havia aprendiz do ofício ou oficial livre, mas sim sete sujeitos escravizados que provavelmente dominavam o ofício, já que foram listados como oficiais cativos, estes eram: Ventura Gonçalves, Anacleto Gonçalves, Francisco Gonçalves, Joaquim Rodrigues, Miguel Pereira, Antônio Pereira, Pedro Gonçalves dos Reis.²⁷¹ Os sobrenomes dos oficiais cativos indicam que os escravizados Ventura, Anacleto e Francisco pertenciam ao mestre José Gonçalves Lessa, enquanto Joaquim e Miguel pertenciam ao mestre

²⁷¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8642

José Pereira Ramalho. Como já dissemos em outro caso, é uma conjectura pertinente uma vez que os mestres ensinavam aos seus escravizados o ofício que exerciam, se valendo dessa força para realizarem as tarefas, sobretudo nas profissões em que havia carência de artífices, como é o caso dos poleeiros. Através dos documentos referentes aos reparos das embarcações da Coroa ainda identificamos mais dois mestres poleeiros, Antônio da Costa e José Gomes Flores. E sobre as atividades de todos os mestres poleeiros arrolados, podemos fazer as considerações que seguem.

Primeiramente podemos observar que as atividades realizadas pelos mestres poleeiros não eram muito lucrativas, ao menos à princípio, haja vista que o maior valor pago em um serviço de poleeiro foi 32\$600 ao mestre José Pereira Ramalho em setembro de 1778 no conserto da fragata Nossa Senhora da Graça.²⁷² Raramente os valores pagos superavam os dez mil réis, ao contrário do que acontecia com os ofícios de carpinteiro, ferreiro e calafate.

Também através dos dados que dispomos podemos mapear a circulação dos mestres poleeiros. Dos três mestres citados no ofício de 1772, apenas José Gonçalves Lessa não aparece em qualquer registro de serviços nas embarcações da Coroa a partir de 1778. No que se refere aos serviços de conserto, Mathias Rodrigues foi o mestre que mais faturou 85\$510, acompanhado de perto pelo outro mestre citado em 1772 José Pereira Ramalho, que faturou 83\$200. Tanto Mathias Rodrigues quanto José Ramalho ainda trabalharam até cerca da metade da década de 1780, e os últimos registros que encontramos desses artesãos foram 1782 e 1786 respectivamente. O mestre Antônio da Costa apareceu nos registros uma única vez, quando recebeu 3\$200 em abril de 1782 pelo conserto do navio Nossa Senhora do Pilar e São João Batista.²⁷³

Acreditamos que todos os mestres poleeiros citados acima encerraram, por vários motivos, as suas atividades na década de 1780, ou no início da década seguinte. A partir de 1787 apenas o mestre José Gomes Flores aparece na documentação e a sua primeira entrada foi no ano de 1782. Todavia, o mestre poleeiro apareceu na lista do governador Manoel da Cunha Meneses, em 1772, apresentado como oficial carpinteiro. Dessa forma, podemos afirmar que o artesão teria começado a sua vida profissional como carpinteiro, tendo em seguida se especializado como poleeiro tornando-se mestre atuante a partir da década de 1780. Entre 1782 e 1791 – último registro para os poleeiros - Flores recebeu 84\$880 ocupando o segundo lugar entre os poleeiros para todo o período estudado. José Gomes Flores era o mais jovem entre os mestres do ofício que atuavam no porto no fim do século XVIII e suas atividades continuariam

²⁷² AHU_ACL_CU_015, Cx. 130, D. 9840

²⁷³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 144, D. 10549

no início do século XIX, mas não apenas isso, a profissão de poleeiros não contava com outros mestres no início dos oitocentos.

Em 16 de março de 1804 a Junta Governativa da capitania de Pernambuco através de um ofício encaminhado ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, trata das dúvidas do secretário acerca de um requerimento feito por José Gomes Flores em data anterior.

O filho homônimo do mestre poleeiro havia sido alistado como soldado da companhia de artilharia do Recife e o seu pai solicitou ao rei a sua dispensa. O filho de Flores havia aprendido o ofício do pai e já trabalhava no porto; o seu trabalho, segundo o mestre era indispensável, haja vista que pai e filho eram os únicos profissionais daquela especialidade no porto do Recife e que para o benefício público, fosse o filho dispensado. E a afirmação não era exagerada, haja vista que foi esse o julgamento da Junta do governo que aprovou a dispensa de José Gomes Flores, o filho, em 1804.²⁷⁴

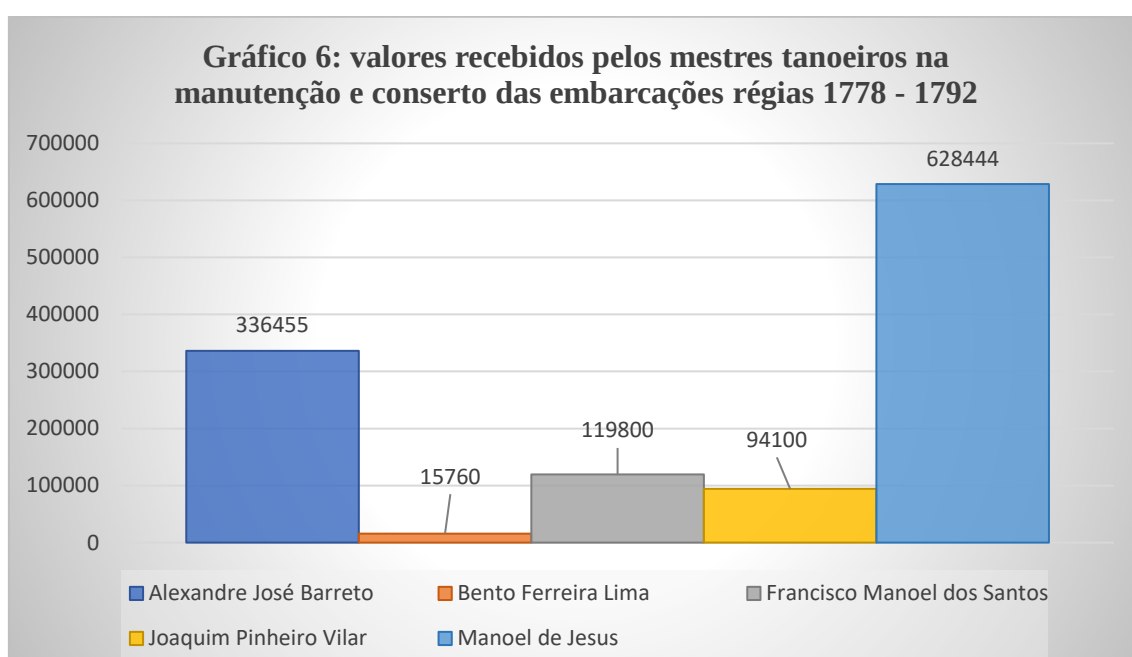
Como apresentamos acima, em 1772 não foram listados aprendizes ou oficiais poleeiros livres trabalhando no porto, e isso provavelmente influenciou no fato de não haver novos mestres trabalhando no fim da década de 1780, além de José Gomes Flores. Mas a ausência de poleeiros no Recife pode ter sido uma realidade em outros portos do Brasil. Em um levantamento de profissionais em Salvador no período compreendido entre 1655 e 1816, Russell-Wood Identificou apenas três poleeiros. Todavia, é preciso assumir que o quadro apresentado pelo historiador demonstra um número total bastante reduzido de artífices para todas as profissões, mas o fato de observarmos um número ainda menor entre os poleeiros é significativo.²⁷⁵

Entre os profissionais atuantes no porto estavam também os tanoeiros. Não podemos mensurar o número desses artífices que trabalhavam no complexo portuário no fim do século XVIII; todavia sabemos que se tratava de uma profissão bastante necessária uma vez que fabricavam e realizavam reparos em toneis de madeira onde se armazenava todo um conjunto de mercadorias, dos molhados como de vinho, azeite, e até a indispensável aguada para consumo dos tripulantes dos barcos. Dessa forma, os tanoeiros eram sempre requeridos no porto. E como temos observado em outras profissões já tratadas neste texto, podemos afirmar que entre os tanoeiros também prevalecia o sistema de trabalho onde poucos mestres comandavam todas as atividades.

²⁷⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 247, D. 16574

²⁷⁵ RUSSELL-WOOD, John. **Histórias do Atlântico Português**. São Paulo: Editora da UNESP, 2014.pg. 175.

E nos valendo dos documentos que temos até aqui trabalhado para entender a dinâmica do trabalho do complexo portuário, identificamos pelo menos cinco mestres do ofício de tanoeiro dominavam as atividades portuárias entre 1778 ao início da década de 1790. Eram eles Alexandre José Barreto, Bento Ferreira de Lima, Francisco Manoel dos Santos, Joaquim Pinheiro Vilar e Manoel de Jesus. Assim como já foi feito em outras profissões, pudemos construir um novo gráfico com o levantamento dos valores recebidos por esses mestres durante o período que nos foi possível diante da documentação acessada.



FONTE: AHU_ACL_CU_015, Cx. 123, D. 9403; AHU_ACL_CU_015, Cx. 127, D. 9640; AHU_ACL_CU_015, Cx. 127, D. 9674; AHU_ACL_CU_015, Cx. 130, D. 9840; AHU_ACL_CU_015, Cx. 131, D. 9859; AHU_ACL_CU_015, Cx. 131, D. 9886; AHU_ACL_CU_015, Cx. 133, D. 9978; AHU_ACL_CU_015, Cx. 135, D. 10088; AHU_ACL_CU_015, Cx. 136, D. 10162; AHU_ACL_CU_015, Cx. 138, D. 10288; AHU_ACL_CU_015, Cx. 141, D. 10394; AHU_ACL_CU_015, Cx. 142, D. 10464; AHU_ACL_CU_015, Cx. 144, D. 10549; AHU_ACL_CU_015, Cx. 144, D. 10562; AHU_ACL_CU_015, Cx. 149, D. 10855; AHU_ACL_CU_015, Cx. 150, D. 10890; AHU_ACL_CU_015, Cx. 152, D. 11001; AHU_ACL_CU_015, Cx. 154, D. 11083; AHU_ACL_CU_015, Cx. 155, D. 11183; AHU_ACL_CU_015, Cx. 155, D. 11198; AHU_ACL_CU_015, Cx. 155, D. 11212; AHU_ACL_CU_015, Cx. 157, D. 11330; AHU_ACL_CU_015, Cx. 157, D. 11381; AHU_ACL_CU_015, Cx. 159, D. 11484; AHU_ACL_CU_015, Cx. 161, D. 11556; AHU_ACL_CU_015, Cx. 162, D. 11616; AHU_ACL_CU_015, Cx. 162, D. 11639; AHU_ACL_CU_015, Cx. 163, D. 11676; AHU_ACL_CU_015, Cx. 166, D. 11813; AHU_ACL_CU_015, Cx. 166, D. 11838; AHU_ACL_CU_015, Cx. 175, D. 12294

Assim como destacamos para o ofício de poleeiro, as atividades dos tanoeiros também não alcançavam grandes rendimentos e o serviço que demandou mais capital, entre todos os registrados, foi o conserto na aguada do paquete Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José pelo mestre Alexandre José Barreto em 1787.²⁷⁶ Todavia o pagamento pelos serviços dos

²⁷⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 161, D. 11556

tanoeiros poucas vezes ultrapassou os dez mil réis. Mas se eram serviços baratos, eram mais frequentes, afinal todos os barcos contrataram trabalhos dos mestres tanoeiros; e além disso, ao contrário dos outros ofícios, esses profissionais atendiam a outros públicos, além dos ligados às atividades náuticas.

Sobre os rendimentos dos mestres tanoeiros, primeiramente chama atenção o fato de que o mestre Alexandre José Barreto tenha ficado com a segunda maior soma acumulada tendo em vista que apareceu nos registros apenas três vezes, duas no ano de 1783 e uma em 1787. Difícil explicar o hiato de cinco anos, mas é provável que Alexandre Barreto estivesse trabalhando no porto principalmente para particulares e não para barcos da Coroa naquele período, tendo os três casos como exceção.

O mestre Francisco Manoel dos Santos apareceu entre os registros de obras em embarcações da Coroa apenas duas vezes, o primeiro em 1777 e o segundo em 1779. É provável que já trabalhasse no porto há alguns anos e tenha encerrado suas atividades no fim da década de 1770. E se não temos certeza sobre o período de atuação de Francisco Manoel no trabalho como tanoeiro, o mesmo não se pode falar sobre Bento Ferreira Lima, felizmente para nós. No final da década de 1770 Bento Ferreira era um dos mais experientes, conhecido e de maior liderança entre os tanoeiros. Provavelmente iniciou as suas atividades ainda no princípio da década de 1750, ou até antes disso. O certo é que ao final dos anos 1750 Bento Ferreira Lima já havia alcançado reputação entre os outros tanoeiros ao ponto de ter sido eleito juiz do seu ofício nos anos de 1758-1759 e reeleito para o cargo para os anos 1760-1761.²⁷⁷ O fato de Bento Ferreira Lima aparecer na documentação que trata do conserto de embarcações apenas no primeiro ano, 1777, tendo recebido apenas 15\$760 indica que estava no fim de suas atividades naquele ano.

Outro mestre que se destacou nas atividades portuárias e na estrutura corporativa profissional do Recife foi Joaquim Pinheiro Vilar. Em nosso gráfico podemos perceber que Vilar não foi o artífice que mais arrecadou entre os mestres tanoeiros durante o período analisado, acumulando apenas 94\$100 e suas atividades ficaram circunscritas aos anos compreendidos entre 1778 e 1782. Todavia, fora do porto Vilar foi, sem dúvidas, um dos tanoeiros que exerciam maior liderança junto aos outros profissionais. Ocupou o posto de juiz do seu ofício em 1782-1783, 1785-1786 e 1786-1787. Durante a vigência dos seus mandatos entre 1785 e 1787 José Pinheiro Vilar foi o presidente da mesa da Irmandade de São José do Ribamar, que compreendia o seu ofício. Embora os juízes dos quatro ofícios que compunham

²⁷⁷ Livro de Termos da Irmandade de São José do Ribamar. Arquivo da 5ª Superintendência do IPHAN.

a irmandade, o de carpinteiro, pedreiro, marceneiro e tanoeiro, exercessem juntos o poder na instituição, Vilar aparece na documentação como o juiz maior da irmandade durante os anos mencionados.²⁷⁸

É significativo que o último registro de Joaquim Pinheiro Vilar na documentação que trata do reparo de navios coincida com o ano em que Vilar foi eleito juiz e, parece-nos, passa a se dedicar mais a outras atividades e também às suas obrigações corporativas, como visitar as tendas, dirigir as mesas da irmandade e, muito provavelmente, se ocupar em funções mais rentáveis. De qualquer forma, tanto em Vilar quanto em Bento Ferreira, o poder corporativo estava intimamente associado às suas atividades de liderança dos trabalhadores do porto; sobretudo em um ofício onde a maioria dos seus profissionais estavam concentrados nesse nicho.

E na esteira das dinâmicas do trabalho no complexo portuário, o mestre tanoeiro Manoel de Jesus parece ter se beneficiado bastante. No período compreendido entre 1778 e 1781 faturou 628\$444 só com o trabalho junto às embarcações da Coroa; e dentre os 628\$444 recebidos por Manoel de Jesus, mais de 81% - correspondente a 509\$764 – foi recebido a partir de 1783, período em que Joaquim Pinheiro Vilar passou a atuar como juiz do seu ofício. Com a documentação extremamente fragmentada que possuímos, fica difícil pensar outras questões que não as já apontadas. De qualquer modo, ao menos para os anos propostos é possível pensar a atuação profissional dos sujeitos identificados e ao menos projetar as atividades de outro número de trabalhadores que não temos condições de apontar.

Ainda trabalhando nos serviços de embarcações da Coroa no porto, identificamos o mestre de marcenaria Bento Fernandes Lima, inclusive o único registro dessa profissão nas obras, quando em 1777 realizou serviços no pacote Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José, recebendo 21\$070 pelo trabalho.²⁷⁹ E é possível que as obras de marcenaria tenham sido desempenhadas pelos artífices carpinteiros. Outro grupo profissional presente no porto eram os pedreiros. Como já dissemos, estes trabalhavam principalmente no reparo dos fogões das embarcações, de acordo com os registros dos serviços.

E entre os pedreiros identificamos Antônio Manoel Ferreira, que faturou ao todo 6\$580 no ano de 1777, único ano que apareceu na documentação; Elias Gomes, que também só apareceu na documentação uma vez, em 1778, recebendo 2\$040 por seus serviços; Thomás de Aquino, outro que só apareceu na documentação uma vez, em 1787, recebendo 1\$660; e por fim, o mestre pedreiro que fora mais atuante no porto, Antônio da Costa, que apareceu por seis

²⁷⁸ Idem.

²⁷⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 127, D. 9640

vezes nas obras dos fogões das embarcações régias entre 1780 e 1791, acumulando 59\$010. Como é possível imaginar as embarcações não demandavam muitos serviços dos pedreiros, mas certamente, assim como acontecia com outras profissões, as relações de poder e as regras corporativas tinham peso na hora de definir quem poderia realizar os serviços contratados pela Coroa. Não é à toa que entre os mencionados mestres pedreiros, estivesse o já citado Antônio Manoel Ferreira, que também foi juiz do seu ofício durante os anos compreendidos entre 1774 e 1776.²⁸⁰

Outro sujeito bastante presente nas obras de reparo em navios e que também ocupou o posto de juiz de ofício foi o mestre latoeiro Antônio José da Silva. Para a segunda metade do século XVIII só encontramos o registro das eleições do juiz e escrivão latoeiro por duas vezes nas Atas da Câmara do Recife, em 1775 e 1777, e nas duas ocasiões o juiz eleito foi Antônio José da Silva, tendo como escrivão o mestre Nicolau Coelho de Albuquerque.²⁸¹ O referido Antônio da Silva aparece nos registros sobre conserto de embarcações durante toda a década de 1780 e foi o artífice mais contratado para os serviços nos barcos da Coroa.

Nas embarcações os latoeiros realizavam atividades tais como conserto das bombas de água, nas caldeiras, em lanternas, lampiões, candeeiros, caldeirões, funis e até em talheres usados no dia a dia. Eram serviços simples e que raramente ultrapassavam os dez mil réis. Assim como em outros ofícios aqui mencionados, os latoeiros não deviam estar voltados para as atividades portuárias, mas eram contratados sempre que preciso. Identificamos a presença de nove mestres de ofício latoeiros nos registros, os quais citamos a seguir:

O mestre Joaquim Alves que apareceu na documentação apenas no ano de 1777 realizando consertos na bomba de água, colheres, caldeiras e lanternas do paquete Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José, recebendo por isso 36\$600²⁸²; os irmãos Joaquim José Reis e Antônio dos Reis, que também apareceram na documentação apenas uma vez cada, em 1779 e 1780, respectivamente, realizando serviços pontuais que juntos somaram apenas 8\$000; os mestres Manoel Nunes Viana e Antônio Jesus da Silva, ambos aparecem na documentação apenas no ano de 1779. Todos esses constaram na documentação realizando apenas um serviço. Entre 1778 e 1788 o mestre Joaquim José de Almeida apareceu na documentação por quatro vezes, recebendo ao todo 47\$010 por todos os seus trabalhos; o mestre Manoel José de Oliveira,

²⁸⁰ Atas da Câmara do Recife 1761-1784. Arquivo do Instituto Histórico, Arqueológico e Geográfico de Pernambuco.

²⁸¹ Idem.

²⁸² AHU_ACL_CU_015, Cx. 127, D. 9640

assim como Joaquim José, consta na documentação realizando quatro serviços nas embarcações, entre 1785 e 1788, onde faturou ao todo 52\$638.

Ainda entre os latoeiros, é de se destacar o papel do mestre Inácio da Paz. Ele consta realizando serviços apenas no ano de 1781, ano em que realizou três trabalhos que totalizaram 13\$680. Inácio da Paz era parente do mestre ferreiro João Nepomuceno Coelho da Paz e trabalharam juntos em obras do paquete Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José, onde recebeu 4\$960 sendo listado como mestre ferreiro na documentação.²⁸³ Ou seja, temos um caso de um latoeiro realizando atividades de ferreiro ou o contrário. De qualquer modo são atividades que trabalhavam com metais e por isso era possível que um artífice de um ofício atuasse também em outro, sobretudo em espaços como o Recife onde a especialização do trabalho não teria assumido ainda uma configuração muito rígida para determinadas profissões.

Para finalizar, o já citado mestre e juiz do ofício de latoeiro entre 1775 e 1778 foi o artesão deste ofício que mais apareceu na documentação de reparo das embarcações da Coroa, por oito vezes ao longo de toda a década de 1780. Ao todo Antônio da Silva recebeu 45\$810. Os latoeiros foram artesãos cujas atividades não estavam concentradas no porto e, conseqüentemente, não nos parece que algum dos profissionais dedicasse seu trabalho a este espaço.

De natureza muito semelhante eram os artesãos funileiros. Também podemos identificar a atuação de um grupo restrito de mestres que coordenavam o trabalho de outros artesãos no porto, e que acabavam centralizando os contratos de trabalho. Todavia, acreditamos que raramente as obras de funilaria dos barcos da Coroa eram realizadas em Pernambuco, haja vista termos encontrado apenas cinco registros de consertos dos funileiros nas embarcações do Rei. E isso se deveu principalmente ao fato de o serviço acarretar folhas de metal que em Pernambuco os preços eram substancialmente maiores que no Reino. Daí observamos que o mestre que mais trabalhou e arrecadou foi Joaquim José de Almeida; com duas entradas na documentação no ano de 1778 recebeu 44\$960. Além de Joaquim, encontramos ainda trabalhando no porto os mestres Manoel José Duarte, Joaquim Reis e Manoel José de Oliveira, este último arrolado no ano de 1786 enquanto todos os outros apareceram em atividades antes de 1780. Enfatizamos aqui o fato de que esses mestres atuavam como trabalhadores e vendedores em seus serviços. Em 1786 Manoel José de Oliveira vendeu duas folhas de flandres para o conserto de um fogão, além de estanhar o cobre no paquete Nossa Senhora do Carmo e São José, recebendo por isso 17\$680.²⁸⁴

²⁸³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 141, D. 10394

²⁸⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 157, D. 11381

Através das informações apresentados, os serviços de conserto das embarcações no porto do Recife eram bastante regulares, gerassem somas consideráveis de capital que garantiam uma movimentação constante dos profissionais que lá atuavam. Infelizmente só trabalhamos com informações sobre reparos das embarcações à serviço da Coroa e dentro de um período curto, considerando que apenas durante o governo de José César Meneses em Pernambuco, houve efetivamente a preocupação de especificar os referidos gastos durante todo o período de sua administração (1774-1787). Se somássemos a esses dados as embarcações particulares, sobretudo a que fazem apenas o comércio de cabotagem e por isso realizavam todos os seus consertos nos centros urbanos do Brasil, certamente teríamos uma noção muito mais ampla de o quanto as atividades de reparo movimentavam os trabalhadores especializados. De qualquer modo, entre as atividades de construção e de reparo, teríamos um grande número de profissionais que tinham serviços durante todo o ano. Assim, esses artesãos estavam concentrados durante todo o ano nas atividades portuárias, caso dos carpinteiros, calafates e poleiros e trabalhadores que atuavam no porto e também atendiam a todo o centro urbano, como os tanoeiros. Além desses, o complexo portuário demandava trabalho dos artesãos que atuavam fora do porto, mas que trabalhavam nas embarcações quando eram requeridos, esse é o caso do lucrativo ofício de ferreiro, e do nem tão lucrativos assim – ao menos para o porto – ofícios de latoeiro, funileiro e pedreiro.

Não encontramos qualquer documento que nos permita identificar se as atividades de conserto dos barcos chagavam a ser colocadas em pregão no porto, ou até na Câmara do Recife, o que pode ser entendido por nós como forte indício de que esses pregões não existissem. É mais plausível pensar que os mestres de ofício, pelo tempo de serviço, pela habilidade profissional e pela autoridade conseguissem monopolizar essas atividades. Outro aspecto, é que as atividades de reparo estavam intimamente ligadas às de construção das embarcações, realizadas no mesmo espaço, utilizando os mesmos equipamentos, materiais e trabalhadores. Como pudemos observar, identificamos carpinteiros, calafates e poleiros que atuavam na construção, também nos registros de conserto, destaque aqui para o carpinteiro José da Costa que teria sido o mais atuante entre todos os profissionais nas duas atividades.

Sob o aspecto econômico, além da autoridade corporativa, os mestres de ofício realizavam – além dos serviços de reparo – a venda de materiais como madeiras, metal e objetos fabricados pelos próprios artesãos, colocando-os na condição de comerciantes, além de mão-de-obra. Mas se as atividades de venda de produtos e reparo de embarcações geravam recursos para os artesãos e movimentavam grande número de trabalhadores, um volume ainda maior pode ser dito para as atividades de fabricação de embarcações.

5.2 O ESTALEIRO DE PERNAMBUCO

Se as embarcações constituíam o principal meio de transporte de grandes e pequenas distâncias, assim também como um instrumento de poder político e militar durante todo o período que trabalhamos, e até a popularização das aeronaves apenas no século XX, o setor de construção das embarcações era fundamental para o desenvolvimento da logística dos Estados Europeus, seja para a manutenção da posse dos seus territórios, seja também para o transporte de pessoas e riquezas pelo mundo.

Discutindo a hegemonia das Províncias Unidas na Economia Mundo vivenciada durante parte do século XVII, Immanuel Wallerstein aponta o setor de construção naval como um dos motivos dessa hegemonia, ocupando o posto de segunda indústria na Holanda. Segundo o autor, essa indústria se valia do uso de equipamentos que aceleravam o processo de beneficiamento da pesca e diminuía a utilização do contingente de trabalhadores. Além disso, a indústria de construção naval era auxiliada por outras atividades complementares, como as cordoarias, fábricas de bolachas, de apetrechos navais, construção de instrumentos náuticos e de cartas de navegação, e se valia ainda do fornecimento de madeiras do Báltico, região dominada comercialmente pelos holandeses por conta da sua indústria têxtil.²⁸⁵

O domínio das Províncias Unidas passava também por sua superioridade marítima; entre as embarcações do Estado e de particulares, possuíam mais tonelagem que Inglaterra, França, Portugal Espanha e Alemanha juntos. Eram “os transportadores do mundo, os intermediários no comércio, os agentes e corretores da Europa”.²⁸⁶ O que evidencia ainda mais a importância da posse de embarcações.

Embora a construção naval fosse estratégica, o seu desenvolvimento era complexo até para potências que possuíam territórios vastos como Espanha e Portugal no Novo Mundo, uma vez que a disponibilidade de madeiras não era o fator essencial para o seu desenvolvimento. Além de boas madeiras, presentes em grande quantidade em toda a América, eram necessários apetrechos marítimos que demandavam atividades complexas, como o trabalho em metal, e – em última instância – mão-de-obra qualificada. E com exceção das madeiras, o Brasil carecia de todos os outros elementos.

Segundo Russell-Wood o primeiro estaleiro fundado no Brasil teria sido o de Salvador a mando de Tomé de Sousa que cumpria uma Ordem Régia de 1550. O estaleiro estava voltado

²⁸⁵ WALLERSTEIN, Immanuel Maurice. **O Sistema Mundial Moderno**. Vol. 2. Porto, Portugal: Afrontamento, 1974. Pg. 51.

²⁸⁶ Ibid, pg. 54.

inicialmente para a construção de pequenas embarcações para a navegação da Bahia de Todos os Santos e também para a navegação costeira. Ao longo do século XVII embarcações maiores passaram a ser construídas e passou a contar com uma rede de outros pequenos estaleiros ao longo do litoral baiano. O autor aponta a estimativa de que teriam sido construído 45 embarcações na Ribeira das naus de Salvador durante o período colonial.²⁸⁷ Em 1790 foi criado o Arsenal da Marinha em Salvador, aos moldes do de Lisboa.

No Rio de Janeiro, através de uma Ordem Régia foi criado um estaleiro em 1666 para a construção de fragatas armadas, e na segunda metade do século XVIII o estaleiro testemunhou o aumento da produtividade. Em 1763 foi instituído no Rio o Arsenal da Marinha, mas – segundo Wood – apenas uma grande embarcação, a São Sebastião, foi construída no arsenal até a chegada da família real em 1808.²⁸⁸

Os estaleiros foram crescendo nos principais portos do Brasil a partir das atividades de reparo das embarcações, com o aumento da mão-de-obra qualificada e também a partir das necessidades política da Coroa portuguesa. É importante observar que a atividade de construção de embarcações, mesmo para os particulares, foi controlada pela Coroa que visava – entre outras coisas – administrar o uso das madeiras próprias para a construção naval. Mesmo assim, é possível perceber que a atividade fora incentivada.

Em uma regulamentação de 17 de dezembro de 1548, o *Regimento dos Provedores da Fazenda del Rei Nosso Senhor nas Terras do Brasil*, estabeleceu-se que ninguém poderia construir navio ou caravelão sem a licença do governador-geral Tomé de Souza.²⁸⁹ Mas se havia a necessidade de controlar, havia também incentivo, como podemos observar no mesmo regimento:

E porque será meu serviço e proveito de meus reinos pela abundância das madeiras que há nas ditas terras do Brasil fazerem-se lá naus hei por bem que as pessoas que na dita terra do Brasil fizerem nau de cento e trinta toneis ou daí para cima hajam a mercê e gozem das liberdades que hão e de gozam por bem do regimento de minha fazenda as que fazem naus da dita grandeza neste Reino.²⁹⁰

Segundo o regimento garantia-se os mesmos privilégios dos empreendedores do Reino, para quem construísse grandes embarcações aqui no Brasil. E ainda conforme o documento, determinou-se que os empreendedores que construíssem os citados navios de mais de 130 toneis

²⁸⁷ RUSSELL-WOOD, John. Op. Cit. 2014. Pg. 139.

²⁸⁸ Idem.

²⁸⁹ HUTTER, Lucy Maffei. **A Madeira do Brasil na Construção e Reparos de Embarcações**. Revista da Universidade de Coimbra. Vol. XXXIII, ano 1985. Pp. 413-430. Pg. 418

²⁹⁰ Idem.

receberiam fiança da Coroa de 100 cruzados, tendo o prazo de um ano para iniciar a construção. Quanto aos navios utilizados para a navegação de cabotagem ou para as guerras contra indígenas, de remo e com quinze bancos ou mais, ficariam isentos de pagarem os direitos de alfândega. Já no século XVIII, especificamente em 1757, a Coroa determinou que a preferência no transporte de mercadorias fosse dada a navios construídos no Brasil, beneficiando assim a construção naval nos nossos portos.²⁹¹

No caso da Espanha, todo o processo de fabricação e reparo das embarcações estava, inicialmente, concentrado em Sevilha e os portos abertos na América no início do processo de ocupação não apresentavam condições para os mínimos reparos das embarcações; todavia a legislação espanhola, ordenança de 1509, reforçada em 1531 e 1552, exigia inspeção periódica nas embarcações, sobretudo por conta dos grandes desgastes diante das muitas viagens e entradas em águas e clima tropicais, demandando por isso trabalho nos portos de parada, além do de Sevilha.²⁹² E tal demanda – entre outras motivações – ajudou a promover o desenvolvimento das atividades de reparo e construção na América Espanhola.

Segundo Louise Bénat Tachot, as primeiras regulamentações proibiam ou limitavam a fabricação de barcos na América, contudo, logo as “embarcações americanas” tornaram-se imprescindíveis, sobretudo para a navegação de cabotagem e já em 1496 foram construídas as primeiras caravelas no Novo Mundo a mando do governador de Cuba Diego Velázquez.²⁹³ E aos poucos Havana se tornou o principal estaleiro da América Espanhola, como ressalta Tachot:

Posteriormente, la construcción de barcos en el Nuevo Mundo há sido relevante para la navegación con la metrópole. Si España no tenía la capacidad industrial para fabricar la totalidad de los barcos de la Carrera, en los puertos americanos del Caribe y más particularmente en la Habana se desarrolló una industria naval, sobre todo durante el siglo XVII y XVIII, de forma que La Habana se convirtió en el principal arsenal no sólo de América sino de todo el imperio.²⁹⁴

A divisão do trabalho realizado na América Espanhola não era diferente do que havia no Brasil, exceto pela grande participação dos indígenas no processo. Os brancos realizavam os trabalhos especializados, como mestres artesãos carpinteiros e calafates, e negros e nativos realizavam o carregamento das madeiras e demais trabalhos pesados. O porto de Cartagena se

²⁹¹ RUSSELL-WOOD, John. Op. Cit. 2014. Pg. 140.

²⁹² TACHOT, Louise Bénat. **La Navegación Hispana Em El Atlantico: aspectos laborales y técnicos (siglos XVI-XVII)**. In: PAIVA, Eduardo França & ANASTASIA, Carla Maria Junho (ORG.). **O Trabalho Mestiço. Maneiras de pensar e formas de viver. Séculos XVI a XIX**. São Paulo: Annablume, 2002. Pg. 82.

²⁹³ Idem.

²⁹⁴ Ibid, pp. 82-83.

destacou como posto de reparação de barcos, sobretudo de crenagem, tarefa dos calafates. Também foi ponto de construção de grandes embarcações no século XVII.²⁹⁵

Assim como no Brasil, na América Espanhola a construção e reparo de embarcações encontrou facilidades em relação à oferta de madeiras e outros materiais encontrados na natureza. Segundo Tachot em Assunção, por exemplo, havia disposição de estopa, breu e cedros, assim como fibras, necessárias para a fabricação de velas. Todavia, de forma semelhante ao território português, os construtores hispânicos tinham dificuldades na obtenção de ferramentas e metal, o que foi um dos maiores empecilhos para o desenvolvimento da indústria náutica, pois encarecia o processo, além da pouca oferta de mão-de-obra especializada.

A ribeira do porto do Recife abrigava uma quantidade considerável de trabalhadores de diversidade de profissões que atendiam as atividades náuticas. Por conta da sua relevância em termos econômicos e militares, o porto do Recife deve ter vivenciado desenvolvimento semelhante ao de Salvador, concentrando atividades de reparos e construção de embarcações. Como já havíamos escrito, no período em que estudamos podemos perceber um aumento nos registros sobre as atividades na ribeira a partir do governo de Manoel da Cunha Meneses (1769 – 1774) até o início do século XIX. Este período também é marcado pelo aumento de registros sobre o corte das madeiras para a construção de embarcações em Lisboa e também das atividades de manutenção e reparo dos barcos, indicando que os governadores tenham recebido instruções para apresentarem informes detalhados sobre as atividades portuárias.

Segundo ainda Russell-Wood, a adoção da organização de frotas em três comboios tendo os portos de Recife, Salvador e Rio de Janeiro como destino finais ou pontos de parada beneficiaram bastante esses centros, e além disso a criação das Companhias Gerais do Comércio teria demandado mais serviços de construção nesses portos.²⁹⁶

Como veremos mais adiante, entre 1775 e 1800 registramos a construção de pelo menos sete embarcações a mando da Coroa e uma para a Companhia de Comércio, além das construídas para particulares cujo número desconhecemos. Sobre essas embarcações que eram aqui fabricadas e circulavam, o historiador inglês Russell-Wood, que vimos dialogando ao longo deste capítulo, aponta como marca a grande diversidade:

[...] A diversidade da frota em portos brasileiros é surpreendente, variando de canoas, grandes barcos a remo, galés, jangadas, faluas, saveiros e lanchas, até bergantins, chalupas, caravelas e carracas. Os navios tinham não só de ser construídos, mas

²⁹⁵ Ibid. pg. 84.

²⁹⁶ RUSSELL-WOOD. Op.Cit, 2014. Pg. 130.

também reparados, e estaleiros de variados graus de sofisticação surgiram para atender a essa dupla função.²⁹⁷

Nos estaleiros dos portos coloniais a tendência era que fossem construídas embarcações de pequeno e médio porte que eram usadas nos circuitos que interligavam os portos brasileiros no comércio de cabotagem, funções militares e transportes diversos para a Coroa. Segundo o governador Manoel da Cunha Meneses o tipo de embarcação mais construída no estaleiro do Recife era a sumaca, como podemos observar abaixo:

[...] mas estas pelo continuado corte em que atualmente andam para construir grande número de sumacas que em todos os anos se lançam ao mar do estaleiro desta capital, tem feito que as matas que se achavam junto a marinha, e na mais fácil condução estão já extintas de madeiras próprias para navios [...] ²⁹⁸



Figura 4: Ilustração de uma sumaca. Disponível in: <http://www.nauticurso.com.br/embarcacoes.html> (Acesso em 08/03/2017)

As sumacas eram pequenas embarcações de dois mastros, utilizadas principalmente nas atividades de pesca e comércio de cabotagem, como já havíamos mencionado. Esta embarcação é de origem neerlandesa e substituiu aos poucos o caravelão português.²⁹⁹ Mas além das sumacas identificamos a construção de outras embarcações tais como brigues, corvetas e bergantins.

No ofício do mencionado governador Manoel da Cunha Meneses, Em 23 de março de 1772 ficou explícito que a construção de um número considerável de pequenas embarcações teria consumido a maior parte das madeiras próximas ao porto do Recife, além das outras que foram consumidas pelos engenhos. Todavia, apesar de buscarem as madeiras em distâncias cada vez maiores, particularmente nas matas da Paraíba e Alagoas, o recurso não chegava a se apresentar como grande problema, mas sim dois outros: a falta de equipamentos e a mão-de-obra mais cara.

²⁹⁷ Ibid, pg. 139.

²⁹⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8642

²⁹⁹ ESPARTEIRO, António Marques. **Dicionário Ilustrado de Marinha**. 2.^a ed. Lisboa: Clássica Editora, 2001.

A falta de equipamentos náuticos cuja construção exigia trabalho complexo e principalmente a oferta de ferro eram obstáculos ao desenvolvimento da indústria náutica no Recife, e provavelmente nos outros portos do Brasil. Segundo Manoel da Cunha Meneses a ferragem utilizada para a fabricação nos estaleiros era oriunda do Reino e ao longo do período pesquisado, sobretudo nas últimas décadas do século XVIII é perceptível a demanda por equipamentos náuticos no porto do Recife, até para socorrer as embarcações estacionadas na sede da capitania.

Em 19 de agosto de 1788, por exemplo, o governador D. Tomás José de Melo escreveu um ofício ao secretário da Marinha e Ultramar o qual reclama a falta de âncoras e outros apetrechos navais para realizar reparos nas embarcações da Coroa e de particulares, informando que já havia comunicado a carência anteriormente. Segundo o governador, no que se refere particularmente às âncoras, estas eram supridas pela extinta Companhia de Comércio de Pernambuco e da Paraíba. Segundo D. Tomás de Melo:

[...] E não obstante não se ter demorado a resolução da sobredita providência, é tão grande a necessidade que me não posso dispensar de apresentar novamente a Vossa Excelência em certos tempos do ano, principalmente nos meses de julho e agosto há ventanias, e tufões tão velozmente que rebentam muitas amarras em um instante, ficando de repente os navios em termos de virem à praia, como sucedeu no dia 31 de julho antecedente, em que sobreveio um tufão tão impetuoso que o navio Santa Ana, a Vigilante, perdeu o leme, ao navio francês faltaram duas amarras, e ao denominado Pensamentos Feliz uma [...] ³⁰⁰

A falta de ferragem prejudicava tanto o setor de conserto quanto de construção de embarcações. O governador D. Tomás propõe que a Coroa remeta a dita ferragem para socorrer as embarcações e informa que não há prejuízos à Coroa caso haja algum problema com a ferragem emprestada, haja vista que os comerciantes pagam pelo material gerando lucros à Coroa. O pedido de D. Tomás foi atendido, haja vista que em 3 de novembro do mesmo ano de 1788 escreveu um outro ofício relatando o recebimento dos materiais solicitados. ³⁰¹

Mas certamente os problemas ainda não tinham sido resolvidos. Em 10 de julho do ano seguinte D. Tomás de Melo envia um novo ofício ao secretário de Marinha e Ultramar, solicitando novos apetrechos náuticos, sobretudo cabos e amarras para os navios. ³⁰² Tal solicitação expõe também a carência de uma indústria auxiliar ao da construção, e se para a Bahia Rossell-Wood afirma ter existido uma indústria de cordoaria que fornecia materiais para a construção de barcos, em Pernambuco ou essa indústria era inexistente ou não produzia a

³⁰⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 165, D. 11759

³⁰¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 165, D. 11800

³⁰² AHU_ACL_CU_015, Cx. 170, D. 11986

ponto de atender as demandas do complexo portuário. Tal situação expõe a dependência do setor construtivo de equipamentos oriundos do Reino, o que só dificultava e encarecia o processo de fabricação.

Em relação à mão-de-obra, embora o governador Manoel da Cunha Meneses ao reclamar da falta de barcos chamados campelos por causa da falta de planejamento do construtor de navios, que segundo ele “lhe faltavam as luzes da construção”, não encontramos muitas críticas quanto ao conhecimento técnico dos artesãos que trabalhavam em Pernambuco.³⁰³ A grande questão em relação à mão-de-obra referia-se ao seu custo:

[...] Pelo que respeita a mão-de-obra não há dúvida que os artífices percebem jornais crescidos por costumes antigo, em atenção ao sol excessivo a que andam expostos aos gêneros de que se vestem e suas famílias, que os compram com cinquenta por cento mais caros do que custam em Europa e ao mal entendido luxo praticado geralmente em todo o Brasil aonde os homens desta qualidade se não sujeitam a viver na parcimônia usada pelos oficiais no reino; é uma queixa esta tão epidêmica que os que passam de Portugal a trabalhar nesta terra, se lhe comunica imediatamente que desembarcam.³⁰⁴

De acordo com o governador, os artesãos que trabalhavam no complexo do porto do Recife custavam mais caro que os artesãos de Portugal. Tal efeito se dava por conta de uma oferta reduzida de mão-de-obra, se comparado ao Reino; mas Manoel da Cunha Meneses ressalta também a existência de um regulamento profissional que elevou os preços por conta das condições de trabalho, particularmente o sol e calor excessivo, assim também como pela escolha de uma vida cercada de luxo por parte dos artífices.

Tal afirmação é bastante importante para nós e pretendemos retomá-la adiante. Todavia, aqui é importante observar a presença do corporativismo – que temos aqui ressaltado – interferindo em prol do aumento dos jornais dos artesãos que trabalhavam no porto do Recife. E se confiarmos na afirmação de Manoel Menezes, os preços praticados na sede da capitania de Pernambuco eram bastante altos, o que justificava com o fato desses artesãos viverem no luxo, consumindo produtos com valores acima dos praticados em Lisboa. Estes são elementos que expressam os meios de diferenciação, de mobilidade social por parte de alguns profissionais especializados, sobretudo os mestres de ofício. Também representam aspectos em que o trabalhar no Brasil se distinguia de Portugal, mesmo sendo o corporativismo um instrumento que remetia os trabalhadores às tradições que os mantinham ligados às formas de ser e fazer, dentro e fora do trabalho.

³⁰³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8642

³⁰⁴ Idem.

É difícil calcularmos o significado desse sobrepreço da mão-de-obra no valor final do produto produzido, no caso a embarcação, mas a possibilidade de adquirir madeiras e tábuas a preços menores que no Reino deviam compensar os custos com a mão-de-obra. Mais à frente analisaremos as contas da construção de alguns barcos e procuraremos observar o peso da mão-de-obra para os barcos aqui fabricados.

Mas um ponto que nos chama a atenção sobre a viabilidade de se construir barcos no estaleiro do Recife pode ser observado ainda no ofício do governador Manoel Menezes. Segundo ele, ao tratar do acompanhamento das obras de uma embarcação afirma haver comodidade mesmo comparando aos fabricados no Norte da Europa. Segundo o governador, embora o processo no norte europeu seja mais “cômodo”, entendemos que seja mais rápido e com menos percalços, os barcos aqui fabricados compensavam os custos; e para sustentar a sua afirmação, apresenta o exemplo das embarcações que chama campelo; segundo Menezes há barcos construídos há mais de trinta anos e que continuam navegando e dando lucros aos seus proprietários.³⁰⁵

Assim, acreditamos que a oferta de madeiras em quantidade muito maior que na Europa e a durabilidade das embarcações foram fatores que concorreram para o desenvolvimento da indústria náutica em Pernambuco, principalmente ao longo do último quartel do século XVIII. Todavia é preciso assinalar que esse desenvolvimento fora marginal e que os barcos produzidos no estaleiro do Recife eram em sua grande maioria de pequeno ou médio porte e estavam voltados para a navegação de cabotagem e pesca, não compondo os grandes circuitos de navegação. Contudo, deve-se destacar que algumas embarcações produzidas na praça foram utilizadas no tráfico de escravos, realizando os trajetos de Recife para Angola ou para a Costa da Mina. Ainda constatamos que algumas das embarcações construídas no Recife, como a corveta Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José e o navio Netuno e Santo Antônio do Recife fizeram regularmente viagens entre Pernambuco e Lisboa.

Outro aspecto que devemos discutir refere-se ao conhecimento técnico empregado sobre o processo de fabricação de embarcações. As atividades artesanais eram transmitidas e reelaboradas ao longo do tempo a partir da relação entre os mestres e os aprendizes, constituindo uma aprendizagem quase inteiramente empírica. Ao longo deste trabalho temos acompanhado casos de mestres cujas carreiras tiveram início acompanhando outros mestres experimentados na condição de aprendizes. Foi assim com José da Costa, o principal mestre carpinteiro durante

³⁰⁵ Idem.

o período que focamos neste capítulo, que trabalhou com o mestre da ribeira – e seu parente – João Rodrigues Leite ao longo de sua formação.

Todavia a construção de barcos carecia de especificações que provavelmente estavam contidas nos registros dos mestres construtores. E foi no sentido de tornar mais uniforme as atividades de construção de barcos que em 26 de agosto de 1775 foi enviada a Recife uma Ordem Régia em que determinou que todos os navios de “alto bordo” deveriam ser construídos de acordo com as especificações assinadas pelo mestre construtor do Real Arsenal da Marinha de Lisboa, Torcato José Clarini, especificações assinadas também pelo Marquês de Pombal. Proibia-se naquela ocasião que qualquer barco que navegasse no alto mar, ou seja, embarcações de grande porte, fossem construídos fora das referidas especificações.³⁰⁶

Não nos interessa aqui examinar as especificações que seguem anexas ao documento, onde estão contidas as medidas corretas das madeiras a serem cortadas e usadas na fabricação, mas sim perceber primeiramente a ação da Coroa na tentativa de uniformizar a indústria náutica, e em segundo lugar promover uma “transferência” de tecnologia e promover a qualificação profissional dos seus mestres construtores do outro lado do Atlântico.

Discutindo a produção de conhecimento tanto sobre a produção de embarcações quanto as atividades de navegação na América hispânica, Louise Bénat Tachot afirma não ter havido algum manual ou tratado produzido na América sobre as atividades, ocorrendo apenas adaptações dos saberes produzidos na Espanha, como podemos observar abaixo:

De uma manera general , la construcción naval criolla fue um sector que se desarrolló de manera significativa (por supuesto de manera discontinua y sobre todo em el siglo XVII) em las Indias. Em cambio, el saber teórico y “arte de navegar” no fueron objeto de tanto interés [...] no se publicó ningún tratado de navegación salvo la instrucción náutica del oidor Garcia Palacio em 1587.³⁰⁷

De fato, como vimos, é possível identificar ações por parte da Coroa portuguesa em uniformizar as técnicas de produção de embarcações estabelecendo – no caso apresentado – um único plano de construção assinado pelo construtor do Arsenal da Marinha de Lisboa. Todavia, afirmar que não houve interesse pelo desenvolvimento de um saber teórico nas Américas seriam um grande exagero. Neste ponto podemos discordar de Louise Tachot por dois aspectos: primeiramente porque sendo as embarcações construídas na América e também na Península Ibérica, quase que totalmente pelos artesãos, é preciso considerar que estes reproduziam e davam novos significados a saberes que estavam institucionalizados em uma cultura

³⁰⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 123, D. 9393

³⁰⁷ TACHOT, Louise Bénat. Op. Cit. Pg. 86

corporativa; as técnicas eram vivenciadas empiricamente, eram transmitidas oralmente e, é possível, em escritos sob posse dos mestres. O fato de não terem produzido manuais, textos que trouxessem os seus saberes não significa que não houvesse preocupação, interesse neste aspecto.

O segundo ponto a observar, seria o fato de que desde as pequenas embarcações até as de médio porte utilizadas na navegação de cabotagem devem ser resultado de um processo de adaptação às realidades americanas e neste aspecto os saberes presentes nos grupos indígenas sobre – por exemplo – a navegabilidade dos rios e fabricação de canoas, influenciaram os artífices que trabalhavam e aprenderam as suas profissões no Brasil. Desse modo, mesmo considerando que a tecnologia marítima europeia fora dominante, não podemos afirmar que não houve um processo de mestiçagem, dos entrelaçamentos das tecnologias europeia, nativas americanas e também africanas, na forma de trabalhar, de fabricar. E desse modo é que pensamos estar inserida as técnicas de produção dos artesãos que trabalhamos aqui.

É bem verdade que a presença do elemento indígena e do negro nas atividades artesanais se davam a partir das clivagens raciais e das tensões da escravidão. Os regulamentos corporativos – entre outras coisas – impelia os negros, principalmente os escravizados, da qualidade de oficial mecânico, se inserindo no trabalho apenas como ajudante. O mesmo pode ser dito sobre o indígena.

O único documento em que encontramos a menção ao trabalho indígena no porto do Recife, foi um ofício do governador D. Tomás de Melo de 03 de novembro de 1788 em que tratava da necessidade de se construir um guindaste na ribeira para se carregar as madeiras. Segundo o governador, as madeiras para a construção que desembarcam no porto do Recife são recolhidas no telheiro Real e de lá são retiradas para serem carregadas para as embarcações que as levavam para o Reino. O governador narra este trabalho:

[...] costumam carregar e descarregar-se aos ombros dos miseráveis índios, ou calcetas, por não haver guindaste para aquele ministério: desta falta resulta fazerem-se as ditas operações com sumo vagar, e gastar-se muito nos salários dos índios, que se desviam dos trabalhos na agricultura [...]³⁰⁸

Os indígenas trabalhavam no porto como carregadores de madeiras do armazém para as embarcações, não exercendo tarefa especializada como os artífices brancos, pardos e até negros livres ou libertos. D. Thomás de Melo ainda narra a condição miserável a qual esses índios estavam inseridos:

³⁰⁸ AH_ACL_CU_015, Cx. 166, D. 11806

[...] e além destes inconvenientes (i.é. deslocarem-se, afastarem-se da agricultura) existe o maior que é o perigo de vida que correm aqueles miseráveis, enquanto estão exposto a ficarem esmagados, ou com as pernas quebradas debaixo dos paus de enorme peso que carregam [...]³⁰⁹

Esses indígenas do porto haviam sido deslocados do campo e postos em condições de trabalho tão ruins ou ainda piores que os sujeitos escravizados que não atuavam junto aos profissionais especializados. Ou seja, a distância entre os artífices e os indígenas que labutavam no porto era enorme, não havendo, neste momento, qualquer tipo de troca de tecnologias, embora isso seja difícil pensar para o século XVIII. Mas é inegável que principalmente no primeiro século de colonização isso não tenha acontecido com bastante intensidade.

Nos voltando agora especificamente para a construção de embarcações no porto do Recife, entre 1772 e 1800 foram construídos por parte da Coroa sete embarcações e mais dois por parte da Companhia de Comércio; esses barcos eram de porte diversos, grandes navios, brigues e sumacas. Esta periodização apresentada refere-se ao período – que como já foi discutido – foi marcado por um maior interesse ou necessidade por parte dos governadores em registrar as atividades portuárias, incluindo os reparos e fabricação de embarcações. Tal período se inicia durante o governo de Manoel da Cunha Meneses (1769 – 1774), passando por José César Meneses (1774 – 1787) e D. Tomás de Melo (1787 – 1798), e acrescentamos aqui o período em que Pernambuco foi governado por uma Junta (1798 – 1804).

Em 01 de setembro de 1773 foi lançado no Rio Capibaribe o primeiro dos nove navios registrados por nós, que segundo o governador Manoel da Cunha Meneses aconteceu com “feliz sucesso” dezessete dias depois em um ofício.³¹⁰ infelizmente não temos mais informações sobre o referido navio, nem o tipo de embarcação, apenas que este havia sido encomendado pela Companhia de Comércio. Também encomendado pela Companhia foi o navio Santo Antônio que foi lançado ao mar em cinco de julho de 1777.³¹¹

Nos documentos também identificamos a construção do bergantim Santo André Diligente que em 1799 já navegava com uma tripulação composta totalmente por portugueses fazendo o circuito entre Lisboa e Recife,³¹² a sumaca Bizarra construída nos últimos anos do século XVIII³¹³ e a corveta Nossa Senhora da Conceição que estava em construção em maio de 1782. Sobre esta última, chama a atenção a informação do governador José César de Meneses

³⁰⁹ Idem.

³¹⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 115, D. 8805

³¹¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 127, D. 9630

³¹² AHU_ACL_CU_015, Cx. 209, D. 14230

³¹³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 211, D. 14344

do recebimento de ferramentas como serras, cutela e limas vindas do Reino como forma de diminuir os custos da fabricação da embarcação, expressando o que temos dito aqui, que é a dificuldade com a obtenção de ferramenta e metais.³¹⁴

Um caso interessante refere-se a encomenda em Pernambuco de embarcações para servirem de correio marítimo entre a Capitania de Pernambuco e as demais capitanias. Em um ofício de 12 de julho de 1797 o governador D. Tomás de Melo informou que recebeu a Real Ordem que foi expedida em 21 de março de 1797 para a construção de duas embarcações para os transporte de correspondências entre o reino e a capitania e para outras partes do Brasil. O governador afirma que prontamente mandou separar as madeiras para a construção, mas que não possui na Capitania ferragens, lonas, massame e outros aprestos para a fabricação da embarcação e que já havia solicitado esses materiais anteriormente, requerendo assim os equipamentos para a execução da ordem.³¹⁵

Apesar da falta de materiais, a construção dos correios marítimos caminhou com rapidez. Em outro ofício de 10 de janeiro de 1798 D. Tomás de Melo comunicava que o primeiro brigue já havia sido construído, a obra teria sido finalizada em dezembro de 1797, ou seja, cerca de nove meses após a expedição da ordem régia. Para isso, o governador afirmou ter utilizado prontamente as madeiras e os materiais que já haviam à disposição para construir o primeiro barco, carecendo ainda de mais materiais para terminar o segundo.



Figura 5: Ilustração de um brigue, tipo de embarcação construída em Pernambuco para servir no Correio Real. Imagem disponível In:

https://www.google.com/search?q=sumaca+embarca%C3%A7%C3%A3o&espv=2&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwie9p37ksfSAhVBI5AKHSBsCVIQ_AUIBigB&biw=1366&bih=638#imgrc=sSsing3CwKL_1M (Acesso em 08/03/2017)

As informações sobre a construção do correio marítimo demonstram a possibilidade de produção do estaleiro do Recife, que diante de uma oferta de madeiras e mão-de-obra

³¹⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 144, D. 10571

³¹⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 197, D. 13575

especializada, alcançou a construção de uma embarcação em período relativamente curto. Sobre a intensidade dos trabalhos e sobre um curioso “mal começo” da embarcação, informa D. Thomás de Melo:

Com efeito mandei tirar as formas e principiar logo a construção de um dos dois brigues com as madeiras que tinha na praça, continuando com tanta atividade que se concluiu em dezembro passado, fazendo-o lançar ao mar no dia dos felicíssimos anos de Sua Majestade; mas tive o desgosto de o ver pegar no arrecife de que, contudo, lhe não resultou prejuízo, mas só a mim trabalho, pela continuada assistência [...] ³¹⁶

Se, a embarcação foi lançada no Rio Capibaribe no dia do aniversário da Rainha D. Maria I, como afirma D. Tomás de Melo, o fato teria ocorrido no dia 17 de dezembro de 1797. O incidente no dia do lançamento não deve mesmo ter prejudicado o navio, pois foi prontamente enviado pelo governador para Lisboa com uma carga de pau-brasil e uma tripulação de trinta homens, pois segundo D. Tomás, temia-se que o barco poderia sofrer algum dano ficando ancorado no porto do Recife. ³¹⁷

A construção dos correios marítimos no estaleiro do Recife, e de outras embarcações que pudemos acompanhar em nossa pesquisa, nos ajuda a pensar sobre o papel dos portos do Brasil Colonial no que concerne ao conserto e fabricação de barcos. Algumas embarcações pertencentes à Coroa tinham como ponto de referência o porto do Recife, onde foram construídas e eram constantemente reparadas. Tais barcos tinham como função ligar o Recife aos portos próximos como o de Fernando de Noronha, de onde eram levados e trazidos frequentemente soldados – onde inclusive o carpinteiro José Rodrigues Papagaio teria trabalhado durante um período da sua vida –, assim também como os portos das capitâncias próximas, trazendo madeiras e outras mercadorias, e até possibilitando uma melhor organização da burocracia, no caso da circulação de correspondências. Fica de fora da nossa análise um grande número de embarcações pertencentes a particulares que faziam o circuito entre Pernambuco e África e ainda realizavam o comércio de cabotagem. Tal aspecto fica para uma pesquisa mais aprofundada sobre especificamente a questão da fabricação de barcos no Recife, já que o nosso interesse é na mão-de-obra.

Contudo, podemos discutir os dados apresentados por Álvaro Pereira que se debruçou sobre a contabilidade da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba. Segundo o autor, somente considerando as subscrições dos acionistas da Companhia em bens patrimoniais, no caso, em embarcações, foram empregados trinta e seis contos e oitocentos mil réis

³¹⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 199, D. 13670

³¹⁷ Idem.

(36:800\$000). E mais importante, ainda segundo o autor, no início das atividades da Companhia, esta contava com trinta embarcações, o que correspondia a 202:215\$137 réis. Durante o período compreendido entre 1764 e 1773 o número de barcos sob posse da Companhia sofreu uma queda brusca, chegando a apenas a dezoito embarcações que valiam 116:241\$291. Nos anos seguintes, entre 1774 e 1775 a Companhia adquiriu mais três novos navios, atingindo a quantidade de vinte e uma embarcações.³¹⁸

Interessa-nos acompanhar esses dados no sentido de observar o quanto os investimentos da Companhia de Comércio e Navegação de Pernambuco e Paraíba, assim também como os da Coroa, na fabricação de embarcações, movimentaram o mercado de trabalho dos artesãos do Recife. É bem verdade que muitas das embarcações listadas como parte do capital da Companhia já haviam sido construídas há tempos, e inclusive fora do estaleiro do Recife. Mas por outro lado, outras tantas aqui foram fabricadas, bastando para isso pensar sobre as referências dos governadores da Capitania ao informarem que no porto do Recife eram fabricadas muitas sumacas e outras embarcações.

De um total de trinta e nove embarcações listadas e organizadas em tabela pelo já citado Álvaro Pereira, nove foram fabricadas a partir de 1764, provavelmente todas no estaleiro do Recife. As embarcações, ano de construção e valores estão expostos no quadro abaixo:

Quadro 6: embarcações da Companhia Geral de Comércio e Navegação de Pernambuco e Paraíba construídas entre 1763 e 1775		
ANO	EMBARCAÇÃO	VALOR
1764	Corveta Madre de Deus	1:130\$000
1764	Corveta Nossa Senhora da Natividade	7:817\$214
1764	Sumaca Rosário Santo Antônio e Almas	4:648\$866
1768	Sumaca Rosário de São José e São João	1:700\$000
1771	Paquete Nossa Senhora dos Remédios	1:300\$640
1774	Navio Olinda (novo)	25:401\$871
1774	Navio Voador	24:498\$319
1774	Navio São José	10:757\$978
1775	Navio Netuno	39:509\$400
Valor Total		116:764\$288

FONTE: ANDRADE, Álvaro Pereira de. História e Contabilidade - Diálogos possíveis: o caso da Companhia Geral de Comércio e Navegação de Pernambuco e Paraíba – 1759 – 1775. Pp. 390-391.

³¹⁸ ANDRADE, Álvaro Pereira de. OP. Cit. Pg. 392.

As nove embarcações indicadas no quadro acima movimentaram, no mínimo, o montante de 116:764\$288 e certamente teve grande impacto no mercado de trabalho do porto do Recife, diríamos até que fomentou o desenvolvimento mais acelerado desse mercado. E em meio aos interessados na fabricação dessas embarcações, estavam os artífices que temos acompanhado neste capítulo, para onde escorreu parte do capital investido.

Entre as embarcações arroladas acima, podemos analisar a lista de distribuição dos pagamentos oriundos da fabricação do navio Netuno e Santo André do Recife, construídas entre 1775.³¹⁹ E a estes dados juntamos ainda os referentes à fabricação da , a corveta Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José que não temos certeza se trata-se do navio São José que consta no quadro acima, haja vista haver incompatibilidade de datas quanto ao término da obra. Em ambos os casos o governador José César de Meneses apresentou as contas detalhadas das respectivas construções e embora apresente algumas incoerências em relação aos dados apresentados na tabela acima, foi possível realizar algumas considerações quanto a participação dos artesãos nas atividades do estaleiro do Recife.

O navio Netuno e Santo Antônio do Recife foi finalizado em 1775, provavelmente no final do primeiro semestre, tendo o governador José César de Meneses apresentado um ofício com as contas da fabricação do barco em 15 de julho daquele ano. O valor total declarado pelo governador foi de 40:465\$746, capital bastante considerável, inclusive. Os mais de quarenta contos de réis declarados referem-se ao pagamento da mão-de-obra empregada e compra dos materiais para a construção no estaleiro do Recife. Deve-se salientar que alguns materiais tais como velas, algumas peças de ferro, de funilaria e demais apetrechos náuticos, que eram difíceis de encontrar em Pernambuco ou eram muito caros, vieram do Reino.

Considerando o valor declarado, somamos o capital pago aos mestres de ofício que trabalharam nas obras da embarcação com o objetivo de identificar quanto do valor empreendido ficou retido nas mãos dos trabalhadores do Recife. Antes é importante considerar que os valores pagos compreendiam não apenas o trabalho, mas também os produtos vendidos pelos próprios mestres artífices para a realização de suas atividades. Também consideramos que os valores correspondentes aos jornais dos oficiais não examinados, aprendizes, ajudantes e até oficiais escravizados, eram repassados aos mestres que por sua vez pagavam os valores que julgavam justo para o serviço realizado por cada um dos trabalhadores. Este procedimento

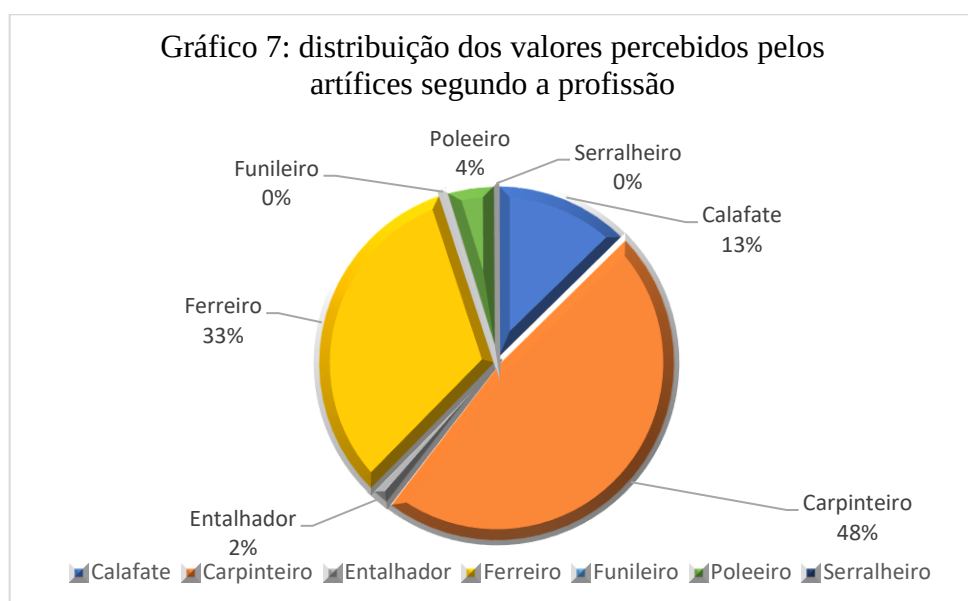
³¹⁹ Embora tenhamos encontrado divergências quanto a denominação da embarcação na lista apresentada por Álvaro Pereira e pela documentação pesquisada por nós, trata-se das mesmas embarcações. Há pequenas divergências também nos valores totais empreendidos na construção, todavia, acreditamos tratar-se de falhas na comunicação dos diversos agentes que comunicaram os valores.

era idêntico ao sistema de trabalho e pagamento realizado nos serviços de manutenção e conserto dos navios, como já discutimos.

Aqui temos considerado o peso dos regulamentos corporativos e das hierarquias profissionais, que estão interligados, nas relações cotidianas do trabalho. E no caso do pagamento e repasses dos soldos dos profissionais o corporativismo fica mais uma vez evidente quando são apenas os mestres que contratam os trabalhos, recebem os valores e julgam as quantias repassadas individualmente para cada oficial. Mas considerando o valor declarado pelo governador José César de Meneses, que aspectos podemos ressaltar? Vejamos a seguir:

Dos 40:465\$746 empreendidos na construção do navio Netuno e Santo Antônio, foram pagos aos artesãos o montante 12:881\$181, o que corresponde a cerca de 32% do capital empregado. Os demais 68% foram empreendidos em diversos materiais construtivos, sobretudo em madeira, onde certamente havia outros oficiais mecânicos envolvidos, como os carpinteiros de machado, mas que não identificamos todos no documento.³²⁰

Os 12:881\$181 pagos aos artífices referem-se ao corte e venda de madeiras, fabricação e venda de peças de ferro e dos jornais referentes aos dias trabalhados dentro e fora do estaleiro. De modo geral, todo o montante foi para as mãos dos artífices do Recife. E dentre os profissionais arrolados encontramos carpinteiros, calafates, ferreiros, poleeiros, serralheiros, funileiros e até entalhadores. E considerando o valor percebido pelos artífices, procuramos identificar como o dinheiro ficou distribuído entre as profissões envolvidas e construímos o gráfico abaixo:



FONTE: AHU_ACL_CU_015, Cx. 120, D. 9169

³²⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 120, D. 9169

A divisão apresentada no gráfico não surpreende, uma vez que os carpinteiros executavam a maior parte do trabalho, sobretudo no casco do navio, e acabassem retendo quase a metade do valor repassado à mão-de-obra, totalizando 6:152\$911. Os carpinteiros ainda eram os responsáveis pela escolha e corte e venda da madeira empregada na construção. E foram justamente os mestres carpinteiros João Martins Barroso e Manoel de Freitas Coelho que comandaram os trabalhos de identificação e corte das madeiras nas matas da Paraíba para a obra da embarcação. No estaleiro quem comandou os trabalhos foi o carpinteiro mais experiente entre os que trabalhavam no porto no período, o mestre José Da Silva Monteiro, acompanhado ainda pelos conhecidos mestres Antônio dos Santos Ribeiro e por José da Costa, que temos ressaltado a sua trajetória neste capítulo, e que mais tarde assumiu o posto de mestre construtor.

É possível observar que no ano de 1775 José da Costa ainda não ocupava o posto de principal mestre construtor de navios, e nem o maior responsável pelo reparo de navios da Coroa; neste período o ofício de mestre da ribeira ainda era ocupado por Antônio dos Santos Ribeiro. Este mestre carpinteiro assumiu o posto em 1758 no lugar de João Rodrigues Leite, cargo que já solicitava desde o início da década de 1750. Antônio dos Santos Ribeiro, em 1775, equilibrava as atividades de mestre da ribeira, mestre construtor e se dedicava às atividades de conserto das embarcações. Todavia, ainda na década de 1770 José da Costa assumiria o posto.

O segundo grupo de trabalhadores que mais arrecadou foram os ferreiros, totalizando 4:205\$200; e aqui destacamos o fato de que entre os mestres de ofício arrolados, os ferreiros João de Barros e Ventura Coelho foram os trabalhadores que receberam as maiores quantias individualmente, 2:050\$000 e 2:138\$480, respectivamente. Lembrando que Ventura Coelho foi o mesmo mestre que havia tido uma carreira de destaque, tendo sido juiz do ofício de ferreiro nos anos de 1732 e 1733. O artesão se dedicou às atividades de ferreiro até o final da década de 1770. Os valores mais altos pagos aos mestres ferreiros podem ser explicado pelo alto custo da matéria-prima e os mestres ainda precisavam repassar os valores dos oficiais que trabalhavam com eles; junto com o outro mestre ferreiro, Francisco de Souza, que realizou apenas um serviço pontual que lhe rendeu apenas 16\$720, os ferreiros foram responsáveis pela movimentação de 33% do pagamento feito aos artesãos de todas as profissões. Devemos ressaltar aqui o fato de que esses artífices também atuavam de forma bastante lucrativa nas atividades de reparo de barcos.

O trabalho de calafetagem e acabamento do casco do navio, realizado pelos calafates justifica o terceiro ofício em rendimento na construção, embora seja uma quantia bem abaixo dos carpinteiros e ferreiros. A lista apresentada pelo governador José César de Meneses não

arrola o nome dos mestres calafates, mas através de outro documento, sabemos que trabalhavam no porto os mestres Manuel Ferreira, Antônio dos Santos Lisboa, Manuel Francisco da Rocha e João dos Santos. Não podemos certificar se todos aturam na obra, o certo é que os calafates receberam 1:630\$110.

Nos dados referentes ao conserto de barcos os calafates foram mais atuantes, ficando abaixo apenas dos carpinteiros. Mas neste caso podemos apontar que a demanda por ferragens é maior no processo de construção dos barcos, enquanto o processo de calafetagem era necessário durante toda vida útil da embarcação.

Entre os poleiros são arrolados dois mestres, José Pereira Ramalho e Mathias Rodrigues Luiz, que receberam, respectivamente, 440\$000 e 150\$000. Em 1775 José Gomes Flores ainda não atuava no porto, já que identificamos a sua atividade apenas a partir de 1782. José Ramalho e Mathias Luiz são os mesmos artesãos que trabalhavam nos serviços de manutenção e conserto dos barcos. Aliás, aquela época havia apenas três mestres desse ofício, como já apontamos.

Por fim, identificamos o serralheiro Luís Guedes que realizou apenas um pequeno serviço na embarcação ou vendeu alguma produção sua que lhe rendeu 10\$190, assim também com um mestre funileiro, cujo nome não aparece na lista, que recebeu apenas 49\$150. No caso deste último, no documento fica muito claro que as obras de funilaria vieram do Reino e que no Recife supriu-se apenas uma demanda pontual. No documento ainda está arrolado o valor de 243\$620 pagos a artífices entalhadores que realizaram o acabamento artístico na embarcação.

A corveta Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José foi lançada ao mar em 1776, provavelmente no início do segundo semestre, pois em outubro já estava navegando segundo um ofício de José César de Meneses. No ofício o governador demonstra conhecimento sobre a embarcação produzida, afirmando ter feito a escolha da aparelhagem “à inglesa, por me parecer de melhor gosto que à portuguesa; e juntamente por ser de menor custo, evitando-se o maior número montões de que usam os navios portugueses”.³²¹ Além disso o governador ainda faz grande elogio à qualidade da corveta, obviamente ressaltando o valor da sua administração, mas também permitindo que possamos observar a qualidade do trabalho empreendido no Recife. Nas palavras do governador, dirigidas ao secretário da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro:

Desejo que Vossa Excelência mande pelo mestre do Arsenal Real da Marinha examinar os defeitos que encontra na dita corveta, e seguro a Vossa Excelência que

³²¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 124, D. 9450

não pode ir mais forte nem melhores madeiras, as quais causaram grande admiração aos pilotos e mestres dos navios mercantes, de sorte que tendo visto construir muitos navios, nunca tinham visto obra tão forte saída ao mesmo tempo excelente de vela, pois foi a Fernando [de Noronha] em três dias e meio, e veio em três.³²²

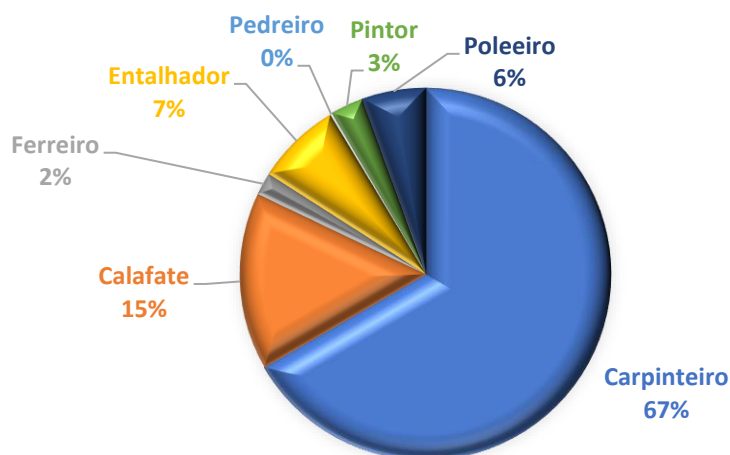
O custo total da corveta foi bem inferior ao do navio Netuno e Santo Antônio do Recife, mesmo assim ainda foi um valor bastante considerável, atingindo a soma de 14:486\$830 réis. Analisando os documentos, constatamos que 31% do total empregado foi gasto na mão-de-obra e os outros 69% foram empregados em materiais para a construção do barco.

Aqui temos dados quase idêntico ao obtido com a análise do navio Netuno e Santo Antônio do Recife. Enquanto o primeiro a soma dos jornais dos artesãos chegara a 32% do custo total, no caso da corveta Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José a soma chegou a 31% do valor total. A diminuição talvez se explique pelo menor tamanho da embarcação, diminuindo o número de dias trabalhados, assim também como um número menor de trabalhadores. De qualquer modo são valores muito aproximados, e como já apontamos na análise do navio netuno, é muito significativo que os artífices retivessem somas consideráveis em tal atividade. Esses dados nos apontam para relativizar o discurso de que esses trabalhadores ocupassem as camadas inferiores da sociedade que viviam. Obviamente estavam muito aquém dos grandes proprietários de terra e de um grande número de escravizados e também dos grandes comerciantes, mas é possível pensar que ao menos os mestres de ofício tivessem vida bem confortável. Por outro lado, é difícil avaliar os ganhos dos demais trabalhadores. Estes certamente recebiam quantias bem inferior ao recebidos pelos mestres construtores, todavia as suas condições deveriam ser melhores do que a dos demais trabalhadores não especializados do porto.

Na documentação das contas da corveta, embora mais detalhadas, aparecem apenas cinco grupos profissionais relatados entre os que receberam de fato jornais no serviço, isso significa que trabalharam regularmente. O valor total dos jornais foi de 4:435\$994 que ficou dividido entre os grupos profissionais da seguinte forma:

³²² Idem.

GRÁFICO 8: DISTRIBUIÇÃO DOS VALORES PAGOS EM JORNAIS POR GRUPO PROFISSIONAL NAS OBRAS DA CORVETA NOSSA SENHORA DO MONTE DO CARMO E SÃO JOSÉ



FONTE: AHU_ACL_CU_015, Cx. 124, D. 9450

O valor recebido pelos pedreiros aparece zerado no gráfico por corresponder a porcentagem bem menos que 1%, sendo registrado o valor 6\$560 pagos ao um mestre que não foi relacionado na documentação por ter construído o fogão da embarcação. Os carpinteiros continuaram sendo o grupo que mais recebeu pela obra por fatores já discutidos, contudo com uma porcentagem consideravelmente maior. Os calafates assumiram o lugar dos ferreiros como o grupo que mais recebeu; aqui o valor bruto pago aos calafates correspondeu a 16% enquanto a participação dos ferreiros foi quase insignificante. É muito provável que toda a ferraria da embarcação tenha vindo do Reino, carecendo apenas de um ou outro serviço ao longo da construção. Mas observamos que não há grande variação da participação dos calafates nas obras das duas embarcações comparadas aqui, 15% no pacote e 13% no navio netuno. Os poleeiros também apresentaram números semelhantes, subindo de 4% do navio netuno para 6% na corveta Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José. Destacamos, por fim a participação de um mestre entalhador cujo nome não foi mencionado, que recebeu 88\$000 e do pintor José Rabelo de Vasconcelos que recebeu 128\$344 por seus serviços; ambos mestres realizaram o trabalho de acabamento estético da embarcação.

Não dispomos de outras relações contábeis para seguir esta comparação, mas é bastante significativo que os números estejam bem próximos, indicando que a participação dos ofícios nas obras de construção dos barcos fossem aproximadamente os apresentados nos nossos gráficos com algumas variações circunstanciais. E como vimos, as atividades da indústria naval,

seja na manutenção e reparo, seja na construção dos barcos, eram responsáveis pela retenção de capital na praça. E do capital retido, observar que mais de 30% do que fora investido passavam pelas mãos dos oficiais mecânicos do porto, é pensar que este grupo que compunha a mão-de-obra qualificada exercia um papel bem mais importante no centro urbano do que poderíamos imaginar, particularmente se encarássemos a perspectiva de que os artífices eram em maioria negros escravizados.

Outro dado que nos chama bastante atenção refere-se a atuação individual do mestre construtor do porto. Enquanto na construção do navio Netuno e Santo Antônio do Recife o papel de mestre construtor coube ao carpinteiro José Da Silva Monteiro, que trabalhou junto com os mestres Antônio dos Santos Ribeiro e José da Costa, na ocasião da construção da corveta Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José apenas José da Costa exerceu o papel de mestre construtor.

Além de José da Costa, identificamos o trabalho de outros carpinteiros, como Manoel Simões e Antônio Duarte, que receberam 1:231\$530 e 30\$600 respectivamente, ambos pela venda de madeiras para a obra. Enquanto não encontramos qualquer registro de Antônio Duarte, Manoel Simões foi listado no levantamento do governador Manoel da Cunha Meneses em 1772 como oficial carpinteiro branco.³²³ Ou seja, Manoel Simões havia ascendido da condição de oficial não examinado para mestre carpinteiro, sendo responsável por movimentar 1:231\$530, sendo a grande maioria pela venda de madeiras para a obra. Encontramos também o registro de pagamento pela compra de madeiras ao já conhecido por nós, e principal carpinteiro de machado da Paraíba, Manoel Martins Beiriz, que recebeu 1:889\$850.

Todavia, o grande personagem do porto na década de 1770 adiante era mesmo José da Costa. Já o acompanhamos aqui desde quando disputou o ofício de carpinteiro da ribeira com o mestre Antônio dos Santos Ribeiro que era mais velho que Costa. Oriundo do Reino a sua formação profissional foi vivenciada inteiramente no complexo portuário, já que era aprendiz do seu parente e antigo mestre da ribeira João Rodrigues Leite, e embora não tenha assumido imediatamente o cargo de mestre da ribeira ficou evidente o quanto o seu papel foi crescendo ao longo da década de 1770, desempenhando a atividade de avaliador das madeiras, conserto e fabricação de embarcações. Assim, quando da construção da corveta o mestre construtor e capitão José da Costa era de fato a grande autoridade ente os oficiais mecânicos e, sem dúvidas um dos principais artesãos do Recife.

³²³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8642

E isso explica porque José da Costa aparece em praticamente todos os setores como responsável pela contabilidade e pelo repasse dos pagamentos aos comerciantes e outros artesãos. É possível ver o mestre carpinteiro na negociação das madeiras, do chumbo, crena, estopa, azeite, sebo, cal, lona, amarras e, principalmente, o pagamento dos artífices carpinteiros, entalhadores e até dos ferreiros. Ao todo José da Costa esteve diretamente envolvido na movimentação de 4:789\$555, e este valor corresponde a cerca de 33% de todo o valor movimento na construção da embarcação. É impossível identificar, de fato, quanto dos valores movimentados teria ficado com José da Costa, nem mesmo considerando os 2:957\$860 destinado aos jornais dos carpinteiros que trabalhavam sob o comando do mestre. Mas é possível pensar que o carpinteiro detinha grande poder nas negociações de compra dos materiais e contratação dos serviços por parte da Coroa e da Companhia Geral de Comércio e Navegação de Pernambuco e Paraíba. Assim, o mestre dialogava capital e poder através do seu trabalho.

Assim, homens como José da Costa e outros mestres e oficiais especializados eram responsáveis diretos pela retenção do capital na colônia. O trabalho especializado possibilitava angariar grandes somas de capital, que mesmo repartido entre tantos trabalhadores, ainda assim eram consideráveis, uma vez que eram realizadas paralelamente aos outros serviços executados na cidade ou, especificamente, no porto. certamente isso influenciava diretamente no comportamento e dos artesãos, assim também como estes eram observados pelos outros grupos sociais.

É possível observar na trajetória de José da Costa bastante êxito profissional. Como já mencionamos o carpinteiro era oriundo do Reino e provavelmente chegou à Capitania de Pernambuco muito jovem e logo teria iniciado a aprendizagem do ofício que o projetou junto ao mestre da ribeira João Rodrigues Leite. Com o afastamento e posterior morte do seu mestre, José da Costa chegou a almejar o cargo de mestre da ribeira, tendo sido preterido pelo governador e demais agentes da Coroa, que concederam ao mestre Antônio dos Santos Ribeiro o ofício. Todavia, ao longo das décadas de 1760 e 1770 José da Costa desempenhou seus serviços bem o suficiente para ocupar, enfim, o cargo de mestre da ribeira com o afastamento de Antônio Ribeiro. Obviamente o parentesco com João Rodrigues Leite e o fato de já ter concorrido ao posto contaram para que o mestre alcançasse o cargo, todavia, pensamos ser o trabalho o elemento central de sua trajetória exitosa.

Ao longo do presente capítulo e ainda do anterior, pudemos observar o quanto José da Costa esteve diretamente envolvido em uma série de atividades, desde o recebimento, avaliação e comércio de madeiras, passando por diversos serviços da indústria náutica, comandou grande contingente de trabalhadores e por sua mão circulou grandes somas de capital, voltadas para

diferentes finalidades, e certamente grande parte deste capital ficou com o próprio mestre, pelo pagamento por seus serviços e pela venda de produtos. Assim, José da Costa, como muitos mestres, agregaram o comércio às atividades artesanais. O mestre da ribeira também circulou entre os espaços e sujeitos de poder na capitania, lidou diretamente com os grupos que compunham as elites daquela sociedade e com os principais agentes da Coroa, sobretudo com os governadores.

Ao final do século XVIII, José da Costa era mestre da ribeira, mestre construtor de navios, comerciante de madeira e de outros produtos, mestre que mais arrecadava com o conserto e construção de navios, foi um grande exemplo de oficial mecânico de sucesso na Capitania de Pernambuco. No requerimento do carpinteiro de machado português Julião Alves, de 1781, que fora tratado no capítulo anterior, José da Costa foi referido como capitão³²⁴, indicando a conquista também de uma patente militar.

E aqui pensamos que o mestre da ribeira em muito se aproxima da trajetória do José Rodrigues Papagaio, ambos são oriundos do Reino, brancos, e vivenciaram toda uma carreira profissional na Capitania de Pernambuco, diferença apenas no fato de que José da Costa teria aprendido o seu ofício no Recife. Ambos carpinteiros prestaram diversos serviços à Coroa e conquistaram ofícios régios, agregando às suas profissões capital, privilégios e a possibilidade de circular entre os grupos mais poderosos, angariando também poder. O mestre da ribeira passou a dirigir as atividades do porto, o mestre do trem dirigia todas as atividades referentes aos oficiais mecânicos junto aos militares. Os dois tiveram no trabalho o elemento central de suas trajetórias.

Todavia uma questão nos inquieta. Enquanto José Rodrigues Papagaio exerceu o posto de juiz de ofício, dirigindo também a Irmandade de São José do Ribamar, José da Costa e todos os outros mestres carpinteiros que trabalharam na ribeira, nunca chegaram a exercer o mais alto cargo do seu grupo profissional. É difícil compreender esta ausência, afinal entendemos que parte da sua trajetória exitosa está associada ao sistema corporativo, que reforçava as hierarquias profissionais e aprofundava as diferenças entre os artesãos, além de garantir condições de trabalho diferenciadas aos oficiais mecânicos. Desse modo estranha que um dos mais destacados carpinteiros não tivesse sido juiz do seu ofício, uma vez sequer.

Mas para esta questão podemos apresentar dois argumentos: primeiramente é possível que a dinâmica de trabalho não deixasse espaço para que José da Costa pudesse realizar todas as obrigações dos mestres de ofício. Desse modo, essas obrigações deveriam estar mais

³²⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 142. D. 10478

próximas dos mestres que tinham tendas abertas nas ruas do Recife, ou no caso de José Rodrigues Papagaio, que tinha a possibilidade de circular pelo centro urbano no cumprimento de seus serviços. Em suma, José da Costa não tinha disponibilidade para o serviço. Lembramos aqui o caso do mestre tanoeiro Joaquim Pinheiro Vilar que deixou de realizar serviços no porto após assumir o cargo de juiz dos tanoeiros, apontando para uma certa incompatibilidade. E é bom lembrar que no caso dos outros juízes encontrados no porto, entre ferreiros e latoeiros, estes não se dedicavam exclusivamente às atividades da ribeira, como José da Costa.

Em segundo lugar, e não menos importante, destacamos que o fato de não exercer o papel de juiz de ofício, não significa que José da Costa estivesse à margem do sistema corporativo artesanal, muito pelo contrário. A listagem produzida por Manoel da Cunha Meneses de 1772 expressa que os trabalhadores do porto estavam muito bem divididos segundo a hierarquia profissional. José da Costa havia realizado um período de aprendizagem junto ao mestre João Rodrigues Leite, se tornado mestre do seu ofício, e liderava o trabalho de um conjunto de profissionais não examinados. Ou seja, o mestre da ribeira vivenciava os regulamentos corporativos. Por fim, é preciso salientar mais uma vez que José da Costa era projetado pelo corporativismo, o que também contribuiu para a sua ascensão profissional, e de uma forma mais ampla, a sua ascensão social.

No capítulo seguinte, considerando as trajetórias dos artífices pesquisados, a presença do corporativismo e em aspectos gerais sobre os artesãos, seja do Recife, ou em outras partes do Brasil, vamos discutir mais profundamente a questão da mobilidade social para este grupo.

6 O CORPORATIVISMO ARTESANAL E AS ESTRATÉGIAS DE MOBILIDADE SOCIAL

Recife, 30 de abril de 1787, igreja da Irmandade de São José do Ribamar³²⁵, situada na rua do mesmo nome, bairro de São José; lá se reuniram Antônio Guilherme da Cruz e Cosme Cardoso de Freitas, procuradores da irmandade, Apolinário Deniz, Pedro de Alcântara e Mello, Joaquim Garcia dos Santos e José Bernadino Dias da Rocha, juízes dos seus respectivos ofícios, todos mestres artesãos. Quem dirigiu a reunião e governou a confraria desde março de 1786 foi o nosso conhecido José Rodrigues Papagaio. Após uma trajetória de muito destaque em Pernambuco, circulando por diversos espaços de trabalho, do porto às obras nas fortificações, do trabalho nas tropas regulares ao posto de mestre do trem real de artilharia, Papagaio conquistou autoridade junto aos outros trabalhadores e também reconhecimento social. Desta forma, dirigir a mesa da Irmandade de São José do Ribamar era a coroação de uma trajetória destacada, mas não apenas isso, aparece para nós como a sinalização de uma estratégia movida no interior do sistema corporativo em que os poderes se entrelaçavam; ao mesmo tempo em que a irmandade conferia poder aos mestres, as autoridades dos mestres como José Rodrigues Papagaio perante os demais trabalhadores, conferia organicidade à irmandade.³²⁶

Na ocasião da reunião, registrada no livro de termos da irmandade de São José do Ribamar, dispôs-se sobre uma causa impetrada alguns anos antes pelo mestre tanoeiro Manoel Xavier Pereira, a qual chamamos de “a querela dos tanoeiros” que trataremos mais adiante, e que exigiu uma resposta enérgica por parte dos mestres de ofício que dirigiam a instituição, uma vez que desafiara o seu poder e autoridade. Mas antes de pensarmos nesse conflito, e outros que descortinaremos, é importante pensar sobre os significados das irmandades para os artesãos, questão que discutiremos a seguir.

³²⁵ A Irmandade de São José do Ribamar foi instituída em 1735 pelos artesãos dos ofícios de carpinteiro, marceneiro, pedreiro e tanoeiro. Inicialmente foi instalada Igreja do Hospital do Paraíso no Bairro de Santo Antônio, no Recife. No ano de 1752 os irmãos de São José iniciaram a construção de sua própria igreja no Bairro de São José, mudando-se para lá na mesma década. Ao longo do século XVIII foram redigidos dois compromissos, o primeiro em 1735 que foi enviado para ser confirmado em 1755, um novo em 1770, que gerou um conflito entre os irmãos por ter sido acrescido capítulos que não contaram com o apoio de todos os principais membros, e – por fim, em 1776, que foi enfim confirmado pelo Rei e que norteou a política da irmandade no que se refere à organização do trabalho no Recife. Ver: SILVA, Henrique Nelson da. **Trabalhadores de São José: artesãos do Recife no século XVIII**. Dissertação de Mestrado. Recife: Universidade Federal de Pernambuco 2010.

³²⁶ Livro de Termos da Irmandade de São José do Ribamar. Arquivo da 5ª Superintendência do IPHAN.

6.1 AS IRMANDADES DE OFÍCIO: O CORPORATIVISMO ARTESANAL NO MUNDO COLONIAL

Em trabalho clássico, Charles Boxer afirmou que as Santa Casas de Misericórdia e as Câmaras Municipais constituíam pilares do Império Português, haja vista suas funções sociais, para além das caritativas, e políticas.³²⁷ De lá para cá muitos estudos sobre as irmandades leigas, não apenas voltados para as misericórdias, foram realizadas sobre diferentes contextos historiográficos, assim também como examinando os mais diversos temas. A nós cabe observar a relevâncias das irmandades leigas para a sociedade colonial, assim também como para o período posterior à independência do Brasil.

Na Europa, essas associações surgiram entre os séculos XII e XIII, a partir de grupos ou sociedades que buscaram defender os interesses comerciais, profissionais e tinham, a princípio, como características principais a associação religiosa e a assistência mútua. No Brasil, as irmandades surgiram durante o processo de construção da sociedade colonial, tornando-se mais presentes nos séculos XVII e XVIII. Segundo a definição de Virginia Almoêdo, as irmandades caracterizam-se por associações onde se reúnem os leigos no catolicismo tradicional e no Brasil vão assumir um papel fundamental na sociedade colonial e na política imperial como importantes espaços de sociabilidade.³²⁸ Katia Mattoso afirma que as irmandades congregavam os fiéis em torno da devoção a um santo escolhido como padroeiro e geralmente seus membros habitavam na vizinhança da mesma paróquia. Contudo, havia associações que reuniam pessoas por devoção, ofício, cor de pele ou estatuto social. Ou seja, um dos principais aspectos dessas instituições era a congregação, reunião, das pessoas em torno delas.³²⁹

A produção historiográfica sobre o período colonial, de modo geral, era trabalhada a partir da perspectiva estruturalista marxista da história e que teve como principais referências Caio Prado Júnior³³⁰, Celso Furtado³³¹ e mais recentemente Fernando Novais³³²; suas produções buscaram compreender as dinâmicas gerais da colonização do território brasileiro e as atenções estavam voltadas para as relações duais, tais como explorador-explorado,

³²⁷ BOXER, Charles R. **O Império Marítimo Português 1415 - 1825**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

³²⁸ ASSIS, Virginia M. Almoêdo. **Pretos e Brancos: a serviço de uma ideologia de dominação (Caso das Irmandades do Recife)**. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1988. Pg. 24.

³²⁹ MATTOSO, Katia M. de Queirós. **Bahia, Século XIX: uma província do império**. Editora Nova Fronteira, Rio de Janeiro, 1992. Pg. 397.

³³⁰ JÚNIOR, Caio Prado. **História Econômica do Brasil**. Editora Brasiliense, 1987.

³³¹ FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

³³² NOVAIS, Fernando Antônio. **Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial**. Lisboa: Livros Horizonte, 2ª edição, 1975.

dominação-resistência, cooptação-libertação, assim como a sociedade estava limitada a dois grupos efetivamente marcantes, senhor-escravo, e isso tudo inserido em uma relação administrativa e econômica de dominação da metrópole sobre a colônia, ou seja, uma relação verticalizada de poder. A partir dessa análise, os estudos das irmandades estiveram focados, sobretudo, nas irmandades negras e nas irmandades compostas pelas elites, onde as contradições das relações dualistas poderiam, em nossa perspectiva, estar mais evidentes aos olhos dos historiadores que produziram no período. Desse modo, esses estudos das irmandades objetivavam principalmente esclarecer as formas de reprodução do Sistema Colonial, sobretudo em relação a escravidão.

Apesar da grande variedade de confrarias, a maioria dos estudos foram direcionados para a análise das irmandades negras, talvez por essas esboçarem, a princípio, os espaços de maior contradição entre essas associações. Aqui observamos um problema que impediu o desdobramento das discussões sobre essas associações de forma mais ampla, que é a busca por uma identidade, uma única característica das associações em conjunto. Assim, é possível encontrar nesses estudos, modelos em que as irmandades serviam como instrumentos de dominação por parte da Coroa sobre seus súditos ou por parte de uma elite branca sobre os negros ou grupos mais pobres, e até como transmissor de uma ideologia dominante;³³³ por outro lado, as irmandades também são vistas como instrumentos de luta, em que os negros congregados utilizavam as irmandades como um meio de amenizar seus sofrimentos. Enfim, aspectos como resistência, acomodação, cooptação, solidariedade, conscientização, instigaram diversos historiadores em suas buscas por compreenderem as associações leigas erguidas nos centros coloniais.³³⁴

Desde o aprofundamento dos estudos que apontam para o estabelecimento no Brasil de uma sociedade corporativa, cujos diversos grupos sociais estavam representados em corpos hierarquicamente representados e onde as noções individuais eram diminutas, tem-se pensado sobre as diversas formas de arranjo social, político, étnico e cultural, no interior dessa sociedade colonial;³³⁵ assim também como temos estudado as possibilidades de mobilidade

³³³ Aqui destacamos os trabalhos de Virginia Almoêdo e de Caio César Bosch, pois apesar de serem fundamentais para os estudos das irmandades leigas, são também reflexos de como a historiografia inseria as confrarias em uma relação dual. Ver: ASSIS, Virginia Maria Almoêdo. Op. Cit. 1988; BOSCH, Caio César. **Os Leigos no Poder (Irmandades leigas e política colonizadora em Minas Gerais)**. São Paulo: Ática, 1986.

³³⁴ Podemos encontrar uma ótima discussão acerca da historiografia voltada para o estudo das irmandades IN:MACCORD, Marcelo. **O Rosário de D. Antônio: irmandades negras, aliança e conflitos na história social do Recife (1848 – 1872)**. São Paulo: FAPESP, 2005

³³⁵ Há mais de uma década a historiografia tem se afastado do já referido modelo de uma administração central para pensar a administração portuguesa, e de uma sociedade dual, passando a enxergar redes de poder inserida em relações sociais e grupos cada vez mais diversificados. E os estudos sobre irmandades leigas tem acompanhado esses estudos promovendo, sobretudo, pesquisas sobre uma diversidade de irmandade com objetivos também

social e sobre os papéis da legislação perante os diversos cenários e períodos construídos no Brasil colonial. Mas importa aqui pensar o quanto as irmandades leigas conferiam organicidade a essa sociedade corporativa, uma vez dificultada, tanto na estrutura social, jurídica, quanto mental, as possibilidades de representação individual, as pessoas se articulavam enquanto grupos, corpos. Junte-se a isso os papéis exercidos pela religião, pelo catolicismo, que reunia todos esses grupos no interior de uma grande comunidade, a cristandade.

E por mais que essas noções sejam características da cristandade medieval europeia, ainda é possível observar a presença dessas concepções no Brasil do século XVIII e ainda posteriormente. E justamente considerando tal discussão, não difícil pensar o quanto as irmandades leigas cumpriam um papel fundamental reunindo as pessoas em torno de uma associação, cujo primeiro argumento era o religioso, a celebração do catolicismo e a devoção aos santos católicos, mas que se abria a uma série de outras manifestações.

Dessa forma, através das confrarias, as pessoas conseguiam se articular – sobretudo nos centros urbanos – através de diversas perspectivas, tais como a o lugar ocupado na hierarquia social, as profissões desempenhadas, a condição de livre ou escravizado, as composições étnicas, entre outros aspectos. É bem verdade que frequentemente as irmandades apresentavam-se como instituições em que os elementos acima mencionados estavam entrelaçados, ou não estavam tão claramente definidos, mas acima de tudo, era através das irmandades que na prática se vivenciava o corporativismo, a articulação social em corpos, em grupos. Assim, podemos afirmar que essas irmandades conferiam aqueles que nelas estivessem incluídos, identidade e cidadania, mesmo que uma cidadania precária. As associações leigas também garantiam um espaço de negociação política. E pretendemos tratar justamente dessas questões abordando as irmandades de ofício.

As irmandades de ofício³³⁶ se caracterizam por ter a sua identidade diretamente vinculada aos ofícios mecânicos, às profissões artesanais. E não apenas isso, também estão vinculadas ao que temos chamado aqui de sistema corporativo artesanal, ou seja, a um conjunto de práticas e regulamentos que definem os modos de ser e fazer dos trabalhadores inseridos nos ofícios mecânicos. E se, de modo geral, as irmandades leigas remontam às associações caritativas católicas da Idade Média, as irmandades de ofício estão também ancoradas nas

bastante diferentes. A nossa pesquisa, por exemplo, que lança um olhar sobre as irmandades para pensar as relações de trabalho e poder, são exemplo disso. Mas ainda há estudos interessados em discussões culturais, étnicas, econômicas, entre outros.

³³⁶ A primeira referência ao termo “irmandade de ofício” encontrada em nossos estudos, vem de Beatriz Catão Cruz Santos; pensamos ser um termo bastante adequado para individualizar as irmandades constituídas por oficiais mecânicos. Ver: SANTOS, Beatriz Catão Cruz. **Irmandades, Oficiais Mecânicos e Cidadania no Rio de Janeiro do Século XVIII**. VARIA HISTORIA, Belo Horizonte, vol. 26, nº 43: p.131-153, jan/jun 2010

atuações das corporações de ofício e demais espaços de representação dos artesãos em Portugal, como a Casa dos Vinte Quatro e o cargo do Juiz do Povo, por exemplo.³³⁷

Analisando os diversos estudos sobre os artífices que viviam nos centros coloniais do Brasil,³³⁸ podemos observar que em nenhum dos centros urbanos estudados consolidou-se uma estrutura tradicional de corporação de ofício,³³⁹ mas sim a tradição corporativa se manifestou através das irmandades de ofício. Embora algumas práticas dessas irmandades fossem idênticas as de outras confrarias, como a realização de ofícios religiosos, o assistencialismo, a participação em cerimônias públicas, a realização de festas e até as movimentações financeiras, por outro lado apresentavam algumas especificidades.

A maior delas, como já foi dito, é o fato de serem constituídas por artífices de uma ou mais profissões mecânicas; os próprios oragos dessas irmandades estavam vinculados às profissões sobre sua proteção, como São José aos carpinteiros e São Crispim aos sapateiros. Outro aspecto diferencial encontra-se nos compromissos das irmandades. Ao analisar os documentos que regulamentam as confrarias, podemos perceber que – ao contrário das outras associações – as irmandades de ofício apresentam vários capítulos que versam sobre as atividades profissionais, aproximando-se assim dos regimentos das corporações de ofício presentes nas cidades europeias.

337 Em cidades como Lisboa e Porto, os artesãos adquiriram o privilégio de instituir uma representação dos trabalhadores que era composta por 24 mestres de ofício indicados por suas respectivas corporações no caso de Lisboa e 12 na Cidade do Porto. O conselho de mestres escolhia um representante que seria instituído como juiz do povo, este teria direito a fazer parte das vereações quando a pauta interessasse aos oficiais mecânicos e até termos de grande interesse da plebe, de um modo geral. Interessante que os juízes do povo tornaram-se não apenas um representante dos artesãos, mas como afirmou Charles Boxer, tornou-se um “legítimo representante da plebe”, inclusive com poder de veto em algumas pautas. Ver: BOXER, C.R. **O Império Colonial Português**. São Paulo: CIA das Letras, 2002. Pg. 307; LANGUANS, Franz Paul. **As Corporações dos Ofícios Mecânicos: subsídios para a sua História**. Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa, 1943 - 1946.

338 Para citar alguns dos estudos realizados: FLEXOR, Op. Cit, 1974; LIBBY, Douglas Cole. **Habilidades, artífices e ofícios na sociedade escravista do Brasil Colonial**. In: LIBBY, Douglas Cole; FURTADO, Júnia Ferreira (Org). **Trabalho Livre, Trabalho Escravo**. São Paulo: Annablume, 2006; LIMA, Carlos A. M. **Artífices do Rio de Janeiro (1790 – 1808)**. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008; MARTINS, Mônica. **Entre a Cruz e o Capital: Mestres, aprendizes e corporações de ofícios no Rio de Janeiro (1808-1824)**. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: U.F.R.J./I.F.C.S., 2007. MENESES, José Newton Coelho. **Artes fabris e ofício banais. O controle dos ofícios mecânicos pelas câmaras de Lisboa e das vilas de minas gerais (1750-1808)**. Belo Horizonte: Fino Traço: 2013; SANTOS, Beatriz Catão Cruz. **Irmandades, oficiais mecânicos e cidadania no Rio de Janeiro do século XVIII**. Varia Historia, Belo Horizonte, vol. 26, nº 43: p.131-153, jan/jun 2010. SIQUEIRA, Mariana Nastari. **Entre o signo da mudança e a força da tradição: o conflito entre a Irmandade de S. Crispim e S. Crispiniano dos sapateiros e a Câmara, Rio de Janeiro, c. 1764-c. 1821**. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro Rio de Janeiro: Seropédica, RJ, 2011. SILVA, Henrique Nelson da. **Trabalhadores de São José: artesãos do Recife no século XVIII**. Dissertação de Mestrado. Recife: Universidade Federal de Pernambuco 2010.

339 Nos referimos à estrutura tradicional de corporação de ofício ao nos referirmos a uma associação instituída através de um regimento onde são estabelecidas todas as regras sobre os modos de fazer e ser dos artesãos. É importante salientar que mesmo em Portugal as corporações não parecem tão evidentes, uma vez que estão ligadas às irmandades através das bandeiras de ofício.

A composição da mesa dessas irmandades apresentava algumas diferenças em relação às outras. E aqui o aspecto mais marcante é o fato de que muitas vezes os artesãos reproduziam nas irmandades a hierarquia profissional e desse modo os juízes dos ofícios ocupavam, além do lugar de representante do corpo profissional junto à câmara municipal, o de presidente da irmandade. O mesmo acontecia em relação aos escrivães dos ofícios. Tal associação é totalmente compreensível uma vez conferia maior mobilidade e legitimidade às ações das irmandades de ofício, questão que discutiremos no tópico seguinte.

As irmandades de ofício atuaram nos principais centros urbanos do Brasil durante o período colonial sendo possível identifica-las em centros como Recife, Salvador, Rio de Janeiro e nas Vilas Mineiras, por exemplo. Passemos a analisar a sua atuação e o modo como dialogava com as instâncias de poder, sobretudo com a câmara municipal.

6.2 AS IRMANDADES DE OFÍCIO E A GOVERNANÇA LOCAL: NEGOCIAÇÕES E A CONSTRUÇÃO DA CIDADANIA

Um aspecto que interessava tanto aos oficiais mecânicos quanto aos poderes políticos refere-se ao controle sobre o trabalho realizado, principalmente nos centros urbanos. Se por um lado os compromissos das irmandades de ofício, referendados pela confirmação régia, conferia poderes às irmandades de determinar quais artesãos poderiam ou não abrir tendas ou lojas, assim também como realizar obras, tanto as públicas quanto as particulares, estes papéis também cabiam às câmaras municipais³⁴⁰ que estabeleciam as suas posturas e concediam os papéis de licença aos trabalhadores. Desse modo, o senado e as irmandades de ofício apresentavam-se enquanto poderes que – ao menos para as atividades profissionais artesanais – poderiam ser concorrentes. Mas, frequentemente, diante do que podemos visualizar na

³⁴⁰ As câmaras foram instrumento fundamental para a articulação do domínio português sobre um vasto território, constituindo, nas palavras de Charles Boxer, um dos pilares do Império luso; era através das câmaras municipais que as elites coloniais se representavam, dialogavam, negociavam com a Coroa e os seus agentes, e reproduzia os seus poderes. Como instância da administração local, cabia a essa instituição o papel de administrar, fiscalizar as atividades econômicas realizadas sobre a sua jurisdição, colocar em pregão as obras do Estado, julgar em primeira instância, entre outras funções. Em outros termos, as câmaras, senado, municipalidade, governança local, entre outros termos utilizados aqui, constituíam uma importante instância política, administrativa, jurídica e fiscal do mundo português, onde os grupos locais se faziam presentes. Existe uma diversidade de estudos sobre as câmaras municipais, sobretudo a partir da necessidade de se analisar a participação das elites locais na administração portuguesa. BICALHO, Maria Fernanda Baptista. **As Câmaras Ultramarinas e o Governo do Império**. IN: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda Baptista & GOUVÊA, Maria de Fátima. **O Antigo Regime nos Trópicos. A dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. Pp.189-221; SOUZA, George Felix Cabral. **Elites e Exercício de Poder no Brasil Colonial. A Câmara Municipal do Recife, 1710-1822**. Recife, Editora da UFPE, 2015.

documentação analisada, era uma relação marcada por uma constante negociação e cooperação entre as instituições.

O principal meio de negociação e cooperação entre câmara municipal e irmandades de ofício, ou até dos artesãos não articulados em torno de uma irmandade, era através das eleições e atuação dos juízes e escrivães dos ofícios. Os juízes eram escolhidos entre os mestres de maior destaque e poder político entre os artífices de uma mesma profissão. A ele cabia uma série de tarefas, tais como passar as cartas de examinação, que possibilitaria a um oficial se tornar mestre após o período de aprendizagem, visitar as obras, tendas e lojas averiguando a qualidade dos serviços prestados, das peças e dos materiais, solicitar as licenças para exercer o trabalho e, quando solicitado pela câmara, realizar a avaliação de obras públicas. Ao cumprir o seu papel, os juízes atendiam tanto a câmara municipal quanto à irmandade de ofício ao qual pertencia, se fosse o caso. Isso porque os trabalhadores precisavam tanto das licenças das câmaras quanto da irmandade com o correspondente pagamento dos anuais desta, assim também como atender aos critérios estabelecidos pela associação para pertencer a ela e poder trabalhar. Dessa forma, centralizava-se no juiz, a grande articulação entre os poderes reservados à vereação local e aos reservados à irmandade de ofício, assim também como a interseção desses poderes. E justamente por isso, as eleições para juiz de ofício foi sempre matéria de atenção, principalmente por parte dos artesãos, assim também como o cargo conferia ainda mais prestígio e diferenciação àqueles que o ocupavam.

Nas atas da Câmara do Recife identificamos a realização das eleições para juiz de ofício, que por sinal deveriam ocorrer perante os vereadores no espaço da instituição. Assim, em 14 de junho de 1714, quatro anos após a fundação da municipalidade do Recife, foi registrada a primeira eleição de representantes de ofício com a presença dos sapateiros que elegeram Francisco Barbosa e Manuel Nunes Calhau como juiz e escrivão sapateiro, respectivamente. Pouco menos de dois anos depois, em 12 de fevereiro de 1716, compareceram à câmara os artesãos tanoeiros que elegeram Bartolomeu de Andrade como juiz e um escrivão, cujo nome está ilegível. Mas além de elegerem os seus representantes, os tanoeiros apresentaram requerimento para redigirem um novo regimento para o seu ofício, o que foi atendido pelos vereadores.³⁴¹

Os regimentos instituía os valores a serem cobrados pelos produtos confeccionados e vendidos pelos artífices, quanto a forma de fazê-los. E a solicitação dos tanoeiros nos coloca diante de uma ação desses profissionais do Recife no sentido de se

³⁴¹ Atas da Câmara Municipal do Recife (1714-1738). Instituto Histórico, Arqueológico e Geográfico de Pernambuco.

organizarem corporativamente, o que ocorreu com outras profissões no centro urbano. Importante lembrar que os tanoeiros logo iriam fundar, junto com os carpinteiros, marceneiros e pedreiros, a Irmandade de São José do Ribamar. Deve-se considerar que algumas profissões já estavam articuladas o suficiente para já possuírem juiz de ofício mesmo antes da criação da Câmara do Recife, como era o caso dos pedreiros que teve entre os seus juizes o célebre Antônio Fernandes Mattos entre 1671 e 1701.³⁴²

As eleições começaram a ser mais regulares no Recife a partir de janeiro de 1728, quando a câmara publicou um edital em que os artesãos de todos os ofícios que atuavam no Recife comparecessem ao recinto e elegessem os seus representantes. A única exceção foram os carpinteiros da ribeira que compareceram afirmando estarem isentos dessa obrigação, questão que discutimos no terceiro capítulo. No quadro em anexo é possível verificar a relação das eleições ocorridas no Recife no período compreendido entre 1714 -1738 e entre 1761 – 1784.³⁴³ Algo importante salientar é que no início do século XVIII as eleições dos juizes e escrivães no Recife aconteciam no início do ano, principalmente no mês de janeiro. Parece-nos que à medida que a presença de artesãos no centro urbano tornou-se mais volumosa e estes mais articulados corporativamente, as eleições passaram a ocorrer ao longo do ano, muitas vezes relacionadas ao dia da festa do padroeiro do ofício.³⁴⁴

Não pretendemos aqui analisar essas eleições em seus pormenores, questão que já fizemos em outro trabalho.³⁴⁵ Importa pensar o quanto essas eleições significavam tanto em termo de negociação de poderes quanto sobre os papéis desempenhados pelos representantes eleitos. Assim, destacamos a ação dos artífices sapateiros em 21 de janeiro de 1733, que ao invés de comparecerem à Câmara do Recife para realizar a sua eleição, enviaram uma representação da Irmandade de São Crispim e São Crispiniano com os nomes dos seus representantes, como podemos observar abaixo:

Aos vinte e um dias do mês de janeiro de mil setecentos e trinta e três principiou a Irmandade de São Crispim e São Crispiano nesta Vila do Recife nas Casas da Câmara onde estavam os oficiais dela em Vereação e sendo aí veio e se apresentou uma carta

³⁴² Antônio Fernandes Mattos era mestre pedreiro e se tornou célebre em Recife durante o último quartel do século XVII. Arrematou obras importantes, construiu grande patrimônio entre propriedades e escravos e foi admitido na Ordem Terceira. No final do século XVII Mattos construiu às suas custas uma fortificação no extremo sul do istmo do Recife que ficou conhecido como Forte do Mattos, obra polêmica, pois acabou não tendo muita serventia em termos defensivos para a cidade, mas lhe permitiu aterrorizar e construir imóveis na área mais valorizada do Recife àquela época. MELLO, José Antônio Gonçalves de. **Um Mascate e o Recife: a vida de Antônio Fernandes Mattos no período de 1671 – 1701**. 2º Ed.. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1981.

³⁴³ Os períodos correspondem ao Livros de Atas da Câmara do Recife número 1 e 3, que tivemos acesso.

³⁴⁴ Atas da Câmara Municipal do Recife (1714-1738). Instituto Histórico e Geográfico, Arqueológico de Pernambuco.

³⁴⁵ SILVA, H.N. Op. Cit. 2010.

da Irmandade de São Crispim e Crispiano em que elegem para Juiz do Ofício de Sapateiro a Antônio Ferreira Couto e para Escrivão a Vicente de Souza e os Oficiais do Senado houveram por bem a dita eleição e lhe deram o juramento para bem fazerem sua obrigação de que mandaram fazer este termo que assinaram com os ditos e assim mais ouviram as partes e despacharam petições.³⁴⁶

A ação da Irmandade dos sapateiros, acatada pelos camarários, foi para além do simbolismo, pois além de expressar a sua organização corporativa, foi capaz de demonstrar a capacidade de articular as lideranças sem contar com a presença do poder local instituído. E nos parece que esta foi a lógica estabelecida sempre que os artesãos construíam poder suficiente, principalmente em irmandades de ofício, deixar à vereação municipal apenas o papel de referendar as suas ações, suas decisões, e quando necessário, efetivar as punições desejadas pelas associações, como veremos adiante.

Ao menos em Recife, onde identificamos apenas três irmandades de ofício, São Crispim³⁴⁷, São José do Ribamar e Santo Elói Bisto³⁴⁸, apenas as duas primeiras buscaram certa autonomia para eleger os seus juizes e escrivães, lembrando que no caso da Irmandade de São José do Ribamar eram quatro duplas, para carpinteiro, marceneiro, pedreiro e tanoeiro. Analisando o livro de termos dessa confraria, é possível constatar que os juizes de ofício passaram a ter um papel cada vez mais importante na administração da associação, sobretudo após a década de 1770 quando foram – em meio a conflitos entre alguns mestres e a oposição de alguns tanoeiros – elaborado dois novos compromissos. Fica evidente que a fórmula apresentada no compromisso da irmandade de 1776 em que a cada ano a associação deveria ser presidida por um mestre de um ofício, alternando nos anos seguinte de modo que a cada quatro anos cada ofício tenha tido um representante presidindo a confraria, acabou sendo paulatinamente substituída pela realização de mesas conjuntas com a presença dos quatro juizes de ofício.

Um exemplo dessas reuniões conjuntas, foi quando em 01 de março de 1788 em que estiveram presentes os juizes dos quatro ofícios, escrivães, os procuradores e tesoureiro da irmandade, para definirem como deveria ser a festa do santo padroeiro, celebrada anualmente

³⁴⁶ Atas da Câmara Municipal do Recife (1714-1738). Instituto Histórico, Arqueológico e Geográfico de Pernambuco.

³⁴⁷ A irmandade era composta por profissionais sapateiros; foi instituída no ano de 1612 na igreja de Nossa Senhora do Carmo de Olinda. No ano de 1680 a associação foi dividida, talvez por conveniência dos artesãos residentes no Recife e uma nova irmandade foi fundada na Igreja do Carmo no Recife. Apesar de possuímos poucos dados sobre a Irmandade de São Crispim e Crispiniano, a presença de sapateiros organizados em torno da associação nos registros das Atas da Câmara do Recife, aponta para o fato de que foi atuante durante todo o século XVIII.

³⁴⁸ Composta pelos artesãos ourives da prata, foi instituída no Hospital do Paraíso do Recife, que abrigava outras irmandades. Não dispomos de mais informações sobre a associação, mas considerando as dificuldades enfrentadas pelos ourives nos principais centros urbanos do Brasil, e principalmente na segunda metade do século XVIII, é possível que a irmandade não tenha se fortalecido como as outras.

no 15 de março. No ano seguinte, em 07 de junho de 1789 outra mesa conjunta discutiu e aprovou a retomada das obras da igreja da confraria; dois meses depois a mesa conjunta estava novamente reunida, em 09 de agosto, para acertar os termos de posse de casas deixadas em testamento à irmandade.³⁴⁹ Essas mesas conjuntas são apenas alguns exemplos de como, aos poucos, o posto de juiz de ofício passou a ter um papel fundamental na vida cotidiana das irmandades, não apenas quando a matéria dizia respeito diretamente ao trabalho. Assim, os juízes acabaram personificando o grande elo entre o poder conferido às irmandades através da aprovação régia do compromisso, os interesses dos artífices, sobretudo os dos mestres de ofício, assim como os papéis negociados junto à governança local, afinal, era também um poder instituído pelo senado.

E se cabia às câmaras a função de fiscalizar as obras e serviços oferecidos em suas jurisdições, o fortalecimento das irmandades e, mais ainda dos juízes de ofício, conferia uma certa autonomia aos trabalhadores especializados para coordenarem a realização dos seus ofícios no local, de acordo com os seus interesses, negociando junto aos vereadores o endosso das suas ações ou a punição dos que não atendiam às regras do grupo.

Mas não podemos enxergar aqui apenas uma relação de total cooperação ou aceitação por parte das câmaras municipais em relação às movimentações dos juízes e irmandades. Em 17 de setembro de 1774 a Câmara do Recife confrontou a Irmandade de São José do Ribamar em uma ação que provavelmente surpreendeu os artífices da instituição. O Doutor Juiz de Fora Presidente José Antônio de Alvarenga Barros Freire suspendeu de suas atividades os juízes e escrivães dos ofícios de pedreiro, carpinteiro, marceneiro e tanoeiro por não terem sido eleitos “como de estilo”:

[...] porque não estavam feitos com a formalidade do estilo que se tinha praticado antigamente, neste senado, porquanto sendo da legalidade se fazer as eleições dos ditos ofícios, e tomando os votos, digo, e tomando imediatamente os votos tinha sucedido que desde o ano de mil setecentos trinta e cinco a esta parte a dita irmandade se tinha arrogado o direito de eleger sem ter ordem alguma do Rei para o poder fazer [...]³⁵⁰

E assim como aconteceu com a Irmandade de São Crispim décadas antes, os artífices da irmandade de São José do Ribamar haviam tomado unicamente para si a função de eleger os seus juízes e escrivães dos ofícios sem a presença dos vereadores, o que foi contestado pelo juiz de fora.

³⁴⁹ Livro de Termos da Irmandade de São José do Ribamar. Arquivo da 5ª Superintendência do IPHAN.

³⁵⁰ Atas da Câmara Municipal do Recife (1761-1784). Instituto Histórico, Arqueológico e Geográfico de Pernambuco.

A suspensão também teve como agente o provedor das capelas que teria suspenso as eleições dos juízes e escrivães já eleitos e os teria encaminhado à câmara para que “na forma de suas regalias procedesse a tomar os votos e fazer eleição dos ditos ofícios”³⁵¹.

E diante da pressão, ao menos naquele ano de 1774, período conturbado para a Irmandade de São José do Ribamar, que também vivenciava problemas internos desde a tentativa de elaboração de um novo compromisso em 1770, os artesãos acataram a suspensão e realizaram as eleições diante dos vereadores, saindo assim:

[...] saiu por juiz do ofício de carapina José Gomes de Figueiredo e para escrivão Manuel Gomes do Espírito Santo e para juiz do ofício de marceneiro Manuel Pinto e para escrivão Lourenço Cavalcanti, e para juiz do ofício de tanoeiro, João Francisco de Azevedo, e para escrivão Pascácio Correa e para juiz do ofício de pedreiro Antônio Manuel Ferreira, e para escrivão Francisco Soares os quais saíram todos com os ditos cargos por mais votos e se lhes mandou passar suas provisões para exercerem o dito emprego na forma do estilo [...] ³⁵²

O mesmo aconteceu com a Irmandade de São Crispim no mês seguinte, quando em 19 de outubro foram realizadas eleições para juiz e escrivão do ofício de sapateiro. Os artífices foram informados que o pleito deveria ocorrer no âmbito da câmara municipal, retomando “a prática que havia sido interrompida de se fazerem as eleições na câmara”. Determinou-se que o juiz e o escrivão sapateiro que hora ocupavam os cargos permanecessem até o dia 31 de dezembro de 1774, e foram eleitos os sapateiros Manuel Ferreira dos Santos para juiz e João Gomes como escrivão para que cumprissem seus mandatos a partir do dia primeiro de janeiro do ano seguinte.

Acompanhando as atas da câmara do Recife observa-se que os artesãos das duas irmandades atenderam à ordem da governança local e realizaram eleições no recinto da câmara nos dois anos seguintes, todavia voltaram a fazê-las com bastante irregularidade, chegando a desaparecer dos registros dos pelitos; embora aqui devamos considerar que as eleições dos juízes de ofício foram realizadas, ou registradas, com bastante irregularidade. De qualquer modo, nos parece aqui existir um pequeno embate. Seja enquanto grupo profissional organizado a partir da tradição corporativa artesanal, seja mais institucionalizado em torno de uma irmandade, os oficiais mecânicos ainda pertenciam a um estrato inferior ao dos vereadores, assim como tratavam-se de poderes desiguais. Mesmo assim, nota-se uma série de movimentações dos artífices evocando privilégios, concessões e, principalmente,

³⁵¹ Idem.

³⁵² Idem.

demonstravam uma consciência dos seus papéis nos centros urbanos, tudo alicerçado na importância do trabalho especializado.

E aqui, podemos destacar a ação da Irmandade de São Jorge³⁵³ do Rio de Janeiro que, em 1º de maio de 1795, enviou um requerimento à Câmara Municipal da cidade do Rio de Janeiro no qual solicitou a confirmação da eleição do juiz do ofício de caldeireiro, como pode-se observar abaixo:

A Irmandade do senhor São Jorge em execução do seu compromisso procedeu a eleição do juiz e escrivão do ofício de caldeireiro, nomeando para juiz José Francisco de Oliveira, e para escrivão José de França Amorim e espera a mesma irmandade que este sendo haja de confirmar.³⁵⁴

Os mestres caldeireiros José Francisco de Oliveira e José de França Amorim foram eleitos juiz e escrivão do ofício no corpo da irmandade, assim como fizeram as associações no Recife; todavia, talvez diante da pressão da câmara local, enviaram junto aos nomes eleitos a observação de que a sua ação estava pautada na confirmação real do seu compromisso, que já instituía as eleições dos juízes e escrivães como representantes do grupo profissional e da confraria. Dessa forma, em uma sociedade marcada por gestos, demonstraram que a eleição dos seus juízes, sob o teto de sua própria instituição, era uma ação valorizada e objeto de uma disputa vencida.

Entendemos ainda que aqui, os mestres de ofício dirigentes das irmandades demonstravam certa consciência acerca dos arranjos da estrutura administrativa que aceitava, até certo ponto, a sobreposição de poderes, muitas vezes instituindo poderes concorrentes.³⁵⁵ E apesar de se situarem em uma escala socialmente inferiorizada, esses trabalhadores parecem deter a consciência de que ao menos no que lhe tange, no trabalho especializado urbano, estes dispunham de poder para se opor, para enfrentar e também negociar com os camarários. A postura das câmaras, por sua vez, de ser pouco efetivas no que compete

³⁵³ A irmandade do Glorioso Mártir São Jorge abrigava os ofícios relacionados ao ferro e fogo; surgiu por volta de 1740 na igreja de Nossa Senhora do Parto, atual rua da Assembleia no Rio de Janeiro. O primeiro compromisso da irmandade foi redigido em 1757 e comportava os oficiais Serralheiro, Ferreiro, Couteleiro, Espingardeiro, Latoeiro, Funileiro, Caldeireiro, Ferrador, Espadeiro, Dourador e Barbeiro. Em 1791 foi redigido um novo compromisso onde foram acrescentados os ofícios de picheleiros, seleiros e tanoeiros. Ver: SANTOS, Beatriz Catão cruz. **Irmandades, Oficiais Mecânicos e Cidadania no Rio de Janeiro do Século XVIII**. VARIA HISTORIA, Belo Horizonte, vol. 26, nº 43: p.131-153, jan/jun 2010

³⁵⁴ Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Fundo câmara municipal, série irmandades e ordens religiosas. BR RJAGCRJ 45.2.12

³⁵⁵ HESPANHA, António Manuel. **A Constituição do Império Português. Revisão de alguns enviesamentos correntes**. IN: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda Baptista & GOUVÊA, Maria de Fátima. **O Antigo Regime nos Trópicos. A dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. Pp. 163-188.

às eleições dos juízes e escrivães de ofício, podem demonstrar muito mais do a falta de cuidado com a matéria, expressa também a conformidade com certa autonomia aos artífices para que regulem as atividades profissionais. Vejamos agora alguns exemplos e aspectos da atuação dos juízes de ofício, os demais agentes das irmandades de ofício e as relações de cooperação junto à câmara municipal.

Rio de Janeiro, setembro de 1803, o juiz e o escrivão dos ferreiros e ofícios anexos, integrados à Irmandade de São Jorge entraram com um requerimento junto à câmara municipal da cidade para que se procedessem visitas a fim de investigarem denúncias sobre a existência de artífices trabalhando com licenças vencidas, assim também como em outras condições irregulares, atuando nas ruas do centro urbano. Mais uma vez os mestres de ofício utilizam como argumento o compromisso da irmandade confirmado pelo Rei e a consequente autoridade dos representantes dos profissionais e da associação para realizarem a referida tarefa. Abaixo podemos analisar um trecho da petição:

[...] Dizem o juiz e escrivão dos oficiais dos ofícios de ferreiro, serralheiro, espingardeiro e cuteleiro que servem neste corrente ano que na forma do compromisso junto, capítulo primeiro e nono, não poderá mestre algum abrir loja sem primeiro assentar-se por irmão de São Jorge, tem por obrigação de além da obrigação, digo da correição geral aprovada pelo senado da câmara de procederem em correições particulares naquelas ocasiões que bem entenderem e que a necessidade o permitir para efeito de se evitarem todas qualquer fraudes que costumam haver em algumas obras, e porque presentemente tem multiplicadas notícias que existem algumas casas com lojas abertas que, aliás, conforme o indispensável exame licença da mesma câmara se determina no mencionado compromisso confirmado por Sua Majestade [...]³⁵⁶

Assim, ao realizarem petição junto à câmara para investigarem as denúncias feitas aos juízes, estes se apresentam no uso do direito de realizar correições quando acharem necessário. Dessa forma, em 09 de setembro de 1803, seguiram juntos o juiz e escrivão ferreiro, o procurador da Irmandade de São Jorge, o meirinho da conservadoria e o escrivão da Câmara do Rio de Janeiro a visitar as lojas e tendas sob suspeita. Segundo um dos termos do processo produzido, todos os artesãos eram obrigados a apresentar os seus papeis quando requeridos pelo juiz e procurador da irmandade, sob pena de prisão caso se recusassem a atender à solicitação. Isso nos coloca diante da grande autoridade investida nos cargos da irmandade sobre o trabalho, neste caso, no Rio de Janeiro, mas que também estava presente em outras cidades cuja articulação corporativa artesanal era semelhante.

³⁵⁶ Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Fundo Câmara Municipal. Série Ofícios e Profissões. BR RJAGCRJ 45.4.45

O grupo caminhou pelo centro da capital do Brasil até a Rua da Prinha, onde abordou o mestre serralheiro José Francisco em sua loja. Na ocasião foi verificado pelos juízes e demais membros do grupo, que José estava vendendo peças de ferraria, ofício que o mestre não possuía carta de exame e nem licença para comercializar. Na mesma rua foi encontrado um mestre espingardeiro, Simão Joaquim de Sousa, atuando como ferreiro com loja aberta; segundo o termo de achada, Simão teria confessado que trabalhava com todo o tipo de ferro, mesmo não possuindo licença para isso. Na sequência o grupo se dirigiu à Rua da Travessa da Alfândega onde encontraram o mestre Manoel José Coelho em situação irregular. José Coelho era mestre couteleiro, mas estava comercializando obras do ofício de serralheiro sem qualquer licença para isso e nem ser examinado no ofício de serralharia.³⁵⁷

No mesmo dia o grupo se deslocou à Rua de São Joaquim onde atuaram Januário Antônio, que apesar de só ser examinado no ofício de serralheiro, foi flagrado vendendo obras do ofício de ferreiro. E por fim, o grupo inspecionou as lojas do Campo de Santa Ana, onde apanharam Antônio Ferreira com loja aberta do ofício de serralheiro, mas sem possuir carta de exame e, também Domingos Ferreira dos Santos, que era mestre armeiro, mas estava vendendo mercadorias do ofício de ferreiro.³⁵⁸

Na ocasião a inspeção surpreendeu seis artífices, sendo apenas um deles não examinados, exercendo ofícios sem licenças ou examinação, e atentando contra as posturas municipais e, mais ainda, contra a intrincada rede corporativa artesanal, cujas atividades aparecem bastante delimitadas. Certamente em outros centros urbanos menos povoado, com economia menos dinâmica e com uma presença menor de artesãos, tais faltas sequer fossem consideradas, mas em cidades como o Rio de Janeiro, Recife, Salvador e algumas das vilas mineiras, grande parte dos serviços oferecidos eram acompanhados de perto pelos correspondentes juízes.

Mais uma vez o juiz e o escrivão da Irmandade de São Jorge enfatizaram os termos do compromisso da confraria, nos quais determinava que todos os artesãos dos ofícios de ferreiro e anexos, o de serralheiro, espingardeiro e couteleiro, deveriam ingressar na associação pagando a matrícula e os anuais, assim também como atentando para a obrigatoriedade de ser examinado com carta passada pelo juiz do ofício correspondente e apresentada à câmara, para poder atuar na profissão com loja aberta. Os mestres de São Jorge ainda aproveitaram a ocasião para reclamarem a prática da câmara de conceder licenças provisórias de seis meses aos artífices

³⁵⁷ Idem.

³⁵⁸ Idem.

para abrirem suas tendas e lojas, e ainda renovar as licenças, prática que afirmaram ser bastante prejudicial ao bem comum.

O resultado do processo, é que através de sentença expedida em 04 de novembro de 1803 Domingos Ferreira dos Santos, Antônio Ferreira, Januário Antônio, Manoel José Coelho foram condenados e obrigados a pagar, no prazo de vinte quatro horas, a quantia de 27\$534 réis, sendo vinte e sete mil principais referentes as condenações, e o restante de custos do processo. E caso os artífices condenados não realizassem o pagamento dentro do prazo estabelecido, seus bens móveis seriam penhorados. E se por desventura os artífices não tivessem bens móveis que não pagassem os valores apontados, seriam seus bens de raiz penhorados. Os objetos apreendidos seriam leiloados, após avaliação.

A Irmandade de São Jorge do Rio de Janeiro tem um histórico de atuação bastante efetiva sobre o que toca nos ofícios sob sua bandeira. Em 1º de março de 1792 o escrivão da irmandade Manoel Silva Ramos, junto a João de Almeida, juiz ferreiro, foram intimados a proceder com a examinação do artífice Antônio José Pereira no prazo de três dias sob pena de prisão dos mesmos. É difícil identificar quem fez a denúncia para que juiz e escrivão fossem obrigados a atuarem no caso, mas é provável que a ação tenha partido do procurador ou de outro membro da mesa da instituição.

Acontece que na tarde de 02 de março de 1792, juiz e escrivão foram à casa do referido Antônio Pereira e encontraram apenas a sua esposa que alegou que o marido havia se ausentado. No dia 10 do mesmo mês houve uma nova diligência à casa do artífice onde novamente só encontraram a esposa que desta vez informou que o marido saiu cedo e só voltaria à noite, assim como havia feito nos outros dias, pois havia se ausentado para “tratar dos seus papéis”. Diante da dificuldade, o escrivão da irmandade enviou requerimento ao juiz de fora da Câmara do Rio de Janeiro, solicitando a intimação de Antônio Pereira, através de sua esposa, para que compareça em dia e hora determinada, o que foi atendido em 12 de março.

Finalmente o artífice José Pereira compareceu à câmara municipal expondo uma situação bastante problemática, se pensarmos nas encruzilhadas que o corporativismo artesanal impunha aos trabalhadores. Segundo o artífice ele era:

[...] morador nesta cidade a muitos anos e que tem vivido de fazer carros, chapeando-os ao mesmo tempo das ferragens precisas e necessárias, com satisfação do povo, da forma que procuram as partes ante ao suplicante para lhe fazer os ditos carros e ferragem, do que os mestres examinados [...] ³⁵⁹

³⁵⁹ Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Fundo Câmara Municipal. Série ofícios e profissões. BR RJAGCRJ 45.4.45

Ou seja, José Pereira fabricava carros de madeira, mas que precisavam de chapas de metal, para a estrutura do carro e para as rodas. Isso colocou o oficial mecânico diretamente na mira dos ferreiros, uma vez que já havia sido regulado pelos carpinteiros. O artífice também fez a importante observação de que não havia no Rio de Janeiro juiz de ofício, ou regulamento, que lidasse com a fabricação de carros, realizando o ofício “por curiosidade”, indicando que não havia passado pelo processo de aprendizagem da atividade específica e nem seguia a um regimento, o que é compreensivo diante da ausência de uma rede corporativa para a sua profissão.

O juiz e o escrivão, por seu turno, fizeram suas alegações sobre o trabalho de José Pereira. Segundo esses:

[...] a tempos que o suplicado exercita o ofício de carpinteiro de carro com loja pública e para o suplicante mostrar a inabilidade em que o suplicado se acha para o dito exame ferreiro, que é incompatível com as posturas do senado da câmara, e do compromisso da dita irmandade, como pretende mostrar, e outras circunstâncias que o privam do dito exame, como é para um ferreiro, que na dita irmandade se fez a seu respeito [...]³⁶⁰

Após os requerimentos da Irmandade de São Jorge terem sidos acatados pelo juiz de fora da câmara para que José Pereira fosse examinado pelos ferreiros, baseado tanto nas posturas municipais quanto no compromisso da irmandade, o juiz e o escrivão de São Jorge foram colocados em suspeição pelos próprios membros da irmandade, talvez por não terem atentado antes à atuação do fabricante de carros, talvez por possuírem algum vínculo com o artífice. Dessa forma, o provedor da confraria, o mestre de ofício Joaquim de Campos Pereira Guimarães, acabou intervindo e promovendo a escolha de dois outros mestres para examinar o oficial fabricante de carros; assim foram escolhidos Antônio José de Sá e José Correia Dias sob o risco de pagarem multa, caso não atendessem à solicitação. O certo é que o processo não parou aqui, em 20 de março do mesmo ano de 1792 um termo de vista do processo foi realizado e ele seguiu para o Tribunal da Relação do Rio de Janeiro.

A questão para nós aqui é que, apesar de não parecer um processo corriqueiro, nos ajuda a pensar um pouco mais sobre a mentalidade dos trabalhadores que atuavam nos ofícios mecânicos, pois além nos nichos de trabalho, o porto e a ribeira, as atividades ligadas à Cora, particularmente as militares, e as obras urbanas, os artesãos ainda estavam inseridos em uma intrincada geografia laboral em que cada grupo deveria certificar o seu lugar, a sua função específica, e por esse lugar deveria – caso necessário – brigar, protegê-lo. Esta era a mentalidade

³⁶⁰ Idem.

de parte desses profissionais que asseguravam a manutenção do corporativismo artesanal, mesmo às portas do século XIX. E entendemos que tal comportamento, para além da tradição, propunha-se a assegurar um lugar privilegiado no mundo laboral, garantir que outros trabalhadores não acessem com facilidade o principal instrumento de diferenciação em uma sociedade tão hierarquizada.

Agora não podemos imaginar que, apesar de todos os esforços, os artífices conseguissem manter estrito controle sobre o trabalho realizado na cidade, principalmente em uma cidade como o Rio de Janeiro que aquela época despontava como o mercado mais dinâmico da colônia e que logo passaria por uma aceleração no fluxo de mercadorias com a abertura dos portos após a mudança da família real para o Brasil. Certamente os profissionais especializados e todo o seu aparato corporativo enfrentou algumas disputas frente a outros interesses, presentes inclusive nas câmaras.

A partir de um levantamento realizado por Carlos Alberto Medeiros Lima sobre a emissão de licenças concedidas aos oficiais mecânicos para abrirem ou manterem suas lojas por parte da Câmara Municipal do Rio de Janeiro podemos observar melhor os desentendimentos entre municipalidade e o corporativismo artesanal. Segundo o autor, durante o período compreendido entre 1791 e 1808, foram concedidas 889 licenças, com média anual de 68. Particularizando os períodos, entre 1791 e 1796 concedeu-se 373 licenças, média anual de 62 e entre 1802-1808 foram emitidas 516, média anual de 74 licenças.³⁶¹ Os números indicam um aumento significativo no início do século XIX, mas o que isso significa?

O número de licenças apresentadas acima não significa necessariamente o número de novos artesãos atuando na cidade, pois os documentos também apresentam a renovação do direito de atuar com loja aberta. Por outro lado, podemos fiar que o crescimento significativo de licenças expressa esse aumento de trabalhadores na cidade, mas que nem todos possuíam carta de examinação para atuarem, e isso foi motivo de desentendimentos entre irmandades de ofício e câmara. Acima vimos a atuação dos juízes de ofício flagrando o funcionamento de lojas sem o documento, com licenças vencidas e, diante da percepção de que havia muitos oficias com lojas abertas sem ter chegado ao mestrado, a censura por parte das irmandades de ofício ao afirmarem o desserviço prestado pela municipalidade ao concederem e renovarem tais licenças. Uma afronta a todo o arranjo corporativo artesanal, situação que precisava ser enfrentada com denúncia de um alegado prejuízo ao bem comum da república.

³⁶¹ LIMA, Carlos A. M. **Artífices do Rio de Janeiro (1790-1808)**. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008. Pg. 237.

Em uma carta de 30 de dezembro de 1799 ao Rei D. João, escrita pelos almotacés do Recife José Xavier da Apresentação Gaio e João Francisco Carneiro e Monteiro, foi expressa a preocupação com emissão de licenças por parte da Câmara do Recife:

A perfeição dos ofícios mecânicos raramente já se alcança nesta vila; por que se propõem a aprendê-los (ou sejam livres, ou escravos) apenas chegam aos preliminares, para logo se apartam dos mestres e passam a abrir tendas, que mantem à custa dos que (por necessitarem de obras de semelhantes ofícios, e não acharem que as faça melhor) se remediam com as mesmas imperfeitas, que eles tração. Esta desordem provém da inconsideração, com que os vereadores do Senado da Câmara (a fim de utilizarem ao seu escrivão, e mentor) vão conservando as tendas de semelhantes indivíduos por meio de multiplicadas, e infinitas licenças, sem que eles nunca se examinem. Quanto importa, que os oficiais mecânicos sejam perfeitos, dita a mesma razão; por que da perfeição deles depende a conservação de uns ofícios tão necessários ao estado [...]³⁶²

Segundo a perspectiva dos almotacés, a concessão de licenças sem que seja requerido o devido exame dos ofícios estava por prejudicar a oferta dos serviços na cidade, enfatizando – sobretudo – o fato de que os profissionais não estavam concluindo o período de aprendizagem. Segundo ainda os almotacés, o fato ocorrido se devia aos interesses do escrivão do senado o qual alegam ser o “mentor dos vereadores”. Desse modo, solicitaram que as licenças não mais sejam renovadas, após o prazo de seis meses, sem que os artífices apresentassem a carta de examinação e caso permaneçam com as lojas e tendas abertas, que sejam fechadas. Por fim José Xavier Gaio e João Francisco Carneiro fazem a última solicitação, para que os sapateiros estabelecessem um novo regimento para o seu ofício:

[...] Igualmente se faz necessário, que Vossa Alteza Real dê remédio eficaz para que se cumpra a ordem do livro 66, parágrafo 33, por que os sapateiros estão nesta vila sem regimento há muitos anos, ou com um antiquíssimo, que há muitos anos já não governa de que resulta fazerem o calçado por livre arbítrio, e pedirem por ele preços exorbitantes; sem que (em razão de se implicar este ofício com o monopólio da courama) haja quem os encontre a o mesmo tempo que ninguém pode alegar ignorância a este respeito; por que enfim todos calçam.³⁶³

Daqui é possível imaginar uma série de entreveros entre as irmandades de ofício, os seus representantes e as câmaras municipais, particularmente no que tangem ao direito de abrir lojas e dirigir as obras pela cidade. Mas para além dos interesses pessoais, o que estava em jogo – a nosso ver – era o conflito entre a permanência de um mercado com traços arcaico e as mudanças sociais e econômicas no fim do século XVIII. Como já fora discutido no nosso segundo

³⁶² AHU_ACL_CU_015_Cx. 212, D. 14432.

³⁶³ Idem.

capítulo³⁶⁴, os artesãos atuavam em uma economia voltada para assegurar privilégios, assim estavam envolvidos em uma disputa controversa, enfrentavam os interesses de uma elite que assegurava o seu lugar privilegiado, ao mesmo tempo em que os mestres buscavam também garantir um lugar diferenciado no mundo dos oficiais mecânicos. Desse modo, vivenciavam o paradoxo de enfrentar privilégios para assegurar privilégios. A mentalidade que orientava o controle corporativo expressava muito bem essa disputa.

Mas há outro aspecto que também é fundamental para pensar as estratégias de mobilidade social por parte dos artesãos, aspecto este que se refere à necessidade de assegurar um lugar político e o reconhecimento da cidadania, mesmo que precária.

Para além da necessidade de estabelecer controle sobre o trabalho e os trabalhadores nos centros urbanos, as eleições dos juízes e escrivães, assim como a participação nas irmandades de ofício, nos possibilitam pensar os encaminhamentos para o reconhecimento da cidadania aos artesãos. Beatriz Catão Santos, estudando as irmandades de ofício de São Jorge e São José do Rio de Janeiro no final do século XVIII, faz interessante discussão acerca das relações de pertencimento a essas irmandades e a prática dos ofícios mecânicos, e o exercício da cidadania. Segundo a autora, a cidadania estava associada ao nascimento, concessão régia ou direito consuetudinário. Em outros termos, estava associada à nobreza e ao exercício dos cargos normalmente delegados à nobreza. Mas este conceito também poderia estar associado a noção de vizinhança, estar radicado, morar na localidade.³⁶⁵ Beatriz Catão afirma que inicialmente essa cidadania estaria vedada aos artífices:

O cidadão é o homem bom, que se distingue dos demais por uma posição superior garantida pela hereditariedade ou alcançada por mecanismos de enobrecimento. Assim, a definição de cidadão, embora não se confunda com a de nobreza, se aproxima dela. O cidadão tem como alguns de seus pré-requisitos a pureza de sangue e a inexistência de defeitos mecânicos.³⁶⁶

³⁶⁴ Lançamos mão aqui dos conceitos de economia arcaica discutida por João Fragoso e Manolo Florentino em que o desenvolvimento das atividades comerciais nos centros urbanos coloniais era constituído por mecanismos de ascensão de um grupo bastante restrito que, ao mesmo tempo, recriava os padrões sociais que excluía outros sujeitos desse processo de ascensão. Ver: FRAGOSO, João Fragoso & FLORENTINO, Manolo. **O Arcaísmo Como Projeto. Mercado Atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia. Rio de Janeiro, c. 1790 – c. 1840.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. Também pensamos aqui a noção de Economia do Bem Comum, utilizado principalmente por Fragoso. No que se refere especialmente a Economia do Bem comum, entendemos como um mercado regulado pela política, ou seja, onde os agentes se inseriam em um mercado em que sobressaía a busca por privilégios que facilitasse as suas atividades e ou prejudicasse a dos concorrentes. As leis de oferta e procura não determinava a lógica do mercado, mas sim o exercício de privilégios, monopólios e os usos de espaços políticos como as câmaras municipais. Ver: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda Baptista & GOUVÊA, Maria de Fátima. Op. Cit. 2001. Pp. 29-71.

³⁶⁵ SANTOS, Beatriz Catão cruz. Op. Cit. 2010. Pg. 132.

³⁶⁶ Ibid, pg. 152.

Também partindo da perspectiva de que no Antigo Regime a noção de Cidadania estava atrelada ao exercício do poder, os que ocupavam os cargos de governança, Silvia Lara – citando Pedro Cardim – se remete as noções de povo e vassalo, distinções importantes para compreender o lugar ocupado pelos artesãos naquela sociedade:

Na maior parte das vezes, no entanto, povo era uma palavra equivalente a plebeu, a “gente popular”. Nas Ordenações do Reino o termo utilizado para designar os grupos mais destituídos era “peão”, originalmente equivalente a “homem de pé”, ou segundo Bluteu, “homem do povo, homem plebeu, que não tem ofício algum militar nem civil, nem chegou a ser (sequer) [sic] vereador da Câmara da cidade ou vila”. Muitas vezes a palavra povo foi usada também como oposta a vassalo, criando um sentido de oposição entre o conjunto dos que pertencem ao corpo social e aqueles que, em determinadas situações, criavam “tumultos”, agiam de forma “ignorante” etc. Essas fontes revelam uma concepção que supunha um ordenamento harmônico entre os vassalos e uma solidariedade que caminhava verticalmente em direção ao soberano.³⁶⁷

Apesar das caracterizações estabelecidas tanto no corpo jurídico quanto nos costumes, principalmente a sociedade colonial na segunda metade do século XVIII era marcado por movimentos, desse modo, os mecânicos, inseridos no estrato da plebe, pertencente ao povo, atuavam no sentido de – se não ocuparem os espaços de maior distinção, lançar mão de meios para ter reconhecido os seus papéis naquela sociedade, a sua cidadania, mesmo que precariamente.

Newton Coelho Meneses analisando sobretudo o papel das instituições políticas dos artífices do Reino, apesar de fazer inicialmente uma afirmação muito semelhante a Beatriz Catão, de que os artífices não usufruíam da condição de cidadão, percebe esse movimento dos artesãos no sentido de conquistarem os seus espaços de representação e cidadania:

Os oficiais mecânicos não usufruíam a condição cidadã e compunham, teoricamente e legalmente, a parcela social comumente denominada de “pobres do reino” (artesãos, camponeses e homens livres serviçais). A participação em instância de poder local, no entanto, poderia configurar-se, na prática, em autêntico reconhecimento social que elevava tais personagens da cidade a um status diferenciado da condição subalterna a eles designada.³⁶⁸

O mesmo movimento também foi reconhecido por Beatriz Catão que – sobretudo para o século XVIII – entende o quanto as possibilidades e mobilidade social e as significativas mudanças ocorridas no conceito de nobreza e cidadania, e acrescentamos, desde o início das

³⁶⁷ LARA, Silvia Hunold. **Fragmentos Setecentistas. Escravidão, cultura e poder na América portuguesa**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. Pg. 82.

³⁶⁸ MENESES, José Newton Coelho. **Artes Fabris e Ofício Banais. O controle dos ofícios mecânicos pelas câmaras de Lisboa e das vilas de minas gerais (1750-1808)**. Belo Horizonte: Fino Traço: 2013. Pg. 85

conquistas portuguesas, certamente abriram espaços para novos discursos e práticas que possibilitaram a inserção dos trabalhadores mecânicos. E sobre essas mudanças, afirma a autora:

Nas petições de oficiais mecânicos dirigidas à câmara em que o título de vassalo é evocado, aqueles buscam minorar o defeito mecânico pelas relações estabelecidas com o rei. Assim, a partir dos casos mencionados, pode-se dizer que os indivíduos de condição social mecânica inserem-se na comunidade política do Rio de Janeiro do Antigo Regime através da participação em irmandades ou corporações de ofícios, de um cargo (juiz ou escrivão destas instituições) que lhes daria acesso ao jogo com a câmara e/ou aos privilégios concedidos pelo rei.³⁶⁹

E neste ponto concordamos com a autora ao apontar a participação nas irmandades de ofício, assim também como a eleição dos seus juízes e escrivães de ofício como instrumento de inserção à condição de cidadão, mesmo que limitada. Defendemos aqui que os artífices, a despeito do defeito mecânico, lançaram mão das possibilidades oferecidas pelo trabalho especializado, para se diferenciar dos outros trabalhadores e angariarem poder político. E como temos dito, principalmente os mestres de ofício tinham consciência da importância de suas atividades profissionais e souberam tirar proveito disso.

Dessa forma, ao negociarem junto a câmara, uma estrutura organizacional e instrumentos de representação próximas às vivenciadas pelos trabalhadores portugueses e garantirem para si a possibilidade de eleger representantes que atuariam na defesa de seus interesses e na condição de interlocutores junto à câmara municipal, os artesãos ingressavam na vida política da cidade. E se não gozavam de um status semelhante aos dos grandes proprietários de terra e dos comerciantes, ao menos enquanto grupo, certamente se diferenciavam em relação à grande maioria do povo, dos outros trabalhadores. Os artífices escalaram na hierarquia social. Mas adiante veremos que esta não era uma realidade vivenciada por todos, pelo contrário, apenas uma parcela mínima poderia gozar das conquistas dos mestres artesãos.

³⁶⁹ Ibid, pg. 153

6.3 NEGROS E MESTIÇOS E OS OFÍCIOS MECÂNICOS: AS CONTRADIÇÕES DO TRABALHO NO BRASIL COLONIAL

Um dos aspectos que mais pesaram aos artífices, e que temos discutido aqui neste trabalho, é o exercício dos ofícios mecânicos pelos negros, principalmente pelos sujeitos escravizados. Para os mestres de ofício, brancos e mestiços, a presença do escravo fora sempre objeto de queda de braço, pois apesar de a escravidão ser um dos elementos estruturais da economia colonial, e inevitavelmente estar presente também nos ofícios mecânicos, por outro lado constituía um perigoso instrumento de desprestígio do trabalho especializado, sobretudo àqueles que buscavam se diferenciar, de ascender socialmente através do trabalho. Assim, o defeito mecânico e a escravidão constituíam elementos perigosos, obstáculos concretos, a ascensão social dos artífices. E é justamente por isso que, analisando os casos que apareceram aqui ao longo do trabalho ou que ainda trataremos, foi possível identificar uma multiplicidade de posturas em relação ao escravo e também em relação aos negros não escravizados. Muitos mestres possuíam e ensinavam os seus ofícios aos seus escravos, ou simplesmente ensinavam cativos de outros senhores em troca de pagamento, mas qual a postura das irmandades de ofício? É possível identificar alguma prática em comum entre as associações? Vejamos.

Em 22 de março de 1791, uma mesa conjunta da Irmandade de São José do Ribamar do Recife, com a presença de todos os juízes e escrivães dos quatro ofícios, procuradores e tesoureiro, discutiu a notícia de que a Câmara Municipal de Olinda havia emitido uma carta de exame a um certo preto José, escravo do doutor Joaquim Apolinário Bael. Segundo o exposto na ata da reunião, o exame acabou sendo realizado em Olinda porque no Recife não seria permitido, justamente por conta da atuação dos irmãos de São José. Vejamos o termo:

Aos vinte e dois dias do mês de março de mil setecentos e noventa e um, digo, estando presentes todos os deputados da mesa assentaram todos para a notícia certa que tiveram que estava o preto José, escravo do doutor Joaquim Apolinário Bael examinado pela Câmara de Olinda por não ser admitido nesta vila por ser cativo contra a lei do nosso compromisso, que proíbe não serem escravos examinados e como sua majestade fidedigna nos confirmou por uma provisão régia que se acha em o mesmo compromisso lavremos este termo de defendermos o tal insulto a custa da mesma irmandade até o final da sentença do último tribunal para em todo tempo constar lavremos este em que todos nós [...] ³⁷⁰

³⁷⁰ Livro de Termos da Irmandade de São José do Ribamar. Arquivo da 5ª Superintendência do IPHAN.

A mesa da irmandade não só decidiu mover uma ação contra o exame de um sujeito escravizado, como também entendeu a ação como um insulto à confraria e, conseqüentemente, aos outros artesãos dos quatro ofícios. No compromisso da irmandade, elaborado em 1776, não há qualquer tipo de impedimento para o ingresso de artesãos da associação, como podemos observar abaixo:

[...] poderá nela servir qualquer Irmão preto, pardo, em qualquer cargo da dita, sendo irmão preto crioulo e sabendo ler, e não sabendo ler será só irmão da mesa e na mesma forma os irmãos de cor parda e as mesas que acabam na fatura da nova vindoura mesa terão muito cuidado em puxar para a dita e meter nelas os ditos irmãos e os não desprezem antes como verdadeiros irmãos desta Santa Irmandade os admitam aos cargos dela com paternal amor concórdia e união para melhor serviço de Deus culto do Nosso Santo e crédito desta Santa Irmandade [...] ³⁷¹

A Irmandade de São José do Ribamar não estabelecia qualquer impedimento ao ingresso aos artesãos pretos, pardos, crioulos, assim também como não proibia que esses, uma vez ingressos, ocupassem cargos na confraria, entre eles o de juiz de ofício, desde que soubessem escrever. A grande questão é que, na prática, o acesso aos cargos sempre esteve dificultado principalmente aos artesãos negros, e o próprio requisito da alfabetização também impossibilitava muitos desses artesãos de ascenderem aos postos da instituição que, como veremos, ficavam limitados a um grupo bastante reduzido.

O compromisso da Irmandade de São José, em Salvador da Bahia, não estabelece qualquer critério racial, ou sobre a condição dos sujeitos, para o ingresso na associação, mas é bastante explícito em sua ação proibitiva ao afirmar que “não poderá ser admitido ao dito exame, negro de qualidade alguma, e só sim pardo que seja forro pelo pai assim o permitir”, ³⁷² proibindo deste modo que sujeitos escravizados e negros de qualquer condição se tornassem mestres de ofício.

Analisando o compromisso da Irmandade de São Jorge do Rio de Janeiro, Beatriz Catão Cruz afirma que no primeiro documento redigido em 1757, foi estabelecido a proibição do ingresso de judeus, mouros, negros e mulatos na confraria. Tal impedimento certamente gerou bastante discussão, até que um parecer do Conselho Ultramarino, revogasse os termos que tratavam da questão. ³⁷³

Segundo a autora, o fato muitos artífices da irmandade possuírem escravos, teria minado a tentativa de estabelecer cláusulas raciais para o ingresso na instituição e, conseqüentemente,

³⁷¹ Compromisso da Irmandade de São José do Ribamar. A.H.U. Códice 1301.

³⁷² Compromisso da Irmandade de São José de Salvador, A.H.U. Códice 1282.

³⁷³ CRUZ, Beatriz Catão. Op. Cit. Pg; 137.

nas profissões artesanais. E diante da discussão, os artesãos negros, cativos ou forros, foram aceitos enquanto irmãos menores da associação, em uma condição muito semelhante ao que passou a ocorrer em Recife e Salvador; ou seja, esses sujeitos poderiam ingressar nas irmandades, mas que na prática não poderiam se tornar mestres de ofício, assim como os espaços de poder estavam vedados ou dificultados. Em 1791, diante da incorporação de novas profissões à Irmandade de São Jorge, que segundo Beatriz Catão fora fruto da necessidade de inserir novos irmãos devida a pobreza da irmandade e a necessidade de adquirir mais verba para a conclusão da construção da igreja, foi redigido um novo compromisso que – mais uma vez – tentou impedir o ingresso de pretos e pardos cativos, contudo sem sucesso, pois apesar do regulamento, esses continuaram se presentes na irmandade.³⁷⁴

O movimento por parte dos irmãos de São Jorge, em estabelecer um lugar de irmãos menores na associação, acabava por reproduzir a hierarquia social existente em irmandades ocupadas pelas elites, como as Misericórdias, que atribuíam aos sujeitos que não compunham o extrato superior, um posto semelhante.³⁷⁵ E quando pensamos sobre o estudo de Russell-Wood sobre a Santa Casa de Misericórdia de Salvador que ao longo do século XVIII caminhou no sentido de afrouxar a sua hierarquia interna, possibilitando que sujeitos com defeito mecânico e, sobretudo, comerciantes, se inserissem entre os irmãos maiores, é curioso que uma irmandade de artesãos caminhassem no sentido oposto. Bom, as realidades econômicas de cada cidade certamente influenciaram nas estruturas das instituições, mas para nós fica bem claro o quanto – principalmente os mestres artesãos – buscavam lançar mão de várias estratégias para manter a hierarquia interna, seja no corpo profissional, seja no corpo da irmandade, como meio de se distinguir do conjunto dos artesãos e principalmente dos trabalhadores especializados negros, pardos livres, libertos ou escravizados.

Destacamos ainda o quanto a atitude de impelir esses sujeitos para longe dos postos mais valorizados entre os artífices, e até das irmandades, é longa, adentrando o século XIX. Em novembro de 1815 o oficial marceneiro José Joaquim dos Santos fez requerimento à Câmara do Rio de Janeiro para que fosse examinado em seu ofício, e ainda denunciava João Luís de Mello, o juiz do seu ofício e da Irmandade de São José daquela cidade, por se negar a realizar o exame, mesmo este tendo concluído o processo de aprendizagem. Segundo o oficial marceneiro, o juiz do seu ofício não realizava o exame por ele ser, nos termos do próprio

³⁷⁴ Idem.

³⁷⁵ RUSSEL-WOOD. **Fidalgos e Filantropos**. Brasília: Universidade de Brasília, 1981.

documento “ascendente de cor”.³⁷⁶ Diante do requerimento e denúncia, foi solicitado pelos camarários que o juiz apresentasse a instituição as certidões e principalmente o compromisso da Irmandade de São José, para que se justificasse o procedimento do juiz ou o exame fosse realizado.

A resposta da Irmandade à Câmara do Rio de Janeiro vem através do seu compromisso, redigido quase cem anos antes da disputa em questão:

[...] A proibição de serem admitidos mulatos a dita Irmandade é evidente do Capítulo 28 do compromisso transcrito na certidão junta. A cláusula de não poder algum oficial dos ofícios anexos ser examinado e abrir loja sem mostrar que entrou para irmão da dita irmandade é expressa na provisão de 20 de dezembro de 1730. Consequentemente, o oficial de qualquer dos mencionados ofícios que fosse mulato, não podendo ser examinado, e abrir loja por não poder ser admitido na irmandade, tinha de ser sempre oficial em loja estranha [...]³⁷⁷

Segundo o compromisso da Irmandade de São José do Rio de Janeiro, datado de 1730, os mulatos eram proibidos de ingressar na instituição. Nos parece que a ênfase ao termo mulato foi feita na ocasião da resposta à câmara municipal em 1815, e que o compromisso impelia da associação os trabalhadores negros de modo geral, escravizados, livres ou libertos.

E aqui é preciso considerar um aspecto muito importante para esta discussão. Conforme afirmou Silvia Lara, as distinções que consideravam a cor – pelo menos para o período que estudamos – não se inseriam dentro de um discurso racista que classificava e hierarquizava os grupos a partir de um discurso dito científico, presente sobretudo a partir da segunda metade do século XIX, mas sim eram instrumentos de distinções presentes na hierarquia do Antigo Regime.³⁷⁸ Em outros termos, negros, mulatos, pardos, brancos, e outras tantas definições identificadas nos documentos, eram antes de tudo, elementos classificatórios acerca do lugar dos sujeitos naquela sociedade, ou seja, eram acima de tudo instrumentos de distinção social, questão que retomaremos adiante.

A resistência à projeção de sujeitos negros, escravos ou libertos, à uma condição privilegiada nos ofícios mecânicos partia até de onde não havia uma organização corporativa mais articulada. Nos anos finais do período colonial, o mestre funileiro Francisco Pedro tinha uma loja em que fabricava e comercializava produtos do seu ofício na Rua do Ouvidor, Rio de Janeiro. No início de 1822 Francisco faleceu e a loja passou a ser comandada por Januária Maria

³⁷⁶ Arquivo geral da cidade do rio de janeiro. Fundo câmara municipal. Série ofício e profissões. Marceneiros e carpinteiros. 46.2.22

³⁷⁷ Idem.

³⁷⁸ LARA, Silvia Hunold. **Fragmentos Setecentistas. Escravidão, cultura e poder na América portuguesa**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. Pg. 141.

da Conceição, citada como “uma preta” no documento, que teria herdado o estabelecimento. Supomos que Januária Maria fosse companheira do mestre funileiro quando da sua morte, e teria passado a comandar as atividades dos escravizados pertencentes a Francisco Pedro, que também eram oficiais funileiros. A situação gerou uma reação por parte dos mestres do referido ofício, que mesmo não possuindo juiz e escrivão naquele ano, realizaram, em 27 de fevereiro de 1822, uma representação conjunta à Câmara do Rio de Janeiro contra o funcionamento do estabelecimento, pois “tudo isto em dano e desabono dos suplicantes e do público contra todas as leis do reino e posturas do senado”.³⁷⁹

Segundo os mestres funileiros, havia sido requerido que o almotacés fizesse diligência contra a citada loja, contudo isto não aconteceu, o que foi acusado como “associação de interesses entre o almotacé, a negra dona da loja e de uns mestres latoeiros inimigos”³⁸⁰ que teriam – como isso – humilhado os mestres funileiros e a justiça. Analisando os documentos decorrentes de representações, diligências e certidões, fica claro os conflitos de interesses entre grupos diferentes entre os artífices e oficiais da governança, uma vez que – como expressaram os mestres funileiros – a existência da loja contrariava as posturas municipais ainda vigentes e que foram devidamente lembradas e mandadas transcrever pelos mestres funileiros. E contrariava por estar sendo dirigida sem um mestre do ofício e por estar vendendo produtos de outras profissões.

Àquela altura Januária Maria da Conceição representava uma grande afronta aos interesses dos mestres funileiros e ao sistema corporativo artesanal instrumentalizado pelas posturas municipais; afinal temos uma negra, talvez alforriada pelo antigo mestre e provável companheiro Francisco Pedro, dirigindo um grupo de oficiais escravizados na produção de obras de funilaria e de latoaria. A situação se agrava ainda mais quando Januária, enfim, foi convocada a prestar esclarecimentos na câmara e enviou em seu lugar o mestre latoeiro José Pinto de Almeida Portela, que se colocou como testamentário do mestre falecido e responsável pelos serviços da loja e oficina. Segundo a denúncia dos mestres funileiros, em março de 1822, José Pinto era um “intruso” que buscava se apresentar como juiz funileiro e que já havia obtido licença para que o comerciante Joaquim José Oliveira Braga, que nunca havia exercido os ofícios mecânicos, pudesse abrir duas lojas para vender peças oriundas do artesanato.³⁸¹

³⁷⁹ Arquivo Geral da Cidade do Rio De Janeiro. Fundo Câmara Municipal. Série ofícios e profissões, latoeiros e funileiros – 1807 – 1822. BR RJAGCRJ 44.1.24

³⁸⁰ Idem.

³⁸¹ Idem

O conflito gerado por conta da loja na Rua do Ouvidor acaba expressando uma série de problemáticas tratadas aqui por nós. A oposição dos mestres a direção de uma mulher negra sobre oficias escravos em uma oficina no centro do Rio de Janeiro, se insere no intenso combate a ascensão, principalmente, de sujeitos negros e ainda mais escravizados ou alforriados, nos ofícios mecânicos. Este conflito aconteceu nos últimos meses do período colonial, mas esteve presente ao longo de toda segunda metade do século XVIII quando as instituições corporativas dos artesãos passaram a ficar mais empoderadas, conforme observamos na documentação analisada por nós para este trabalho, a exemplo dos compromissos das irmandades de ofício referendados pelo Rei. Por outro lado, ainda temos a luta travada pelos profissionais especializados para assegurar o seu lugar frente às mudanças do mercado, com a ampliação do comércio e todas as mudanças ocorridas no Rio de Janeiro desde a chegada da corte à cidade em 1808.

Alguns anos antes, a mesma Câmara do Rio de Janeiro foi palco de disputas entre os mestres de ofício e de um proprietário de escravos que atuavam em ofícios mecânicos. Em 02 de outubro de 1782 o juiz dos artesãos ferradores Manoel Lopes Pessegueiro entrou com um requerimento na câmara exigindo que um certo capitão assistente Manoel Gonçalves Malta apresentasse a sua certidão de autorização para trabalhar com peças do ofício em sua loja. Não sabemos muito sobre Manoel Malta, mas este provavelmente era um mestre ferreiro que obteve a patente de capitão, possuía uma loja aberta e oficiais escravos que trabalhavam para ele. Acompanhando a documentação, é possível observar que o juiz já havia feito representação contra Manoel Malta na câmara, tendo este apelado ao Tribunal da Relação e tendo perdido, mas que mesmo assim continuava a exercer o dito ofício de ferrador.³⁸²

A resposta de Manuel Gonçalves Malta foi bastante desafiadora, considerando todas as problemáticas que envolviam as relações de trabalho e a tentativa de controlar os ofícios em uma sociedade escravocrata. Malta alforriou um escravo seu chamado Pedro Gonçalves, que atuava atinando ferragens, e o fez examinar para o ofício de atamancador. A carta de exame foi passada em 3 de março de 1781 pelos mestres Francisco Rodrigues Chaves e Antônio Rodrigues Cartacho, que foram especialmente escolhidos pela câmara para a realização da tarefa. Em 7 de março de 1781 foi expedida uma licença para que Pedro Gonçalves pudesse trabalhar com loja aberta na cidade.³⁸³

³⁸² Arquivo Geral da Cidade do Rio De Janeiro. Fundo câmara municipal. série ofícios e profissões. BR RJAGCRJ 43.3.56

³⁸³ Idem.

Não sabemos em que condições o exame foi realizado, e a despeito dos interesses dos outros mestres de ofício. Mas é possível que a inexpressividade do ofício de atamancador abrisse brechas para que um sujeito alforriado pudesse se tornar mestre e que só passou a incomodar na medida em que feriu os interesses de um grupo mais organizado e com juiz de ofício, os ferradores. Não acompanhamos todo o processo, mas a estratégia seguida pelos ferradores foi a de questionar se – de fato – Pedro Gonçalves havia sido alforriado por Manuel Gonçalves Malta. De qualquer modo, este conflito expressa as artimanhas de um proprietário de escravos para ampliar os seus negócios. E mesmo considerando que Pedro tenha sido de fato alforriado, isso não significaria que este tivesse realmente conquistado autonomia para agir segundo os seus próprios interesses, e não segundo os do seu senhor.³⁸⁴ Deste modo, a desconfiança do juiz ferrador Manoel Lopes Pessegueiro era de que a alforria de Pedro Gonçalves constituía uma estratégia para driblar a vigilância dos artesãos sobre a sua loja.

Já temos discutido aqui o quanto a introdução dos sujeitos escravizados nos ofícios significava um aumento considerável nos ganhos obtidos com a exploração do seu trabalho, e por isso muitos senhores pagavam para que ensinassem e inserissem os seus cativos nas atividades especializadas. Além disso, pode-se considerar a valorização das pessoas escravizadas em caso de uma negociação. Em nossa pesquisa, não trabalhamos com inventários ou outros documentos que nos permitissem estabelecer a diferença entre o valor dos sujeitos escravizados artífices e os não especializados. Apenas podemos pensar esta diferença através de dados apresentados por outros autores.

Comparando o preço dos escravos pouco qualificados com o dos qualificados, através de inventários datados entre 1789 e 1739 no Rio de Janeiro, Carlos Lima identificou que a média dos preços do primeiro grupo, situava-se em torno dos 100\$000 para os sujeitos com a faixa etária entre 20 e 40 anos; considerando a mesma faixa etária, os sujeitos escravizados especializados tiveram seus preços afixados entre 100\$000 e 150\$000. E ainda, enquanto poucos escravos do primeiro grupo superou o valor de 150\$000 e apenas 3 sujeitos foram avaliados em mais de 200\$000, é possível identificar pelo menos 12 sujeitos escravizados

³⁸⁴ Os sujeitos alforriados permaneciam ligados aos seus senhores, instituindo frequentemente uma relação dependência perpétua. Alguns estudos apontam para a força da instituição escravidão em que os sujeitos alforriados e até mesmo as pessoas de cor nascidas livres, necessitavam constantemente comprovar a sua condição de livre ou libertos. E para isso precisavam recorrer frequentemente aos seus antigos senhores, que em algumas ocasiões poderiam voltar atrás e reinserir os sujeitos libertos na situação de escravos. Entre esses estudos destacamos: CHALHOUB, Sidney. **A Força da Escravidão. Ilegalidade e costume no Brasil oitocentista**. São Paulo: Cia das Letras, 2012; PAIVA, Eduardo França. **Escravidão e Universo Cultural na Colônia**. Minas Gerais, 1716-1789. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2001

avaliados em mais de 200\$000.³⁸⁵ É claro que esta variação também deve ser pensada junto a outros fatores, como as dinâmicas econômicas dos diferentes centros coloniais, os ofícios aos quais os escravos estão inseridos, assim também como a demanda por serviços da especialidade, a origem do escravo, entre tantos outros.

Também analisando inventários de artesãos nas Vilas Mineiras do século XVIII, José Newton Meneses identificou casos como o do ferreiro Arcângelo Ribeiro de Queiroz que possuía entre os seus escravos o negro Angola João, que foi apresentado como possuidor de “princípios de ferreiro”, ou seja, ainda era aprendiz do ofício, e foi avaliado em 200\$000.³⁸⁶ Por outro lado, apresenta também o caso do também ferreiro, preto Angola chamado João, pertencente a preta forra Antônia Barreta de Faria, e foi avaliado em 128\$000.³⁸⁷

Não temos dúvida de que essa reflexão sobre a diferença de preços entre escravos especializados e não especializados mereça um estudo mais amplo e aprofundado, mas os poucos dados aqui apresentados sobre espaços diferentes nos ajudam a visualizar não a valorização da especialização, que é óbvia, mas o quanto significava em termos concretos, em valores.

Outro aspecto a destacar, refere-se a relação entre senhores e escravizados especializados. Ainda tratando de Minas Gerais, Eduardo França Paiva analisou o perfil dos sujeitos alforriados que haviam tido como senhores sujeitos brancos ou ex escravos, e constatou que o número maior de alfabetizados e que detinham um ofício mecânico, vinham dos que haviam tido senhores brancos:

[...] e são esses senhores e senhoras que decidiram fazer com que alguns de seus cativos aprendessem a ler e escrever. É claro que nesses casos, tal qualidade entre os escravos não inferiorizava a posição social dos seus proprietários, o que ocorreria se esses últimos, brancos ou não brancos, fossem analfabetos. Com relação à aprendizagem de ofício mecânico, isso dependeu da condição senhorial de letrado ou não, pois tratava-se de um trabalho manual, apropriado, como se julgava, para escravos e para pobres e, de mais a mais, no caso dos cativos, era qualificação que os tornava mais valorizados. Se esse investimento foi mais comum entre senhores

³⁸⁵ Carlos Lima analisou 296 inventários post mortem abertos entre 1789 e 1839 na Cidade do Rio de Janeiro, dos quais ele elencou 3268 escravos. Salientamos que os inventários escolhidos na pesquisa se referiam aos que possuíam ao menos um escravo especializado inventariado, sendo descartados os que não possuíam. Os dados apresentados por nós partem da análise de dois gráficos apresentados pelo autor. LIMA, Carlos A. M. **Artífices do Rio de Janeiro (1790-1808)**. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008. Pp. 157-158.

³⁸⁶ MENESES, José Newton Coelho. **Saberes, Petrechos e Escravos: oficiais mecânicos e senhores no corpo social das minas setecentistas** IN: PAIVA, Eduardo França & IVO, Isnara Pereira (ORG). **Escravidão, Mestiçagem e Histórias Comparadas**. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: PPGH-UFGM; Vitória da Conquista: Edunesb, 2008. Pg. 114.

³⁸⁷ Ibid, pg. 90-91.

brancos é devido ao fato de que eles, geralmente, possuíam mais recursos para empreende-lo, ao contrário dos senhores não brancos.³⁸⁸

Apesar de discordarmos da afirmação de que os ofícios eram apropriados para os escravos e para pobres, pois como temos discutido, as hierarquias profissionais, os regulamentos corporativos, assim como a inserção social dos artífices, tornaram essa relação mais complexa do que o afirmado, podemos pensar discutir a inserção dos escravizados nas profissões mecânicas. De fato, para os senhores não introduzidos nos ofícios, era – no mínimo – necessário a posse de recursos para contratar, junto a um mestre de ofício o processo de aprendizagem da profissão e o pagamento dos anuais nas irmandades, quando requeridos; mesmo assim, este escravo dificilmente poderia exercer plenamente a profissão, abrindo loja ou oficina e dirigindo obras, direitos que competiam apenas aos mestres examinados. Tais dificuldades impeliam os proprietários de escravos mais pobres, justamente onde se concentrava, na maioria das vezes, a maior parte dos sujeitos escravizados nos centros urbanos.

No caso dos mestres de ofício, além de gozar uma situação mais vantajosa que outros artífices para auferir recursos e adquirir escravos, eles próprios poderiam ensinar aos seus cativos e os inserir em suas lojas e oficinas, aumentando ainda mais a capacidade de produção e ganhos. E tudo isso protegido pelos regulamentos corporativos. E isso nos coloca diante de uma observação importante, o sistema corporativo artesanal ao mesmo tempo que combatia o acesso dos sujeitos escravizados aos ofícios artesanais, acobertava os mestres de ofícios que possuíam e ensinavam escravos. O mesmo não pode ser dito em relação a posse de escravos pelos artífices não examinados. Esses, além de não poderem abrir loja, assumir obras, realizar avaliações, no máximo poderiam empregar os seus cativos como seus auxiliares. Pensamos que até neste aspecto, o sistema corporativo artesanal oferecia um certo privilégio aos mestres.

Os oficiais mecânicos não examinados que atuavam nos principais centros urbanos, faziam parte de um grupo que não gozava de total autonomia em suas atividades profissionais, pois não tinham os mesmos direitos que os mestres, ficando dependentes dos artífices examinados para trabalhar nas obras e lojas. Não seria exagero pensar que este grupo, que correspondia a maioria dos profissionais especializados, atuassem em condições muito semelhantes às dos oficiais escravizados que trabalhavam no mesmo espaço, seja em termos de ganhos, seja nas atividades desempenhadas cotidianamente. Pensando sobre o status dos escravos semiespecializados ou especializados que trabalhavam junto aos seus senhores oficiais mecânicos, e mais ainda sobre a relação entre eles, Newton Coelho acredita haver uma relação

³⁸⁸ Apud: MENESES, Newton Coelho. Op. Cit. 2008. Pp. 80-90.

menos desnivelada, mais solidária quando comparadas às relações entre outros escravos e senhores sem especialização.³⁸⁹ Pensamos que essa relação era ainda mais nivelada entre escravizados e artesãos não especializados, que não dirigiam as atividades profissionais. Ou seja, precisamos também considerar a hierarquia interna entre os profissionais também para pensar esta relação.

Por parte dos sujeitos escravizados, estes certamente não estavam passivos em meio às disputas em torno da regulamentação do trabalho escravo nos ofícios mecânicos e na possibilidade de exercer um trabalho especializado. Se inserir no artesanato, mesmo em uma condição inferiorizada, poderia possibilitar ao escravo uma série de oportunidades que não seriam vivenciadas por outros que não detinham ofícios especializados. Possibilidades maiores de juntar recursos, no caso dos escravos de ganho, condições de trabalho menos extremas e ainda o fato de possuir uma atividade profissional mais valorizada para exercer após conseguir a alforria, caso isso viesse a ocorrer, certamente tornavam o ingresso nos ofícios uma vantagem para os cativos mais habilidosos.

José Newton Coelho ainda aponta um aspecto bastante interessante. Os escravos artífices frequentemente desenvolviam suas atividades submetendo-se aos regulamentos laborais, assim como os sujeitos livres;³⁹⁰ pensamos que tal relação insere esses sujeitos escravizados em uma dicotomia, submetendo-se a regulamentos válidos aos homens livres, ao mesmo tempo que exerciam seus trabalhos como escravos. E isso nos leva a mais um paradoxo que relaciona ofícios mecânicos e a concepção de trabalho: se por um lado o trabalho escraviza, ele também emancipa.

Outro ponto que nos propomos a pensar aqui, é sobre a porcentagem de sujeitos escravizados nos ofícios mecânicos. Infelizmente, a natureza da documentação trabalhada por nós em sua diversidade, não nos ajuda a identificar esses sujeitos de acordo com as classificações de cor do período, tais como branco, preto, negro, pardo e etc. Diante disso, acreditamos ser necessário apresentar, ao menos, a proporção de livre/libertos e escravizados nas atividades especializadas no intuito de discutir até que ponto há uma identificação entre ofícios mecânicos e escravidão nos centros urbanos coloniais.

O século XVIII, particularmente a segunda metade, é marcado pelo crescimento dos centros urbanos, pelo volume dos negócios e crescimento populacional. Tal crescimento foi acompanhado pelo incremento da população escravizada, e mais ainda, pelo aumento de sujeitos mestiços nos centros urbanos. Temos aqui discutido sobre os esforços movidos por um

³⁸⁹ Ibid, pg. 216.

³⁹⁰ Ibid, 217.

grupo privilegiados entre os artesãos para evitar que as transformações ocorridas nas vilas e cidades do Brasil colonial e, sobretudo, o aumento da população escrava, pudesse incidir negativamente sobre o controle corporativo do trabalho especializado, sobre o lugar das atividades mecânicas naquela sociedade e, em última instância, sobre os seus projetos de mobilidade social. Deste modo, enxergamos o conjunto de conflitos aqui narrados, as movimentações das irmandades de ofício, como uma reação necessária por parte desse grupo, para reagir às mudanças vivenciadas no fim do século XVIII. Vejamos os dados demográficos e pensemos sobre a proporção de artífices livres/libertos e escravizados.

No ano de 1779 a população total da Cidade do Rio de Janeiro, considerando as freguesias da Sé, Candelária, São José e Santa Rita, situava-se em torno de 43376 pessoas, dos quais 19578 eram brancos, 4227 pardos libertos, 4585 pretos libertos e 14 986 pessoas eram escravas. Como bem observa Silvia Lara, 55% da população do Rio de Janeiro era não branca. Um novo censo que aborda toda a Capitania do Rio de Janeiro, referente ao ano de 1789 aponta para a existência de 168709 habitantes, sendo que 82448 (48,9%) eram escravos. E apenas para a cidade do Rio de Janeiro, de um total de 38707 habitantes, 43,4% eram escravos. Em outra contagem, do ano de 1797, referente apenas à cidade do Rio de Janeiro, registrou-se 31357 pessoas, sendo: 13993 brancos, 3884 pardos livres, 2298 pretos livres e 11182 escravos; segundo este último censo, 54% era não branca.³⁹¹

Tratando melhor esses números, diferenciando apenas livres/libertos e escravos, teríamos o seguinte para os três censos apresentados:

Tabela 1: relação livre/libertos e escravos - cidade do Rio de Janeiro

ANO	LIVRE/LIBERTOS	ESCRAVOS	TOTAL
1779	28390 (65,5%)	14986 (34,5%)	43376 (100%)
1789	21907 (56,5%)	16800 (43,4%)	38707 (100%)
1797	20175 (64,4%)	11182 (35,6%)	31357 (100%)

FONTE: LARA, Silvia. Op. Cit. Pg. 127.

Apesar das variações presentes nos censos, importa para nós visualizar que a população escrava no Rio de Janeiro situou-se, entre 1779 e 1797, entre 34,5% e 43,4% do total da população, porcentagem bastante expressiva, ainda mais se considerarmos que entre os livres/libertos há uma porcentagem considerável de ex escravos pretos e pardos. Segundo

³⁹¹ LARA, Silvia. Op. Cit. Pg. 127.

Carlos Lima, que estudou os oficiais mecânicos no Rio de Janeiro entre 1790 – 1808, do quantitativo de escravos presentes na cidade, apenas menos de 20% estava ocupada nos ofícios mecânicos.³⁹² Fazendo uma projeção, considerando a totalidade da população do Rio de Janeiro nos três períodos acima apresentados, teríamos menos de 6% em 1779, 8,6% em 1789 e 7,1% em 1797, de artífices escravos. Ou seja, mesmo considerando a porcentagem fixa de 20% da escravaria da cidade empregada nos ofícios mecânicos, é difícil conceber a ideia de que esses escravizados pudessem imprimir uma marca aos ofícios mecânicos de atividades ocupadas predominantemente por cativos. O mesmo pode ser dito para as Vilas Mineiras. Segundo Eduardo França Paiva, citado por Newton Coelho, os artífices corresponderiam a uma parcela realmente restrita da escravaria colonial.³⁹³ Desse modo, é possível pensar uma porcentagem muito próxima à observada no Rio de Janeiro. Mas sobre Recife, o que podemos afirmar?

Não dispomos de dados que nos permitam traçar um panorama geral sobre a população de oficiais mecânicos para o Recife durante o período que estudamos. Não há uma série de registros, licenças da câmara municipal ou censo que especifique profissão. Todavia, por ser o nosso principal espaço de estudo, podemos lançar mão de outros documentos que nos permitam fazer algumas considerações, sobre a relação artífices livres/libertos e escravos. Vejamos neste tópico o primeiro ponto.

Analisamos o Livro de Registro de Entradas dos Irmãos da Irmandade de São José do Ribamar para o período compreendido entre 1750 e 1801. Como é bem sabido, a irmandade registrou os oficiais dos quatro ofícios de carpinteiro, marceneiro, pedreiro e tanoeiro. Consta no documento apenas a data de ingresso na associação, a profissão, registra os anuais pagos e há a indicação caso o sujeito fosse escravo, em alguns casos também os proprietários. Há também a indicação do grau de especialização profissional, ou seja, informa ser o artífice era mestre, oficial ou aprendiz. Bom, então a partir dos dados levantados, observemos as representações a seguir:

³⁹² LIMA, Carlos A. M. Op. Cit. Pg. 1440.

³⁹³ COELHO, Newton. Op. Cit. 2008. Pg. 91.

Tabela 2: relação artífices livres/libertos e escravos registrados na Irmandade de São José do Ribamar (1750-1801)

	LIVRES/LIBERTOS	ESCRAVOS	TOTAL
<i>QUANTIDADE</i>	258	48	306
<i>PORCENTAGEM</i>	84,3%	15,7%	100%

FONTE: Livro de Registro de Entradas dos Irmãos da Irmandade de São José do Ribamar. Arquivo da 5ª Superintendência do IPHAN

Considerando os dados acima, podemos afirmar mais uma vez a grande predominância de sujeitos livres ou libertos sobre os escravizados, ao menos entre os artífices dos quatro ofícios. Ressaltamos que segundo o compromisso da instituição, todos os profissionais, inclusive escravizados, deveriam ingressar no corpo da irmandade e pagar os anuais:

[...] e os oficiais cativos dos quatro ofícios anexos serão seus senhores obrigados trabalhando eles pelos ditos ofícios a pagarem de assentada para a Bandeira do nosso Santo duzentos e quarenta Réis e cada um ano para a mesma Bandeira oitenta Réis.³⁹⁴

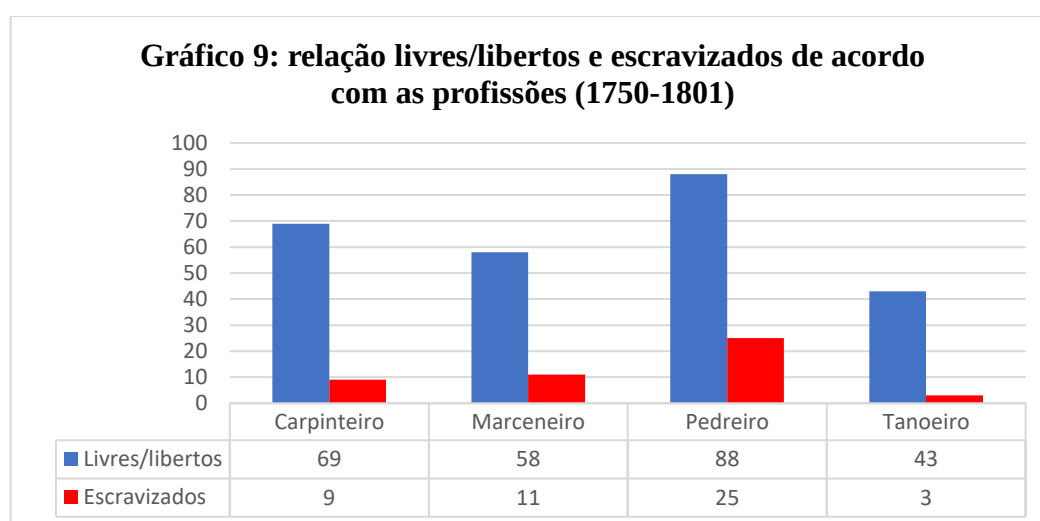
Apesar da imposição, o número baixo de escravos registrados na instituição também pode expressar a possibilidade de que muitos senhores podem ter pago à bandeira, mas não inserirem seus cativos na irmandade, ou simplesmente os manterem trabalhando à revelia da associação. De qualquer modo, consideramos que a Irmandade de São José do Ribamar foi o mais poderoso e organizado instrumento do corporativismo profissional no Recife, e com isso conseguiu manter o controle sobre quem atuava em um dos seus quatro ofícios, inclusive escravos.

Outro aspecto que ajuda a compreender essa disparidade se refere a própria pressão dos mestres de ofício, a partir da irmandade, na oposição de sujeitos escravizados nas profissões mecânicas, como temos discutido. E já apontamos aqui a dificuldade por parte da maioria dos proprietários de escravos de inserir os seus cativos nos ofícios; era preciso arcar com o valor das licenças e anuais, havia resistência e, mesmo assim, seria necessário a submissão a um mestre de ofício. Desta forma, não seria um disparate cogitar a ideia de que a maior parte dos 48 escravizados registrados aqui, pertencessem a artífices ou a pessoas ligadas a eles.

E ainda diante dos referidos números, podemos pensar outras informações, se os considerarmos segundo o período em que os sujeitos escravizados ingressaram e as respectivas profissões.

³⁹⁴ Compromisso da Irmandade de São José do Ribamar. A.H.U. Códice 1301.

Como é possível notar no gráfico abaixo, as proporções de sujeitos escravizados variam de acordo com a natureza das profissões. Quando analisamos os profissionais que trabalhavam no porto já havíamos ressaltado isso. Não nos surpreende o fato de que o ofício de pedreiro, onde havia e ainda há, a necessidade do uso da força física para a execução das tarefas, haver a maior quantidade de artesãos escravizados entre os quatro ofícios, 25 de um total de 48, assim também como a maior concentração entre os profissionais desse ofício. Ou seja, 22,12% dos pedreiros registrados eram escravizados, seguido pelos marceneiros 15,9%, carpinteiros 11,5% e, por fim, tanoeiros 6,5%. Observe o gráfico abaixo:



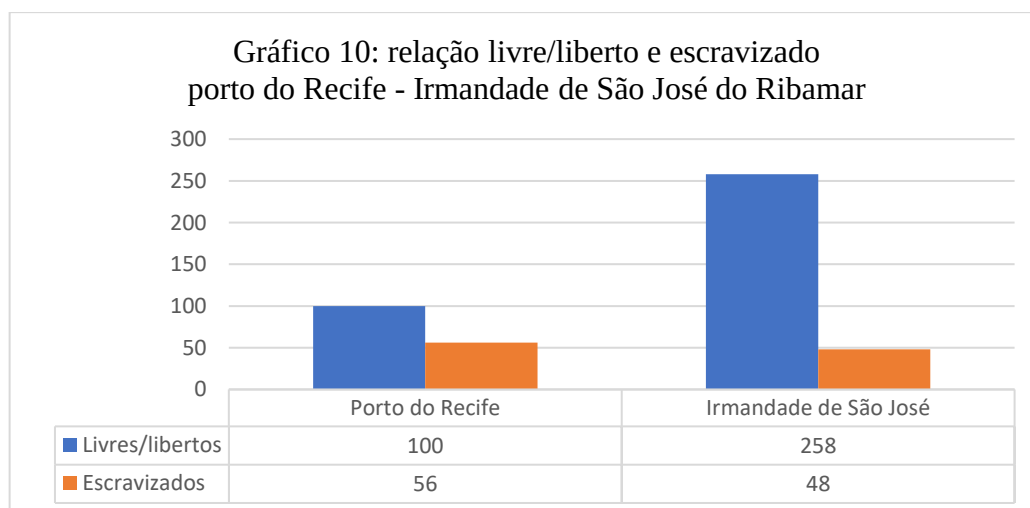
FONTE: Livro de Registro de Entradas dos Irmãos da Irmandade de São José do Ribamar. Arquivo da 5ª Superintendência do IPHAN

As três profissões diretamente envolvidas com a construção civil, o de pedreiro, marceneiro e carpinteiro, concentravam a maior quantidade e proporção de sujeitos escravizados, enquanto a profissão de tanoeiro, voltada principalmente para a fabricação de tonéis vinha bem atrás. Como temos discutido aqui, impelia-se os sujeitos escravizados dos ofícios mecânicos, mas os que estavam inseridos nele, frequentemente eram utilizados enquanto mão-de-obra auxiliar, envolvidos em trabalhos que demandavam o uso da força física. Daí observarmos um número maior de escravos pedreiros.

Outro aspecto a ressaltar é que enquanto apenas 9 sujeitos escravizados foram registrados na irmandade, no intervalo compreendido entre 1750-1789, 39 foram inseridos na associação entre 1790-1801. A grande maioria dos artesãos escravizados foram registrados apenas na última década do século XVIII. Tal movimento pode indicar tanto o movimento da própria irmandade, integrando para continuar dominando, quanto o aumento da população de forma geral e o crescimento da população escrava no Recife, assim também como os serviços.

Ressaltamos que em 1746 a população do Recife era estimada em 12536 pessoas, mas em 1789 já contabilizava aproximadamente 25000 pessoas, ou seja, ao longo de pouco mais de quarenta anos a cidade dobrou a população.³⁹⁵ Impossível que este impacto demográfico não se refletisse na população escrava e nos ofícios.

Mas podemos ainda comparar os dados obtidos através da análise do Livro de Registro de Entrada de Irmãos da Irmandade de São José do Ribamar, com os números já apresentados no capítulo 4, referente aos trabalhadores que atuavam no porto do Recife no ano de 1772. Não é uma comparação fácil, afinal enquanto o primeiro grupo trata-se do registro da entrada dos irmãos na irmandade durante cinquenta e um anos, o segundo grupo refere-se ao levantamento dos trabalhadores mecânicos que atuavam no porto no ano de 1772. Mesmo assim, julgamos uma comparação proveitosa, afinal trata-se de dois nichos profissionais diferentes, enquanto a Irmandade de São José concentrava-se principalmente nos trabalhadores da construção civil no interior da cidade, a ribeira do porto concentrava os profissionais dos serviços nas embarcações, reparo e construção, portanto – de modo geral – acreditamos estar tratando de um grupo diferente. Reconhecemos que muitos ofícios mecânicos do porto poderiam também compor a irmandade de ofício, abrindo espaço para duplicidade de dados, mas pensamos que mesmo diante da possibilidade de duplicidade, a comparação é válida pois não objetivamos quantificar, mas analisar a concentração de sujeitos escravizados nos dois espaços. Vejamos então:



FONTE: AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8642 / Livro de Registro de Entradas dos Irmãos da Irmandade de São José do Ribamar. Arquivo da 5ª Superintendência do IPHAN

³⁹⁵ SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos e Mofatras. O Grupo Mercantil do Recife colonial (c. 1654 c. 1759)**. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012. Pg. 55.

A comparação nos coloca diante de algumas questões que nos promove ainda mais curiosidade. Enquanto entre os irmãos de São José 15,7% eram sujeitos escravizados, no porto do Recife essa porcentagem sobe drasticamente para 56%, ou seja, mais da metade dos profissionais do porto eram escravizados. A princípio podemos supor que os trabalhadores escravizados que não estavam nas obras urbanas em grande número, estavam atuando no porto. Consideramos também que as atividades de reparo e construção de embarcações eram menos controladas pelo corporativismo artesanal que as outras atividades no Recife; e aqui, leia-se o seguinte, a Irmandade de São José do Ribamar não detinha o controle sobre a região portuária

Como foi trabalhado no 3º capítulo, os mestres da ribeira, envolvidos nas atividades náuticas, detinham privilégios frente aos que atuavam em outras áreas, e evidenciamos que artífices destacados como José da Costa não chegaram a exercer o cargo de juiz do seu ofício de carpinteiro, o que indica que ele e outros mestres do porto, não estavam inseridos nas articulações corporativas dos irmãos de São José. Por outro lado, também expressamos que isso não significava a ausência do corporativismo na ribeira do Recife, afinal a hierarquia profissional, a restrição de acesso ao mestrado e até o controle sobre os escravos, existia de forma semelhante à área sob controle da irmandade de São José. Em outros termos, se a irmandade não controlava o porto, era porque os trabalhadores desse nicho profissional respondiam à lógica dos oficiais marítimos, que fora discutida no primeiro e terceiro capítulo por nós. E nesta lógica, diante das especificidades das atividades portuárias, o trabalho escravo estava bem mais presente.

Mas ainda precisamos destacar outro elemento, a necessidade de observar a distribuição dos sujeitos escravizados segundo as profissões. Vejamos a tabela a seguir:

Tabela 3: presença de sujeitos escravizados segundo as profissões

IRMANDADE DE SÃO JOSÉ³⁹⁶			PORTO DO RECIFE³⁹⁷		
PROFISSÃO	QUANTIDADE	%	PROFISSÃO	QUANTIDADE	%
Carpinteiro	9	11,5	Calafate	29	40,8
Marceneiro	11	15,5	Carpinteiro	20	26,6
Pedreiro	25	22,12	Poleeiro	7	70
Tanoeiro	3	6,5			

FONTE: AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8642 / Livro de Registro de Entradas dos Irmãos da Irmandade de São José do Ribamar. Arquivo da 5ª Superintendência do IPHAN

Como já evidenciamos, se nas atividades portuárias o trabalho escravo correspondia a pouco mais da metade dos trabalhadores, a distribuição por profissões variava bastante, assim como entre os profissionais da Irmandade de São José, embora a disparidade seja menor na região portuária. Chamamos atenção para o fato de que os 29 escravos calafates, maior número concentrado em uma profissão, eram todos aprendizes do ofício, indicando mudanças na configuração profissional para o último quarto do século XVIII, assim como viria a acontecer com os irmãos de São José. Há um movimento de ampliação da mão-de-obra escravizada nos ofícios mecânicos, mas aparentemente vigiada de perto pelos mestres de ofício que os inseriam em uma condição secundária.

As trajetórias dos artífices aqui apresentadas, ao menos as que conseguimos reunir um conjunto considerável de informações, referem-se aos artesãos que obtiveram mais sucesso que a média dos mecânicos. E quando nos referimos a sucesso, tratamos de ganhos financeiros, reconhecimento profissional, construção de redes sociais, acesso aos espaços de poder e trânsito entre os sujeitos que ocupavam esses espaços. O fato de não encontrarmos casos de sujeitos escravizados, libertos e até negros livres, que tenham alcançado um papel destacado no mundo dos artífices do Recife, aparece como um indício das dificuldades impostas a este grupo para obter o referido sucesso profissional. Mas isso não significa exatamente que não tenha havido algum caso, e mais, que alguns sujeitos extremamente habilidosos, tenham sido explorados por seus mestres que receberam os seus méritos.

³⁹⁶ A quantidade de trabalhadores, entre livres/libertos e escravizados, arrolados por nós foi: carpinteiro (78), marceneiro (69), pedreiro (113) e tanoeiro (46).

³⁹⁷ A quantidade de trabalhadores, entre livres/libertos e escravizados, arrolados foi: calafate (71), carpinteiro (74) e poleeiro (10).

Devemos ainda considerar que alguns dos sujeitos que obtiveram destaque, sucesso profissional, podem ter sido admitidos em um grupo privilegiado ao serem tidos, havidos, se reportarem, como brancos ou pardos, mesmo sendo pessoas de cor.

Na bibliografia estudada, é possível encontrar casos como o de Manoel Rodrigues da Graça, estudado por Daniel Preciso. Manoel da Graça viveu em Vila Rica na segunda metade do século XVIII, era filho de uma escrava com um senhor branco. Não sabemos em que momento de sua vida Manoel obteve a liberdade, mas foi inserido no ofício de carpinteiro e alcançou bastante reconhecimento em suas atividades profissionais. Segundo o autor, o carpinteiro arrematou importantes obras na vila e chegou a integrar a mesa da Irmandade de São José da vila, ou seja, compôs o corpo de uma irmandade de ofício.³⁹⁸

A princípio o autor discute a ascensão do artífice a partir das redes sociais já instituídas por seu pai e, posteriormente, por ele próprio, colocando em segundo plano o fator trabalho. É certo que precisaríamos nos debruçar sobre o caso, analisar os documentos estudados por Daniel Preciso; todavia acreditamos que tanto as redes sociais construídas, quanto a possibilidade de arrematação de obras e, sobretudo, o reconhecimento e capital adquirido, estavam também ligados ao exercício profissional. E mesmo no caso dos trabalhadores brancos aqui evidenciados, os seus projetos de mobilidade estiveram sempre associados ao trabalho. Mas tem um aspecto que nos interessa particularmente, o fato de que a ascensão de Manoel Rodrigues da Graça também esteve relacionada ao seu afastamento da condição de escravo e na construção de uma qualidade distinta da sua antiga condição, o de pardo.

Acreditamos que a pressão existente principalmente por parte dos mestres de ofício sobre os artesãos escravizados, e também sobre negros, mulatos livres, através do corporativismo artesanal, avançava para além do exercício de um controle restrito sobre o trabalho. Apesar de termos identificado um número considerável de sujeitos escravizados nos ofícios, e da inevitabilidade destes nas profissões mecânicas, a inserção deles na condição de mestres, de juizes, na direção de lojas e oficinas, ou em qualquer lugar que o tornasse expressão das profissões artesanais especializadas, significava uma grande ameaça aos projetos de mobilidade social, associando defeito mecânico ao defeito mestiço.

E se nos referimos aqui ao modo como as irmandades de ofício buscaram impedir o ingresso de negros, pretos, mulatos, em um primeiro momento, depois vindo a impedir o acesso

³⁹⁸ PRECIOSO, Daniel. **Espadim, Capote e Cabedal: a trajetória do carpinteiro pardo Manuel Rodrigues Graça (Vila Rica, 1753-1799)**. II Colóquio do Laboratório de História Econômica e Social (2008: Juiz de Fora, MG). Micro História e os caminhos da História Social: Anais / II Colóquio do LAHES; Carla Maria Carvalho de Almeida, Mônica Ribeiro de Oliveira, Sônia Maria de Souza, Cássio Fernandes, organizadores. Juiz de Fora: Clio Edições, 2008, <http://www.lahes.ufjf.br>.

deste grupo ao mestrado, é importante nos perguntar sobre o significado da cor nos referidos projeto de mobilidade discutido aqui. Pensando sobre os termos que caracterizavam a condição³⁹⁹ e a qualidade dos sujeitos, relacionando aos seus fenótipos, Daniel Preciso, ao tratar da região mineira na segunda metade do século XVIII, afirma:

Nas Minas Setecentista as denominações branco, pardo e preto eram as mais frequentes na correspondência oficial, sendo que a expressão pardo poderia ser alterada para mulato, cuja carga semântica denota a vileza e o defeito do mestiço.⁴⁰⁰

Segundo Preciso, o termo pardo expressava a ambiguidade de um grupo intermediário espremido pela estratificação social que opunha brancos e negros cativos. Desse modo, pardo apresentava-se como um termo fluído e mal definido para os grupos libertos de cor e pobres livres. Ainda segundo o autor, a designação racial de uma pessoa dependia do próprio indivíduo, bem como da época, da região e do observador.

Estudando as distinções de cor presentes no Recife do século XVIII, particularmente a presença de uma elite parda, Janaína Bezzera faz uma boa discussão apontando que a qualidade era um termo utilizado para distinguir as pessoas no Antigo Regime, quem possuía ou não “qualidade” que eram definidas a partir de aspectos como a limpeza de sangue e não possuir defeito mecânico. Mas ainda sobre a qualidade, afirma:

[...] as “qualidades”, portanto, diferenciavam, hierarquizavam e classificavam os indivíduos e os grupos sociais a partir da origem e/ou do fenótipo e/ou da ascendência deles. Elas variaram bastante de época para época, de região para região e, também, em uma mesma época e em uma mesma região e seu emprego dependeu de percepções nem sempre padronizadas por parte de autoridades e populares, além de poderem ser mudadas de acordo com conveniências e circunstâncias [...]⁴⁰¹

Tanto Daniel Precioso quando Janaína Bezerra expressam em seus estudos a flexibilidade presente nas sociedades na ação de distinguir a qualidade dos sujeitos, particularmente no que se refere a cor dos sujeitos. Esta flexibilidade expressa os movimentos daquelas sociedades, pois passam a representar o modo como os grupos se arranjam em sua estrutura, nas hierarquias sociais. E aqui, citamos Silvia Lara que se reporta a Larissa Viana ao discutir o termo pardo:

Como mostra Larissa Viana, ao longo do século XVIII, pardo começava a aparecer como uma “identidade reivindicada”: gente que queria se diferenciar do universo da

³⁹⁹ Estatuto jurídico do indivíduo: livre, forro ou cativo.

⁴⁰⁰ Ibid, pg. 05.

⁴⁰¹ BEZERRA, Janaína Santos. **A Fraude da Tez Branca: A integração de indivíduos e famílias pardas na elite colonial Pernambucana (XVIII)**. Recife: Tese de Doutorado, PPGH-UFPE, 2016.

escravidão, cobrar privilégios e tratamento específicos e, mesmo, constituir-se em corpo social separado. Podia se revestir, portanto, de uma positividade, ao contrário do termo “mulato”, geralmente usado para desqualificar ou inferiorizar.⁴⁰²

Partilhamos da perspectiva de que as distinções de cor diziam mais sobre as hierarquias, expressando a qualidade e a condição dos sujeitos, do que propriamente expressões de racismo ou distinções estritas conforme a cor da pele. O processo de branqueamento por parte de alguns sujeitos, significavam alguma ascensão social, a posse de postos e cargos que conferiam poder, privilégios e até lucros. E discutindo as possibilidades de mobilidade, relacionada à qualidade e condição dos indivíduos, afirma Daniel Precioso:

Tendo em vista que a conquista da alforria e a cor da tez mestiça não acarretavam, necessariamente, a mobilidade econômica e social ao mulato liberto, a criação de laços de parentescos rituais (compadrio) ou conjugais (um bom casamento), a existência de um pai reputado e o desempenho de uma atividade profissional prestigiada norteavam, em grande medida, as melhores formas de branqueamento social.⁴⁰³

Interessa-nos pensar aqui o papel do trabalho nessa tentativa de mobilidade. Para os artífices mestiços, sobretudo os escravizados e libertos, a inserção em um ofício mecânico poderia significar a posse de um importante instrumento de mobilidade, mesmo que ainda permanecessem em uma condição inferiorizada. Para um sujeito liberto, exercer um ofício mecânico, poderia significar a oportunidade de vivenciar trajetória semelhante ao de Manoel da Graça, filho de negra, reputado como pardo em sua trajetória exitosa. Para os profissionais livres, a condição privilegiada em seu ofício, os mestres examinados que exerciam os postos de juízes, que possuíam tendas e lojas, presidiam a mesa da irmandade, estes lançaram mão de seus ofícios para impelirem os profissionais “de cor” a uma condição inferior, enquanto branqueavam as suas trajetórias. Desta forma, o movimento presente aqui envolvia tanto a existência das distinções de qualidade e condição, presentes na sociedade colonial, como também a hierarquia profissional, presente no corpo dos artesãos.

Os projetos de mobilidade dos mestres, parece-nos, envolviam não apenas o estabelecimento de uma outra lógica aos ofícios mecânicos, o afastamento ou diminuição da concepção do defeito mecânico, mas também a atenção às distinções de cor presentes nos centros urbanos.

⁴⁰² LARA, Silvia. Op. Cit. Pg 142.

⁴⁰³ PRECIOSO, Daniel. Op. Cit. 2008. Pg. 07.

6.4 CONFLITOS ENTRE OS IRMÃOS: CONTROLE E DESIGUALDADE ENTRE OS ARTÍFICES

Voltemos aqui ao início deste capítulo, quando José Rodrigues Papagaio, acompanhado dos juízes de ofício, escrivães e procurador da Irmandade de São José do Ribamar se reuniram em mesa naquele 30 de abril de 1787 na igreja da confraria. Segundo a ata da reunião, tratou-se de preparar a defesa da irmandade contra uma ação que havia sido movida “orgulhosamente” pelo mestre tanoeiro Manoel Xavier Pereira, providenciando os custos com o processo.⁴⁰⁴ O que a mesa dos irmãos de São José, dirigida por José Rodrigues Papagaio, tentava resolver era mais um capítulo de uma disputa iniciada quase 16 anos antes, a que chamamos a “querela da Rua dos Tanoeiros”.

Na manhã de 19 de junho de 1771, dois oficiais de justiça da Câmara do Recife chegaram à Rua dos Tanoeiros situada próximo ao Porto, no atual Bairro do Recife, à procura dos mestres tanoeiros Manoel Xavier Pereira e Inácio Tavares da Costa. Ao não encontrarem os mestres, adentraram a oficina de Manoel Pereira e, segundo alegações do próprio mestre, confiscaram os seus bens. Segundo os oficiais de justiça, a ação decorreu de oito anos de anuais que o mestre tanoeiro devia à Irmandade de São José do Ribamar. Junto aos oficiais de justiça estava o juiz do ofício de tanoeiro Manoel Antônio da Silva que também compunha a mesa da dita irmandade no período. Indignados com a ação que consideravam ilegal, os mestres Manoel Xavier Pereira e Inácio Tavares da Costa redigiram um requerimento ao Conselho Ultramarino. O evento transcorrido foi dotado, muito mais do que atropelos jurídicos como bem relata o documento – como o fato de o suplicante não estar em casa, além de a cobrança feita por uma Irmandade ser realizada como uma execução da Fazenda Real –, foi dotado de um grande simbolismo, uma vez que os bens confiscados pelos oficiais de justiça foram justamente os instrumentos de trabalho do mestre tanoeiro.⁴⁰⁵ Na Rua dos Tanoeiros, o que havia sido executado não foi apenas a dívida de anuais que os artífices deviam à Irmandade de São José do Ribamar, mas um recado que naquele período teria sido muito claro.

De acordo com os testemunhos dos mestres tanoeiros Manoel Xavier Pereira e Inácio Tavares da Costa no requerimento ao Conselho Ultramarino, a execução de seus instrumentos fora decorrente de uma dívida a Irmandade de São José do Ribamar de oito anos de anuais. Mas na verdade o problema entre os artífices da Rua dos Tanoeiros e a confraria eram muito maiores que a pendência financeira. No mesmo requerimento, os tanoeiros denunciavam que a

⁴⁰⁴ Livro de Termos da Irmandade de São José do Ribamar. Arquivo da 5ª Superintendência do IPHAN.

⁴⁰⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 114, D. 8752

Irmandade de São José do Ribamar vinha sendo governada por um compromisso antigo e que não havia sido confirmada pela Coroa até então.⁴⁰⁶ Em 1770 os irmãos de São José haviam elaborado um novo compromisso.⁴⁰⁷ E foi esse novo documento o grande objeto da querela da Rua do Tanoeiros.

Segundo os mestres tanoeiros, os juizes da Irmandade de São José do Ribamar haviam acrescentado alguns capítulos sem a aprovação dos restantes dos membros, os quais entre outras coisas, proibiam que os artesãos ensinassem seus ofícios a escravos, mesmo que fossem seus, ou a aprendizes sejam brancos ou pardos, sem a autorização dos juizes dos ofícios. Manoel Xavier e Inácio Tavares denunciavam também que os artesãos que não atendessem aos regulamentos estabelecidos nos novos capítulos da Irmandade sofreriam penas pecuniárias. Tais regulamentos deixavam os artesãos extremamente dependentes dos juizes dos ofícios e da Irmandade de São José, o que os mestres tanoeiros não concordaram.⁴⁰⁸

Os artífices ainda estranharam a penhora de seus bens, afirmando ser esta a vez “primeira que servisse uma Irmandade de Oficiais, cobrar executivamente os anuais dos Irmãos, como se fosse dívida da Real Fazenda de Vossa Majestade”.⁴⁰⁹ Dessa forma, a Irmandade teria ido bastante longe de suas atribuições ao obter a penhora dos instrumentos de trabalho do mestre Manoel Xavier Pereira; é ainda provável que a ação tivesse causando a indignação dos profissionais da Rua dos Tanoeiros por conta dos laços de solidariedade que uniam os artesãos que viviam no mesmo arruamento. O fato é que tanto Manoel Xavier Pereira quanto Inácio Tavares assinaram o requerimento em que solicitaram que o compromisso da Irmandade de São José do Ribamar redigido e enviado em 1770 não fosse confirmado.

Em 1787, como já foi dito, este conflito ainda não havia sido encerrado, mas àquela altura, as ferramentas do mestre tanoeiro Inácio Tavares haviam sido leiloadas, e do outro lado o compromisso da Irmandade de São José do Ribamar de 1770 foi abortado e seis anos depois um novo foi submetido a avaliação no Conselho Ultramarino e confirmado pelo o rei. O capítulo que proibia o acesso dos escravos aos ofícios foi substituído por um “meio termo” onde, embora não expreso no compromisso, convencionou-se que aos sujeitos escravizados, ficariam impedidos apenas o ingresso ao mestrado dos ofícios. Quanto aos aprendizes, no compromisso de 1776 não há qualquer proibição, apenas a solicitação para que estes fossem registrados na irmandade.⁴¹⁰

⁴⁰⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx.80, D. 6636

⁴⁰⁷ Idem.

⁴⁰⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 114, D. 8752.

⁴⁰⁹ Idem.

⁴¹⁰ AHU, Códice 1301.

Ao longo deste texto temos apresentado as disputas envolvendo o mundo do trabalho especializados nos centros urbanos sob a égide do corporativismo artesanal. Mas como podemos inferir no caso da querela da Rua dos Tanoeiros, o que transparece é uma disputa entre mestres de ofício, sendo parte deles instrumentalizados pela Irmandade de São José do Ribamar. Mas antes de aprofundar mais essa discussão, veremos outro caso interessante.

Em 9 de junho de 1773, a mesa da Irmandade de São Jorge se reuniu no consistório da igreja de Nossa Senhora do Parto, situada na atual Rua da Assembleia, Rio de Janeiro, onde após deliberarem, acabaram por enviar um requerimento à Câmara Municipal do Rio de Janeiro no qual relatava a realização da eleição dos irmãos para participar como destaque da irmandade na procissão do corpo de Deus. Segundo os costumes praticados na irmandade, os irmãos escolhidos deveriam caminhar na procissão vestidos em uniforme segurando as estribeiras e rédeas da imagem de um cavalo em que vinha São Jorge. Segundo o que está expresso no requerimento, foram escolhidos quatro irmãos para representar os profissionais dos ofícios que compunham a irmandade e entre eles foram eleitos os mestres serralheiros José Vieira e Domingos Jerônimo que se negaram a realizar a tarefa. No requerimento, a mesa da irmandade de São Jorge reafirma o cumprimento da pena que deveria ser dada aos mestres serralheiros previstas no compromisso da associação, que previa a prisão e o pagamento de dez mil réis à bandeira de São Jorge e ainda o fechamento das lojas dos mestres. José Vieira e Domingos Jerônimo por sua vez escreveram outro requerimento procurando anular as penas e justificando suas posturas.⁴¹¹

No início daquele ano de 1773 os irmãos da Irmandade de São Jorge do Rio de Janeiro já haviam mandado um requerimento ao Rei D. João V para que pudessem estabelecer quatro artífices para participar de destaque na procissão do Corpo de Deus.⁴¹² A partir do documento podemos perceber que havia resistência por parte de alguns mestres de ofício em participarem na posição de destaque na procissão, justamente em um momento em que as irmandades ganhavam ainda mais visibilidade ao integrarem um espetáculo público. E é muito provável que o referido requerimento já tenha surgido a partir de conflitos internos da própria irmandade de São Jorge.

Uma pergunta que fica latente aqui para nós é: por que os mestres serralheiros se negaram a participar da procissão do Corpo de Deus? Após serem notificados pela meirinho e comparecidos à Câmara em 15 de junho de 1773, acerca da causa posta pela Irmandade de São Jorge, os mestres serralheiros escrevem uma representação à Câmara do Rio de Janeiro

⁴¹¹ Irmandade de São Jorge. Autos. AGCRJ. 45.2.11

⁴¹² Idem.

justificando as suas negativas e solicitando que as penas não sejam estabelecidas contra eles. Diziam os mestres que eram serralheiros da Real Casa da Moeda e que por exercerem um ofício régio detinham um privilégio que os distinguia dos outros artesãos, prometendo notificar o juiz do ofício de serralheiro através do meirinho da Casa da Moeda.⁴¹³

Segundo ainda os mestres serralheiros, por exercerem suas funções na Casa da Moeda não estavam submetidos aos mesmos regulamentos dos demais artífices da cidade e que até o presente nunca foram convocados para acompanharem a procissão, exaltando ainda o privilégio dos oficiais moedeiros. Os privilégios reclamados pelos artífices remontam ao século XV quando em 1485 os moedeiros, normalmente ourives, foram atendidos em suas petições pelo rei D. João II. Em 1487 os moedeiros foram autorizados a andar armados e em seguida andarem a cavalo, privilégios esses que se tornaram obrigatórios e, segundo Agostinho Ferreira Gambetta, os moedeiros tornaram-se cavaleiros.⁴¹⁴ Certamente eram aos privilégios que os oficiais da Casa da Moeda gozavam e a história dos moedeiros no mundo português que os artífices reclamavam a si.

Se por um lado, como salientaram em uma nova representação feita à câmara do Rio de Janeiro em 5 de julho de 1773, os artífices serralheiros desejavam praticar o costume, os artífices que ocupavam a mesa da Irmandade de São Jorge, por sua vez, não abriam mão de exercer a autoridade conferida a irmandade através de seu compromisso e no diálogo constante junto à vereação municipal. Dessa forma, passou a atacar os serralheiros Domingos Jerônimo e José Vieira Gomes em duas frentes.

Primeiramente a mesa da irmandade, através do juiz do ofício de serralheiro José Ferreira Maya, enfatizou o fato dos serralheiros trabalharem com loja aberta na cidade, assim como qualquer um dos mestres da cidade. E de fato ao menos José Vieira possuía loja aberta na então Rua da Cadeia. Desse modo a irmandade ao enfatizar o seu compromisso passou a ameaçar, através da Câmara Municipal, fechar as lojas dos mestres. Esta ameaça fica expressa na representação destes a Câmara quando solicitam que sejam suspensos os embargos para que pudessem justificar a não participação na procissão do Corpo de Deus. Através da análise de todo o processo, podemos constatar que os mestres foram notificados para fechar suas lojas e que o requerimento impetrado por José Vieira para a suspensão do embargo foi indeferido pelo juiz de fora, que ressaltou a autoridade da Irmandade de São Jorge sobre os ofícios agregados

⁴¹³ Idem.

⁴¹⁴ GAMBETTA, Agostinho Ferreira. **Gil Eannes moedeiro**. <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/11918.pdf>

nela. O juiz de fora alegou que o fato de possuir loja aberta com o exercício do ofício de serralheiro colocava os mestres sob a autoridade da irmandade.⁴¹⁵

Em segundo lugar a mesa da irmandade questionou o privilégio alegado pelos mestres serralheiros. No início de julho de 1773 os artífices apresentaram cópias dos seus assentamentos na Real casa da Moeda e junto aos assentamentos uma certidão dos privilégios que gozavam os oficiais da instituição, que no caso do Rio de Janeiro, remontavam ao ano de 1712. Todavia, diante do exposto pelos mestres, em detrimento da pressão da Irmandade de São Jorge e do discurso do bem comum, recorrentemente utilizado tanto pela irmandade de ofício quanto pelo poder municipal, em correição do fim do ano de 1773 a câmara cita provisões em que os privilégios dos moedeiros haviam sido abolidos, sobretudo o direito de responderem apenas a um juiz privativo e não ao juiz do seu ofício, a irmandade e a câmara municipal.

E além da abolição dos privilégios, a análise dos assentamentos dos mestres serralheiros José Vieira e Domingos Jerônimo mostram que estes não estariam investidos de ofícios régios, mas sim exerciam suas funções na condição de “uns meros jornaleiros e ocupam o ofício mecânico, e de serem jornaleiros por que recebem salário”.⁴¹⁶ Em outras palavras, os artífices trabalhavam na Casa da Moeda por jornais, recebendo salários pelas diárias trabalhadas, e concluem que não gozavam de privilégio de moedeiros – se esses mesmo assim fossem válidos – os servidores que trabalham na Casa da Moeda por jornal. E se a ação contra os serralheiros já demonstra a nós um bom entendimento entre o poder da irmandade e da câmara municipal, esta ainda nos apresenta um arremate final apontando que os serralheiros não eram artífices examinados, ou seja, não eram mestres de ofícios, apenas oficiais.

Neste último caso, a contestação do mestrado dos artífices parece ter sido um golpe de misericórdia nas pretensões dos serralheiros, mas que não condizia com a verdade. Nos aponta para isso o fato de que em nenhum outro momento posterior ao período em que os ânimos estiveram acirrados, entre junho e julho de 1773, ter havido contestação a condição de mestre dos serralheiros e nem esta contestação ter sido citada, José Vieira e Domingos Jerônimo eram sim mestres de ofício. Reforça ainda este argumento o fato de possuírem loja aberta, prerrogativa exclusiva aos mestres. Isso talvez tenha gerado uma última reação por parte de José Vieira que fez uma petição de desagravo em maio de 1774, lembrando ainda que naquele período as lojas dos mestres aparentemente continuavam fechadas.

Em maio de 1775 – quase dois anos depois ao início do conflito – um termo da Câmara do Rio de Janeiro informa a realização de um acordo entre o juiz, e mais irmãos da Irmandade

⁴¹⁵ Irmandade de São Jorge. Autos. AGCRJ. 45.2.11

⁴¹⁶ Idem.

de São Jorge, José Vieira e Domingos Jerônimo. Os mestres serralheiros após terem encarado uma disputa contra a irmandade resolveram se submeter ao seu poder e em troca tiveram de volta o direito de possuir suas lojas abertas na cidade do Rio de Janeiro. Provavelmente tenham até caminhado na procissão do Corpo de Deus segurando as rédeas do cavalo de São Jorge.

Nos debruçando sobre os dois conflitos aqui apresentados, o que fica evidente são aspectos que temos discutido ao longo do presente capítulo: a presença de conflitos entre os artífices que exerciam a mesma profissão ou estavam embandeirados em uma mesma irmandade e a cooperação entre irmandades de ofício e as câmaras municipais. Mas ainda podemos desdobrar esses dois aspectos.

Primeiramente destacamos os impactos materiais das ações das duas irmandades sobre os artífices “dissidentes”. No caso da querela da Rua dos Tanoeiros do Recife, os mestres tanoeiros Manoel Xavier Pereira e Inácio Tavares da Costa estavam há cinco anos sem pagar os anuais da irmandade de ofício e, provavelmente, afastados dela. O afastamento dos mestres expressa as diferenças acerca dos caminhos a serem trilhados pela confraria no futuro. Temos dito aqui que o crescimento da população urbana, da população cativa e o aumento desses cativos nos ofícios, exigia uma resposta da instituição e dos seus mestres. Acreditamos que os mestres tanoeiros foram vozes dissonante na elaboração do novo compromisso de 1770 e acabaram sendo provisoriamente derrotados.

E a ação do juiz tanoeiro, acompanhado de oficiais de justiça, portanto investidos pela legalidade, invadiu a casa de Inácio Tavares e confiscaram as suas ferramentas, causavam grande prejuízo ao tanoeiro. Prejuízo semelhante tiveram os mestres serralheiros José Vieira e Domingos Jerônimo pois tiveram as suas lojas fechadas por dois anos. Certamente durante este período trabalharam precariamente frente à pressão imposta pela Irmandade de São Jorge. O mesmo pode ser pensado para os tantos outros artesãos que foram objetos de embargos, de perseguições por parte das associações, que em alguns momentos tiveram os seus representantes, procuradores e juízes de ofício, caminhando diligentemente pelos centros urbanos, a fiscalizar cada obra, tenda, loja, oficina, procurando atuar aqueles que não estavam ainda integrados às associações.

E considerando o controle exercido sobre o acesso aos ofícios, as redes sociais existentes entre os artífices, e até as populações relativamente limitadas dos centros urbanos do Brasil colonial, mesmo no fim do século XVIII, não é difícil pensar que os mestres e a direção das irmandades de ofício, conheciam todos os trabalhadores que atuavam nas profissões sob seu controle. Dessa forma, as vozes dissidentes entre os oficiais mecânicos, dificilmente conseguiam sobreviver atuando por entre as brechas deixadas nos momentos em que as

irmandades e as câmaras não agiam consonantemente. Ou seja, penas como o fechamento dos estabelecimentos, embargos das obras, apreensão dos instrumentos de trabalho e até a prisão, eram impostos àqueles que discordavam dos grupos que dirigiam as irmandades de ofício, ou seja, os mestres.

Por outro lado, gostaríamos de destacar o aspecto simbólico desses dois eventos, particularmente o caso ocorrido no Rio de Janeiro. Se o ato de confiscar justamente os instrumentos de trabalho, ao invés de qualquer outro bem, apresenta-se como uma mensagem que ultrapassa o prejuízo material, o que dizer sobre o caso em que dois mestres se recusam a participar de uma procissão, e ainda mais da irmandade que insiste em obrigar os mestres a desfilarem carregando as rédeas do cavalo de São Jorge?

Primeiramente, precisamos compreender os significados das festas para aquela sociedade, ainda mais a procissão do Corpo de Deus, enquanto a maior manifestação pública da cristandade nos espaços católicos. Segundo Mary Del Pryore, as festas eram ato político, religioso, simbólico, entre os outros aspectos:

Os jogos, as danças e as músicas que a recheiam não só significam descanso, prazeres e alegria durante sua realização; eles têm simultaneamente importante função social: permitem às crianças, aos jovens, aos espectadores e atores da festa introjetar valores e normas da vida coletiva, partilhar sentimentos coletivos e conhecimentos comunitários.⁴¹⁷

O ato de festejar, celebrar, é pedagógico. Nas festas estavam representadas as relações de poder, as hierarquias sociais, as crenças, os símbolos sociais, as formas de fazer, de interagir, as redes sociais, as redes de solidariedade. Através dos festejos, entre os quais no mundo colonial destacava-se as celebrações religiosas, os diversos grupos se faziam representar, aprendiam e ensinavam os costumes, as etiquetas, as marcas que caracterizavam cada grupo e a sociedade por inteiro. E aqui as irmandades leigas cumpriam um papel essencial.

Além da procissão do Corpo de Deus, que reunia toda a sociedade, as irmandades cumpriam um calendário anual próprio de celebrações. Das missas, batismos, enterramentos e festas aos seus santos padroeiros, cada uma em sua data, as confrarias apresentavam ao seu grupo e a todo o corpo social os seus símbolos e o que as particularizava diante de todos. No Livro de Termos da Irmandade de São José do Ribamar é possível encontrar registros anuais das reuniões em que mestres, procuradores, escrivães e tesoureiros para arquitetarem a celebração ao seu santo padroeiro a cada 19 de março. E lá estavam as missas cantadas, as

⁴¹⁷ DEL PRYORE, Mary. **Festas e Utopias no Brasil Colonial**. São Paulo: Editora Brasiliense, 2002. Pg. 10.

fogueiras, a contratação de músicos, a compra de cortinas, cera para as velas, entre outros encaminhamentos. No caso dos artesãos, para além da aprendizagem profissional, a cada festa de São José, de São Jorge, de São Chrispim e São Crispiniano, de Santo Elói Bisto, abria-se a oportunidade para apresentar suas bandeiras, suas insígnias, hierarquias. Cantar, dançar, beber, demonstrar o seu poder, ver e ser visto.

As festas eram ao mesmo tempo, instrumentos de representação coletiva e de particularização dos grupos que compunham o corpo social; os sujeitos, os cargos de poder, as partes desse corpo, demonstravam a sua função social, o seu lugar naquela sociedade. E sobre essa representação, afirma Silvia Lara:

[...] Sob o comando da Câmara, toda a cidade se envolvia nesses festejos: agrupados em corporações, ordenados pelas irmandades e terços militares, divididos conforme cargos e lugares sociais, todos saíam “incorporados”. Em suas melhores roupas de gala, acompanhados de artifícios rebuscados, mostravam-se nas procissões, danças e banquetes que compunham tais cerimônias. Operando códigos específicos de retórica barroca, os espetáculos registravam (com figuras trágicas ou burlescas) o poderio europeu. Em geral suntuosas e revestidas de pompa, as cerimônias envolviam vereadores, a nobreza local, as patentes militares, os juizes e oficiais togados, que, em cortejo público, ostentavam a hierarquia social e política na qual estavam inseridos e que faziam funcionar.⁴¹⁸

A teatralização presente nas cerimônias, nas aparições públicas em meio aos festejos tornavam mais compreensíveis as relações de poder presentes no corpo daquela sociedade. Expressavam também o dever, o compromisso, dos grupos enquanto membros da república, enquanto súditos e de uma grande comunidade cristã; e por que não, também era momento de demonstrar a sua inserção entre os cidadãos daquela comunidade, mesmo sendo esta precária ou provisória. E se as celebrações do mundo português tomavam como referência as celebrações dos principais centros do Reino, particularmente Lisboa, entende-se porque a participação dos artífices era obrigatória em grandes eventos como a procissão do Corpo de Deus. O regimento da procissão de Lisboa, de 1517, por exemplo, estabeleceu:

Que todos os juizes e mordomos dos ofícios da festa do Corpo de Deus se façam presentes com tudo o que a seus ofícios pertencer. E que sejam na Sé com eles as sete horas para saírem com a procissão. E que todos os oficiais de cada ofício acompanhem suas bandeiras e ofício.⁴¹⁹

⁴¹⁸ LARA, Silvia H. Op. Cit. Pg. 55.

⁴¹⁹ Regimento da Procissão de Corpus Christi de Lisboa. Apud. MENESES, José Newton Coelho. Op. Cit. Pg. 141.

E retomando ao conflito presente entre a Irmandade de São Jorge e os mestres serralheiros José Vieira e Domingos Jerônimo identificamos uma disputa que envolve todo o mundo simbólico das representações presentes nas festas da sociedade colonial. Não foi à toa que os referidos mestres foram justamente os artesãos escolhidos para aparecerem perante toda a comunidade do Rio de Janeiro segurando as rédeas do cavalo de São Jorge na procissão do Corpo de Deus. Àquela altura os serralheiros já haviam demonstrado a insubmissão, já haviam confrontado o estabelecido no compromisso da instituição, assim também como o corporativismo artesanal. Ao atribuírem a si o privilégio legado aos moedeiros, mesmo não sendo oficiais da Casa da Moeda, estabeleceram a si uma condição superior ao dos outros mestres e, o mais grave, se colocaram em uma posição ao qual não poderiam ser alcançados pelas teias da irmandade e todo o seu conjunto de regras no trabalho e fora dele.

Não nos parece que o problema seja a atribuição do privilégio, afinal de contas nós estamos tratando de uma sociedade onde as distinções eram estabelecidas – sobretudo – por meio de privilégios adquiridos por nascimento ou conquistados por uma trajetória de serviços prestados à Coroa. Os mestres de ofício estavam envoltos aos privilégios construídos, conquistados, atribuídos por meio do sistema corporativo artesanal sob a égide do discurso ao bem comum, à República. A grande questão é que os mestres serralheiros José Vieira e Domingos Jerônimo, enquanto serralheiros, profissão embandeira na irmandade de ofício de São Jorge, foram buscar uma condição privilegiada fora do sistema a qual todos os outros mestres da referida profissão estavam envoltos.

O movimento dos mestres serralheiros não passou despercebido pela irmandade de ofício, que certamente examinou as alegações acerca do privilégio reclamado pelos mestres. E após a constatação de que José Vieira e Domingos Jerônimo não detinham privilégio algum, a resposta foi dura, impondo um prejuízo material, e uma ação simbólica. Esta última nos parece um grande gesto de força, pois obrigou os mestres “insubordinados” a desfilarem perante toda a comunidade – particularmente perante todo o corpo de oficiais mecânicos – carregando as rédeas do cavalo de São Jorge, na posição de destaque. Difícil pensar em uma demonstração de força maior, pois ao desfilarem, os artesãos reconheceriam a sua submissão à irmandade e o seu lugar enquanto oficiais mecânicos, nem abaixo e muito menos acima, dos outros mestres da Cidade do Rio de Janeiro.

6.5 O CORPORATIVISMO ENQUANTO INSTRUMENTO DE PRIVILÉGIO

As irmandades de ofício são frequentemente abordadas em sua função de regulamentar, fiscalizar, controlar o trabalho especializado nos centros urbanos do Brasil colonial, em Portugal e na América espanhola. Neste capítulo buscamos expressar esse papel, assim também como instrumento central de negociação com as outras instituições do Estado e com as elites dirigentes. Mas para além das irmandades de ofício, o sistema corporativo artesanal, como um todo, acabava por atender uma função importantíssima, que era garantir a manutenção de uma hierarquia própria dos oficiais mecânicos, regular as movimentações dos sujeitos pelos estágios profissionais e nos postos dessa hierarquia e, em última instância, assegurar uma posição diferenciada dos oficiais mecânicos em relação à grande maioria dos trabalhadores daquela sociedade. Ou seja, como já enfatizamos e, insistimos, o sistema corporativo artesanal regulava o trabalho e assegurava um lugar dos artífices na escala hierárquica social, ao mesmo tempo que regulava os movimentos internos.

A lógica que orientava esse sistema reconhecia uma certa maleabilidade na escala hierárquica social, e sobretudo na segunda metade do século XVIII onde algumas mudanças ocorriam mais aceleradamente, e ainda, orientava-se pela relação que envolvia os diferentes grupos nessa hierarquia, como aponta Silvia Lara:

Cada lugar social derivava sua posição a partir de uma comparação com outros, imediatamente acima e abaixo dele. Caminhando de cima para baixo, a submissão de uma pessoa “de maior qualidade” estava diretamente relacionada ao domínio sobre outras inferiores, e o aumento de poder só era concebido através de um registro que envolvia o consentimento e a concessão.⁴²⁰

E aqui encontramos os nossos artífices, organizados em uma estrutura corporativa que garantia aqueles profissionais, uma posição intermediária, acima da imensa maioria dos trabalhadores daquela sociedade, ao mesmo tempo em que eram impelidos do topo da pirâmide social por conta do elemento que os caracterizavam enquanto grupo, o trabalho. O corporativismo artesanal garantia a esses trabalhadores meios de negociar e de obter o reconhecimento dos grupos imediatamente acima, e de criar suas próprias instituições, que lhes conferia poder. E como temos defendido ao longo de todo o presente texto, os projetos de mobilidade passavam principalmente pela estrutura desse sistema, pois a regulamentação de suas profissões, apesar de reconhecer uma condição subalternizada a qual encaravam dentro

⁴²⁰ LARA, Silvia H. Op. Cit. 2007. Pg. 86.

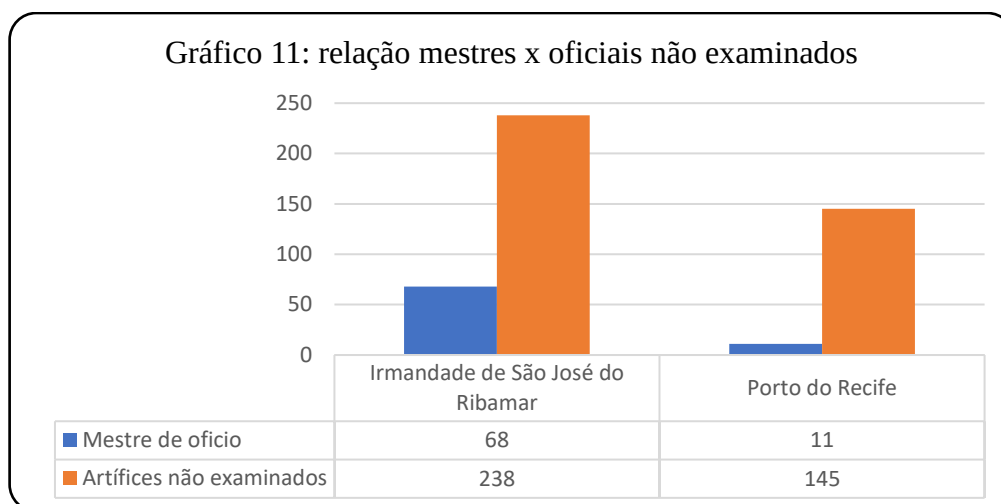
das muitas possibilidades de negociação, também os arrancava, os individualizava da multidão, do povo.

Mas há um elemento menos perceptível a ser pensado, e refere-se a presença de uma multiplicidade de hierarquias sociais. E se por um lado os artesãos detinham o seu lugar intermediário naquela sociedade, o sistema corporativo artesanal também garantia a sua própria hierarquia, possibilitando que alguns profissionais especializados pudessem gozar de maior destaque e de uma condição privilegiada, podendo com isso estar mais próximos dos grupos imediatamente superiores. E como podemos analisar esta afirmação? Vejamos os dados que dispomos.

Já temos aqui apontado o quanto os mestres de ofício compunham esse grupo destacado e privilegiado entre os oficiais mecânicos. As ações de controle, de fiscalização, punição e negociação eram dirigidas pelos artífices examinados que ocupavam os lugares de poder nas irmandades de ofício, os postos de juízes e lideranças dos grupos de trabalho nos diferentes nichos profissionais. Hora através de regras claras estabelecidas através dos regimentos, alcançadas nas posturas municipais, nos compromissos das irmandades referendadas pelo Rei, hora através de convenções, de tradições que remontavam à Idade Média, os mestres de ofício conduziam toda a estrutura laboral e determinavam os encaminhamentos que influenciavam as vidas de todos os trabalhadores. Portanto, em nome do bem comum, em nome de uma condição minimamente privilegiada a todos os trabalhadores especializados, o sistema corporativo artesanal era bastante verticalizado.

E para aprofundar essa consideração, é preciso verificarmos a proporção entre mestres de ofício e de artífices não examinados, ou ao menos tentar analisar essa relação considerando os trabalhadores da praça do Recife, lançando mão dos dados que dispomos sobre a Irmandade de São José do Ribamar e também sobre os artífices do porto da cidade, que como já nos referimos, são dois nichos profissionais diferentes.

Não podemos deixar de lembrar que os dados referentes à Irmandade de São José do Ribamar referem-se aos registros de entrada dos irmãos pedreiros, carpinteiros, marceneiros e tanoeiros entre 1750 e 1800. No que tange ao porto do Recife, tratamos de um registro referente ao ano de 1772 apenas. Em ambos os casos nós separamos apenas os mestres de ofício do restante dos trabalhadores especializados, oficiais, aprendizes e escravizados. Apesar de estarmos realizando uma comparação a partir de dados construídos de formas diferentes, o objetivo central, que é identificar a diferença em termos quantitativos de mestres e oficiais, ainda assim é atingido. Vejamos o gráfico abaixo:



FONTES: AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8642 / Livro de Registro de Entradas dos Irmãos da Irmandade de São José do Ribamar. Arquivo da 5ª Superintendência do IPHAN

A começar pelo cenário portuário, no qual temos um perfil existente no ano de 1772, mas que provavelmente expressava o perfil desse nicho profissional ao longo do século XVIII, nota-se que apenas cerca de 7% entre todos os trabalhadores eram mestres de ofício, e como já abordamos nos capítulos anteriores, esses mestres coordenavam os vários grupos profissionais nas tarefas de construção e reparo das embarcações, centralizando uma grande rede laboral, assim também como recursos e poder. E para além disso, vimos como mestres como o carpinteiro da ribeira José da Costa estendia o seu poder aos oficiais e empreiteiros que atuavam no corte das madeiras e junto aos comerciantes, inclusive fora de Pernambuco. Essa intensa verticalização das relações de trabalho no porto, com um número reduzido de mestres exercendo bastante autoridade talvez seja mais um caminho para pensar a maior presença de sujeitos escravizados entre os artífices no porto. Ou seja, gozando de um estatuto próprio e com grande autoridade entre os profissionais, os mestres do porto também viabilizavam a presença de sujeitos escravizados de acordo com os seus interesses.

No caso da Irmandade de São José, é interessante que ao longo do período compreendido entre 1750 e 1800, apenas 68 mestres de ofício tenham sido formados para atuar nos quatro ofícios, o que corresponde a 22,2% do total dos artesãos pedreiros, carpinteiros, marceneiros e tanoeiros. E mesmo reconhecendo que houvesse outros mestres não registrados no livro analisado, ainda assim é um número reduzido.

E a partir dessa observação, é possível entender uma atuação diligente para assegurar que poucas pessoas ingressassem ao mestrado e impedir pessoas escravizadas ou libertas, e até sujeitos de cor livres, alcançassem a qualidade de mestre de ofício; o sistema corporativo artesanal, em última instância, assegurava os privilégios aos mestres. Privilégios de dirigir e

avaliar obras, abrir lojas, tendas e oficinas, ocupar os poucos ofícios do Estado que poderiam ser preenchidos por artífices, aumentar a arrecadação financeira com o produto do seu trabalho e explorar os oficiais mecânicos não examinados e escravos.

Eis, portanto, um sistema sócio profissional existente muito antes da chegada dos portugueses no Brasil, que já assegurava privilégios aos artesãos de um modo geral, e aos mestres em particular, e que ao longo do desenvolvimento dos nossos centros urbanos foi se adaptando as especificidades de cada lugar, mas sem perder as suas funções primordiais. Tal sistema alavancou um grupo restrito entre artífices, que a despeito do defeito mecânico, os alavancou a uma condição de poder que não fora experimentado pela imensa maioria dos sujeitos oriundos do povo, aproximando-os dos mais poderosos, lhes conferindo postos políticos e representatividade, caso do juiz de ofício, poder de negociação e de abafar aqueles que discordavam do sistema.

E uma última questão. A História comporta uma multiplicidade de olhares, e assim de histórias. Pode parecer pouco as conquistas e privilégios vivenciados pelos mestres de ofício se os enxergarmos a partir dos lugares ocupados pelas elites, pelos altos agentes régios e vereadores municipais, mas certamente eram grandes conquistas para os oficiais mecânicos cuja ascendência, o trabalho e até a cor, não lhe remetia à nobreza. Dessa forma, para um homem como José Rodrigues Papagaio, nascido pobre no interior de Portugal, ocupar o posto de juiz carpinteiro do Recife, presidente da mesa da Irmandade de São José do Ribamar e mestre do trem de artilharia real, fora grandes conquistas. Talvez até tivesse sonhado em um dia ser vereador da cidade, mas se este desejo passou pela sua cabeça, certamente foi no momento em que ele já estava no topo do seu mundo, da sua realidade.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS: O MESTRE DO TREM REAL E OS HORIZONTES DOS ARTESÃOS

O mestre carpinteiro José Rodrigues circulou por quase todos os espaços que a sua profissão lhe possibilitou; atuando desde a construção civil até as atividades de consertos e fabrico de embarcações no porto, o conhecido Papagaio também construiu uma grande rede social que conjugada ao seu desempenho profissional, o alavancou para que pudesse circular entre os sujeitos que ocupavam os principais espaços de poder na Capitania de Pernambuco. Antes que Papagaio fosse alçado à condição de um dos principais artesãos da praça do Recife e controlasse diretamente o trabalho de um grande número de artesãos que realizavam serviços à Coroa, a principal contratadora dos serviços artesanais, e que representasse o seu grupo profissional como juiz carpinteiro e presidente da mesa da Irmandade de São José do Ribamar, José Rodrigues ainda alargou a sua folha de serviços prestados ao Rei e à República.

Em 12 de dezembro de 1782 José Rodrigues sentou praça de soldado voluntário do Corpo de Artilharia na Companhia de Bernardo Rabelo da Silva no Recife; e como foi discutido aqui, os artífices estavam inseridos nas diferentes companhias militares do mundo português, e ao menos os casos analisados por nós acerca dos que atuavam na Capitania de Pernambuco e imediações, eram muito mais artífices soldados que o contrário, ou seja, em troca do soldo recebido como militar, realizavam atividades de reparo nos armamentos e fortificações.

Assim foi que entre 12 de dezembro de 1782 e 01 de julho de 1787 José Rodrigues Papagaio atuou visitando as diversas fortificações da Capitania de Pernambuco, de Itamaracá ao norte a Tamandaré no sul. E foi sobre a sua atuação na fortaleza de São Ignácio de Tamandaré, em que realizou obras no aquartelamento, na ponte, na igreja, casa de pólvora e construiu várias carretas de artilharia, que escreveu o capitão José Araújo Aguiar, comandante da fortificação:

[...] e o julgo perito no seu ofício e capaz de desempenhar qualquer obra de que foi encarregado e merecedor de que Sua Majestade ponha nele os olhos de Sua Real Piedade, o que juro pelo hábito que professo [...]⁴²¹

O mesmo reconhecimento foi prestado por José César de Menezes que fora governador da Capitania de Pernambuco entre 1774 e 1787, período que cobriu grande parte da trajetória profissional de Papagaio. Em 04 de dezembro de 1786 afirmou que no início do seu governo já

⁴²¹ AHU_ACL_CU_15, Cx. 203, D.13833

encontrou José Rodrigues atuando na Capitania a realizar algumas das principais obras nas fortificações:

[...] fazendo todas as obras com perfeição, zelo e fidelidade, sendo cuidadoso na sua obrigação, e o único que há nesta Capitania com inteligência para os reparos da artilharia por cujas coisas o considero digno de qualquer mercê que Sua Majestade for servida conferir-lhe [...]⁴²²

E aqui gostaríamos de salientar, mais uma vez, uma importante estratégia dos artesãos em seus projetos de mobilidade social, que era o afastamento por parte dos artífices mais eminentes no cenário social e profissional das praças, em relação aos elementos que recaíam negativamente sobre as profissões mecânicas, particularmente o defeito mecânico. O estigma do defeito mecânico recaía, invariavelmente, sobre os profissionais dos ofícios, e estes viviam uma relação bastante complexa ao lidar com a desqualificação do elemento que se caracterizava justamente como o seu principal instrumento de mobilidade, o trabalho.

No trecho da certidão passada pelo então governador da Capitania de Pernambuco José César de Meneses, José Rodrigues destacava-se pela inteligência, para além da destreza e zelo com a sua função. Retomando a outros documentos analisados neste trabalho, pudemos identificar a recorrência dessa estratégia em que os artífices enfatizavam a inteligência como meio de superar o estigma do defeito mecânico. Devemos ressaltar que determinadas qualidades, como a inteligência, o uso da razão, eram qualidades da nobreza que – na mentalidade da sociedade do Antigo Regime – poderiam se manifestar também nas experiências dos membros do povo. Tal manifestação valeria tanto o reconhecimento por parte da nobreza, ou por parte das elites dessas manifestações, o que foi bem realizado por José César de Meneses em relação a Papagaio, como também uma aproximação de sujeitos estigmatizados e das camadas inferiores aos extratos imediatamente superiores. O discurso da ênfase na inteligência, aparece aqui como meio de minimizar o defeito mecânico.

Isso foi também observado por Marcelo MacCord ao estudar os artesãos que trabalharam no Recife durante o século XIX. MacCord analisou a trajetória do carpinteiro José Vicente Ferreira Barros que nasceu escravo no período em que José Rodrigues completava a sua vida profissional, conquistou a alforria e tornou-se mestre de ofício com tenda aberta nas ruas do Recife, em um período em que a Irmandade de São José do Ribamar construiu um novo compromisso, aprovado em 1838. Segundo Marcelo MacCord:

⁴²² Idem.

Sublinhar o uso da inteligência e da razão, na década de 1830, foi estratégia fundamental para trabalhadores pernambucanos como José Vicente Ferreira Barros. Tais predicados combatiam o mito do “defeito mecânico” nas ditas “artes úteis” e ainda buscavam afastar o perito de pele escura que era livre do estigma da escravidão.⁴²³

Para nós é importante perceber que ao final da terceira década do século XIX o defeito mecânico ainda era uma realidade sobre a qualidade dos artesãos perante o corpo social, mesmo considerando o fato de que desde o final da Idade Média e a ascensão do capitalismo e – posteriormente – dos valores burgueses, o trabalho passava a ser paulatinamente valorizado, mas a lógica de que o trabalho enobrece o homem ainda demoraria para se firmar na mentalidade do mundo católico, particularmente nos antigos territórios coloniais ibéricos.

Dessa forma, é perceptível o quanto a ênfase na inteligência como qualidade, era apresentada enquanto discurso desde os mestres armeiros analisados no segundo capítulo, passando pelos ferreiros, construtores de navio, carpinteiro da ribeira, até o José Rodrigues Papagaio. E assim como aconteceu com o carpinteiro José Vicente Ferreira Barros no século XIX, dissociar a sua trajetória profissional não apenas em relação ao defeito mecânico quanto ao defeito de cor, também fora estratégia lançada pelos artesãos que tiveram condições de alcançar o topo de suas profissões.

Em outros termos, penso que podemos relativizar os efeitos do defeito mecânico sem, contudo, negar os seus efeitos no sentido de estigmatizar os artesãos. O defeito mecânico caracterizava e depreciava o trabalho manual, todavia, as trajetórias dos trabalhadores apresentados por nós nos ajudam a pensar que ao mesmo tempo em que eram alijados dos principais espaços de poder e prestígio, o trabalho se configurou enquanto mecanismo que oportunizou com que os trabalhadores especializados se diferenciassem dos não especializados e os mestres mais destacados expressassem perante a sociedade a sua destreza e inteligência, reconhecida pelos sujeitos mais eminentes daquela sociedade. O prestígio conquistado pelos mestres de ofício que viveram no Recife, Salvador, Rio de Janeiro, Vilas Mineiras, entre outros centros do Brasil Colonial, foram capitalizados na construção de meios alternativos em que reforçou-se no Brasil os postos que poderiam ser ocupados pelos mestres de ofício, assim também como as suas instituições já existentes em Portugal. Ou seja, o peso do defeito mecânico fora bastante minimizado pelos mestres que controlavam tendas e lojas, pelos que ocuparam os postos de juiz e escrivão dos ofícios e pelos membros das mesas das irmandades

⁴²³ MACCORD, Marcelo. **Uma família de artífices "de cor": Os Ferreira Barros e sua mobilidade social no Recife Oitocentista**. Luso-Brazilian Review, Volume 47, Number 2, 2010, pp. 26-48 (Article). Published by University of Wisconsin Press. Pg. 29.

de ofício. Dizer que o defeito mecânico no fim do século XVIII não tinha mais o peso depreciativo é um erro, mas acreditar que os artesãos não souberam lidar e contornar as dificuldades impostas naquela sociedade profundamente hierarquizada, é um erro ainda maior.

No caso de José Rodrigues Papagaio, este soube muito bem conjugar o discurso com a construção de uma folha de serviços ao Rei bastante volumosa para que viesse alcançar o posto de Mestre do Trem de Artilharia. E neste sentido, a estratégia de Papagaio, e dos outros artífices abordados por nós e que alcançaram postos de destaque em ofícios da Coroa, em muito se assemelhou às encaminhadas por militares e membros das elites locais que almejavam patentes, soldos e reconhecimento perante o Rei. Vimos como os armeiros que ocuparam o posto de armeiro do armazém da Coroa no Recife lançaram mão não apenas dos seus serviços prestados, mas também de seus parentes para merecer os postos almejados. O mesmo pode ser observado em José da Costa ao conquistar o posto de mestre carpinteiro da ribeira e, depois, mestre construtor dos barcos.

Aqui um aspecto nos parece bastante importante; não só a Coroa protagonizou como a principal promotora das demandas por serviços especializados, como também os artesãos tinham consciência da necessidade por seus serviços e, desse modo, se mobilizaram para alcançar as mercês régias e utilizar os postos da Coroa disponíveis – em que o defeito mecânico não era um empecilho – para ascender socialmente. Os ocupantes dos postos da Coroa tinham o poder para comandar e mobilizar grande número de trabalhadores, movimentar grandes somas de capital e dialogar diretamente com as autoridades da capitania. E se os trabalhadores estavam organizados em vários nichos no centro urbano, não resta dúvidas que os artesãos do porto e os que estavam integrados diretamente nas atividades da Coroa, souberam captar ainda mais as oportunidades em um mercado tão limitado.

Quando José Rodrigues Papagaio ingressou no cargo de mestre do trem real de artilharia, passou a ocupar um dos mais interessantes postos para um oficial mecânico no mundo português. O trem de artilharia estava presente em todas as recantos em que houvesse tropas estacionadas, seja no Reino ou no ultramar; a sua importância, considerando a quantidade de serviços realizados, trabalhadores engajados e capital circulante, dependia do centro urbano o qual estivesse inserido. Deste modo, o trem de artilharia de Lisboa, ligado provavelmente ao arsenal da marinha, era muito maior que o trem do Recife e de Mato Grosso, por exemplo. As atividades realizadas no trem também variavam bastante; no Recife identificamos que o mestre do trem tinha como função a fabricação e consertos dos carros onde estavam apoiados os canhões de artilharia.

As carretas, ou trens, fabricadas em Pernambuco atendiam – ou deveria atender - a demanda de diversas fortalezas da Capitania de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba e Fernando de Noronha e eram enviadas para Angola. Além dos carros das peças de artilharia, o mestre do trem e seus oficiais também eram engajados em uma série de trabalhos demandados nas fortalezas e armazéns das tropas de linha como conserto e fabricação portões, de pontes e trabalhos que muitas vezes fugiam da alçada do ofício de carpintaria, como construção e consertos de casa de pólvora, aquartelamentos, capelas e obras nas ferragens das fortificações. A partir de 1788 o trem real passou a atuar de forma integrada a ferraria que também passou a existir em Pernambuco, motivo pelo qual José Rodrigues apareceu na documentação como responsável pelo pagamento dos trabalhadores e materiais da ferraria, como apontamos no capítulo segundo.

Em Pernambuco o trem de artilharia foi criado oficialmente durante o governo de Luís Diogo Lobo da Silva, que administrou Pernambuco entre 1756-1763 e os trabalhos eram realizados por artífices que estavam vinculados à companhia de artilharia do Recife, ou seja, pelos artífices soldados a que vemos nos referindo. E dessa forma podemos compreender melhor o ingresso como voluntário de Papagaio a uma companhia militar no Recife e os seus posteriores serviços em diversas fortalezas da capitania.

Todavia os serviços realizados pelos artífices do trem antecederam a sua própria criação oficial. Em um requerimento anterior a 13 de setembro de 1753 já apresentado por nós, o carpinteiro Antônio dos Santos Ribeiro, que ocupava o posto provisório de carpinteiro da ribeira das naus, solicitou ao Rei D. José I através do Conselho Ultramarino, ser também provido no posto de mestre do trem de artilharia. Antônio Ribeiro havia também disputado o cargo de carpinteiro da ribeira e no início da década de 1750 e estava engajado nas tropas e servia como auxiliar do mestre carpinteiro Antônio Teixeira que realizava os serviços referentes ao mestre do trem no Forte do Matos em Recife, como podemos analisar no seu requerimento:

Diz Antônio dos Santos Ribeiro, mestre carpinteiro da ribeira das naus, natural e assistente na Cidade de Pernambuco no Forte do Mattos da mesma ribeira que por falecimento de Antônio Teixeira, mestre carpinteiro das carretas, reparos, e mais trem de artilharia do forte, se acha vago o lugar do mestre. E como no suplicante concorrem todas as circunstâncias precisas para o bem poder servir a Vossa Majestade, no emprego, com o inteiro conhecimento e capaz inteligência de tudo o que diz respeito a dita fábrica, e além disto, notório procedimento.⁴²⁴

⁴²⁴ AHU_CU_ACL_15, CX 75, D. 6259.

Não temos dúvidas de que o posto de mestre do trem real de artilharia fosse uma posição bastante almejada pelos carpinteiros e, ao longo do século XVIII, ao menos três mestres ocuparam a função mesmo antes de ser criado o trem real de artilharia de Pernambuco: Antônio Teixeira durante a primeira metade do século até o início dos anos 1750, Felix Cantalíce durante o período compreendido entre 1750 e 1780 e – por fim – José Rodrigues, que iniciou as atividades oficialmente a partir de 01 de julho de 1787 após despacho do governador José César de Meneses.⁴²⁵

Não dispomos de informações sobre os dois primeiros mestres, apenas referências aos seus nomes, mas no caso de Felix Cantalíce, identificamos ao menos quatro artesãos com o mesmo sobrenome inscritos na Irmandade de São José do Ribamar, todos os quatro também eram carpinteiros. Garcia de Cantalíce e Simão de Cantalíce ingressaram na instituição no ano de 1766 e Cristovão de Cantalíce e Garcia de Cantalíce ingressaram em 1777; no caso dos dois últimos, Cristovão era aprendiz do ofício em 1777 e Garcia aparece nos registros como mestre examinado. Acreditamos que os quatro oficiais acima mencionados se tratavam dos filhos e netos do antigo mestre do trem de artilharia e davam sequência à trajetória do primeiro mestre carpinteiro.

E aqui ressaltamos outro aspecto discutido no presente trabalho; os ofícios mecânicos, por serem corporativamente controlados, estavam restritos a um grupo cujo ingresso se dava frequentemente por laços de parentesco. Para além dos casos apresentados ao longo da nossa discussão, o livro de entrada ou de matrícula da Irmandade de São José do Ribamar apresenta muitos trabalhadores listados como parentes de oficiais já matriculados, alguns deles parentes dos mestres de ofício. Neste último caso era fundamental formar um artesão que pudesse assumir a loja ou tenda ou requerer um ofício antes ocupado pelo mestre. Nesse sentido, apontamos ao menos dois casos bastante interessantes, a trajetória do carpinteiro português José da Costa que veio para Pernambuco e ingressou nos ofícios através do parente João Rodrigues Leite, então mestre carpinteiro da ribeira, vindo posteriormente a se tornar o principal artesão do complexo portuário, e discutimos também a preservação do ofício de armeiro dos armazéns da coroa no mesmo grupo familiar através dos armeiros Jacinto Silva, Teutônio da Rocha e Antônio da Rocha, entre a primeira e a segunda metade do século XVIII.

Retornando ao trem real de artilharia, identificamos que ainda durante o período em que Felix Cantalíce ocupava o posto de mestre, outro artífice requereu o posto no fim da década de 1760, e em condições bastante peculiares. Este foi Inácio de Medeiro, era mestre carpinteiro,

⁴²⁵ AHU_ACL_CU_15, Cx. 203, D.13833

nascido em Portugal e que teria vindo para Pernambuco na década de 1740. Em 1770 solicitou as certidões dos serviços prestados ao Rei com o objetivo de referendar um plano, digamos, bastante audacioso.

Não sabemos como Inácio Medeiros se inseriu nas atividades profissionais da Capitania de Pernambuco, se já estava integrado a alguma rede socioprofissional que facilitasse a sua inserção, se havia já algum parente que exercesse algum ofício mecânico na capitania; esta é uma pergunta que também ficou aberto ao analisar o caso de José Rodrigues Papagaio. O certo é que a sua escalada se deu inicialmente através do seu trabalho como carpinteiro tanto na construção civil quanto na fabricação de móveis.

Contudo, ao contrário de Papagaio e de José da Costa, o português Inácio de Medeiros associou suas atividades de carpinteiro à contratação de serviços junto às instituições do Estado português. O certo é que o início de sua trajetória foi marcada por sua atuação como contratador em Igarassu, primeiro centro urbano da Capitania de Pernambuco, fundado em 1535, situado a cerca de 30 quilômetros ao norte do Recife. Em 3 de março de 1749 Medeiros arrematou as obras da cadeia da vila e em agosto contratou as obras na câmara, nas calçadas e a fabricação de cadeiras para a Igreja de São Sebastião de Igarassu. Em 2 de fevereiro de 1753 Inácio de Medeiros voltou a trabalhar na vila contratando novas obras na câmara.⁴²⁶

A contratação de obras junto às instituições da Coroa, sobretudo à câmara municipal e ao governo da capitania, assim também como a oferta de madeiras e construção de embarcações, foi descortinada por nós ao longo dos capítulos dois, três e quatro, apresentando um quadro de bastante envolvimento por parte dos artesãos examinados que frequentemente estiveram engajados nas atividades de corte de madeira, na realização de obras públicas e na fiscalização dessas obras. E aqui enfatizamos novamente o quanto a manutenção de uma hierarquia profissional bastante rígida garantiria a um grupo privilegiado entre os artesãos o acesso a essas atividades profissionais e, conseqüentemente, o acesso a recursos, ao controle de uma rede de trabalhadores e aos espaços de poder.

E para além da contratação de serviços junto à Câmara Municipal de Igarassu, Inácio de Medeiros avançou sobre outras atividades. Em 1752 Medeiros arrematou o contrato de aferições por 20\$000, em 1753 o contrato de aferições de pesos e medidas por 12\$000 e em 1754 o contrato dos subsídios da vila e o seu termo por três mil cruzados, cerca de 1:200\$000, quantia considerável. Dois anos depois, ainda em Igarassu, Medeiros arrematou o subsídio da carne por 1:663\$000.⁴²⁷ E aqui observamos não apenas a escalada dos valores contratados pelo

⁴²⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 109, D. 8472

⁴²⁷ Idem.

mestre carpinteiro, mas também a diversificação de suas atividades, passando de funções inerentes aos ofícios ao lucro com a contratação de direitos da Câmara de Igarassu.

Analisando a inserção dos artesãos nas atividades de crédito no Rio de Janeiro entre 1690 e 1750, Daniela Santos Barreto aponta para o beneficiamento dos artesãos diante de um mercado em crescimento. Segundo a autora, as regulamentações corporativas favoreciam o controle das atividades artesanais e os trabalhadores não se sentiam ameaçados, nem mesmo com a constante imigração e o aumento do número de escravos. E tal controle favorecia – junto a expansão do mercado –, obter créditos para adquirir ferramentas e espaços adequados para o exercício profissional, as lojas. Em outros termos, os mestres artesãos lançavam mão de privilégios e da posse de capital para adquirir os meios de produção.⁴²⁸

A escalada de Inácio de Medeiros aponta para as possibilidades dos artesãos de angariarem capital através do trabalho e dos privilégios e, junto a isso, construir redes sociais que os possibilitem mais crédito na praça e alavancar suas atividades, ampliando suas lojas e arrematando serviços. Segundo Daniela Barreto:

[...] O artesanato não se apresenta, assim, como um lugar de passagem, mas como um setor orgânico da atividade econômica. Simultaneamente, tais elementos foram introduzidos em circuitos de acumulação abertos aos seus esforços e cabedais e em redes de alianças não de todo vedadas à sua presença. Não se trata de uma política do cotidiano. Identificam-se estratégias de acumulação de riquezas que se realizam no âmbito do que é considerado um mercado de Antigo Regime. São também, do mesmo ponto de vista, resultado da obra desses artesãos laboriosos, alcançado com os recursos sociais de que dispunham.⁴²⁹

E aqui concordamos com Daniela Barreto ao identificar o artesanato como setor orgânico da economia do Antigo Regime. A construção de espaços privilegiados, primeiro como trabalhador de um ofício especializado, vedado à maioria da sociedade, e segundo como privilegiado em uma hierarquia profissional rígida, os mestres de ofício escalavam, alçavam um lugar distinto naquela sociedade movendo-se nas brechas da hierarquia social, principalmente nas que eram abertas com a dinamização da economia nas principais praças do Brasil e com as mudanças que ocorriam no sistema político e social português durante a segunda metade do século XVIII. E é importante aqui ressaltar um aspecto: mesmo considerando os casos mais destacados tratados por nós, e mesmo o célebre Antônio Fernandes Matos, esses sujeitos não procuraram dissociar de suas trajetórias a sua profissão mecânica. É mais um

⁴²⁸ BARRETO, Daniela Santos. **A Despeito do Defeito Artesãos na cidade do Rio de Janeiro, c. 1690-c. 1750.** Acervo, Rio de Janeiro, v. 15, nº 2, p. 69-86, jul/dez 2002

⁴²⁹ Ibid, pg. 72.

aspecto do paradoxo tratado aqui, se por um lado os artesãos buscaram se dissociar do estigma do defeito mecânico, por outro, mesmo alcançando reconhecimento social, alianças e prestígio, não se afastaram das profissões mecânicas.

E o caso de Inácio de Medeiros é interessantíssimo. O mestre carpinteiro não ficou restrito aos contratos de Igarassu, avançou ainda mais. Durante o governo de Antônio de Souza Manoel e Meneses, conde da Vila Flor, na Capitania de Pernambuco (1763-1768), Inácio realizou uma série de serviços, atestados pelo próprio governador e depois membro do Conselho do Rei:

[...] a tempo me mostrava a experiência não só do cuidado, zelo com que as fabricavas (Ié. as obras) puramente pela mais apuradas despesa, mas também a segurança e perfeição com que as executava; de tudo deu completa satisfação cuja igualmente praticou na feitura do pilar que serve de marca ao patrão da barra e acabou o da guarda das portas, ponte nova dos Afogados, conserto da Boa Vista e do colégio de Olinda que lhe mandei fazer de forma que em todas estas obras deu bom conhecer que ninguém a faria mais baratas, nem tão perfeitas, sendo certo que, no zelo, inteireza e atividade, se distingue entre todos as sua profissão, pelo que o julgo merecedor e capaz para ser empregado no real serviço. Passa o referido na verdade e por me ser pedido o mandou passar [...] ⁴³⁰

O serviço requerido, lembramos, era o posto de mestre do trem de artilharia. Durante o período narrado pelo governador, Inácio arrematou as obras da ponte de Afogados por 1:740\$000, os serviços na Cruz do Patrão que sinalizava a entrada das embarcações no porto do Recife e as obra de conserto das fortalezas de São João Batista do Brum e Santo Antônio dos Coqueiros por 4:628\$, esta última em sociedade com Francisco Fernandez. Segundo o governador, Medeiros teria feito a obra com o seu dinheiro pagando os jornais e materiais até concluir a obra, para só depois cobrar a sua importância a fazenda real. ⁴³¹

O mestre carpinteiro não parou por aí. Àquela altura Inácio de Medeiros já dirigia muitos trabalhadores, atuava como um empreiteiro. E nessa condição realizou obras de pedreiro e pintor para a Câmara Municipal do Recife e às suas próprias custas e arrematou os subsídios da carne e por vários anos o contrato de aferição dos pesos e medidas da municipalidade. No mesmo período Inácio Medeiros ainda participou do leilão dos rendimentos da casa de pólvora, situada no Forte das Cinco Pontas, e embora tenha perdido creditou a si o fato do lance ter passado dos 40\$000 no biênio 1765-1766, para 161\$00 em 1766. ⁴³² E neste ponto, fica bastante claro o fato de que Inácio de Medeiros dispunha não apenas de cabedal e crédito, mas também

⁴³⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 109, D. 8472

⁴³¹ Idem.

⁴³² Idem.

de uma rede de sócios, que o inseriu entre os principais homens de negócios da praça no início da segunda metade do século XVIII.

E podemos afirmar isso com segurança ao constatar que em 1767 Inácio de Medeiros, certamente encabeçando um grupo de comerciantes, arrematou para o triênio seguinte, o contrato do subsídio do açúcar por 56 mil cruzados, ou 22:400\$000. E ainda, no mesmo ano arrematou o contrato dos subsídios dos vinhos e aguardentes pelo triênio seguinte, por 50 mil cruzados, ou 20:000\$000. Considerando que no ano de 1767 Inácio de Medeiros encabeçou arrematações no valor de 40:400\$000, certamente temos a presença dos maiores comerciantes da praça naquele grupo, sendo o mestre carpinteiro o nome que representou a rede em 1767.⁴³³ Não podemos identificar quanto do valor investido pertencia a Medeiros, mas o fato de ter sido o responsável pela arrematação, expressa bem que o mestre artesãos era importante no grupo.

O que torna a trajetória de Inácio Medeiros ainda mais interessante é que, ao final da década de 1760, quando já estava inserido em uma forte rede de comerciantes, a quem reporta como “seus sócios”, Inácio solicitou o posto de mestre do trem real de artilharia. E a grande questão aqui seria: por que o mestre carpinteiro se interessaria pelo posto uma vez que já possuía capital financeiro e social, além de autoridade entre os oficiais mecânicos do centro urbano, particularmente tendo arrematado junto com os sócios, contratos envolvendo grandes somas? A resposta está justamente em seu próprio requerimento:

Diz Inácio de Medeiros que requerendo a Vossa Majestade lhe conferisse a graça de ser o suplicante o mestre do trem da artilharia da Capitania com as condições ou obrigações a que o suplicante se oferecia no seu requerimento [...] ⁴³⁴

As condições aos quais o mestre artesãos se referia trava-se de uma iniciativa ousada por parte dos comerciantes da praça do Recife, e que tinha como ponto de partida o mestre carpinteiro e, aquela época, empreiteiro de obras. Antes de estabelecer as suas condições, Medeiros se comprometeu a entregar à Coroa a construção de duas pontes de pedra e cal, uma na Boa Vista e a outra em Afogados no prazo de doze anos, tudo feito às custas de Inácio de Medeiros e de seus sócios. A oferta feita ao Rei estava associada ao posto de mestre do trem e às cláusulas que comentaremos abaixo. É certo que, disto isto, é fácil perceber que o posto de mestre do trem de artilharia fora apenas um mote para requerimentos muito mais complexos àquela época.

⁴³³ Idem.

⁴³⁴ Idem.

Como o nosso propósito não estudar a atuação dos comerciantes da praça do Recife àquela época e, não desdobraremos os requerimentos; todavia, é preciso considerar que àquele período o comércio na Capitania de Pernambuco e Paraíba era monopolizado pela Companhia de Comércio criada em 1756. O grupo hora encabeçado por Inácio de Medeiros requereu que a Companhia comprasse o açúcar, couro em cabelo, atanados e solas a justos preços e que os pagamentos fossem realizados em dinheiro. Justificavam que precisavam de recursos para pagar a diferença do contrato à Fazenda Real e arcar com os custos da construção das pontes. O grupo também requeria vender os produtos excedentes diretamente no Reino, sem a intervenção da companhia privilegiada, rompendo assim, ao menos em parte, o monopólio da empresa.⁴³⁵

As solicitações não paravam por aí. Requeria o grupo que se, caso a Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba não enviasse as três embarcações anuais para a Costa da mina carregada de tabaco e aguardentes da terra, como era costume, os sócios fizessem isso por conta própria. Além disso, apresentavam a condição de que a Companhia do Alto Douro durante o período de vigência do contrato que havia arrematado, enviasse para Pernambuco “seiscentos e cinquenta pipas de vinho, trinta de aguardente e duzentas frasqueiras da mesma”⁴³⁶; os sócios se obrigavam ao fim de cada ano, adquirir o produto que ainda houvesse pelos preços praticados. E se a Companhia não conseguisse completar o número requerido, que pudesse os sócios encomendar e trazer para Pernambuco o produto através da esquadra do Porto ou de Lisboa. E ainda, não havendo condições de transportar o produto, que realizassem o transporte em embarcações próprias ou fretadas. Também solicitavam o direito de transportar as mercadorias em suas embarcações para os portos da Bahia e Rio de Janeiro.⁴³⁷

Como temos afirmado, os requerimentos do grupo representado por Inácio de Medeiros dariam – caso fossem atendidos – condições para abrir brechas no monopólio exercido pela companhia de comércio, os sócios certamente apostavam justamente atuar sobre as fraquezas da companhia, tanto em sua capacidade de adquirir os recursos produzidos na capitania, quanto em sua possibilidade de abastecer o comércio de Pernambuco e distribuí-lo para outros portos do Brasil.

Por fim, o grupo de sócios apresentavam duas cláusulas a seu requerimento, uma garantia o acesso às pedras para a construção das pontes prometidas, sem embaraço da

⁴³⁵ Idem.

⁴³⁶ Idem.

⁴³⁷ Idem.

municipalidade e dos governadores da capitania e a última arrematava a audácia do requerimento apresentado pelos sócios:

Com condição de que no caso, em que Vossa Majestade exclua ao suplicante e seus sócios, dos mencionados contratos, sem que finde os quatro triênios da sua arrematação, não serão ele obrigados a acabar as duas pontes; e no caso com que estejam acabadas antes do referido tempo de doze anos, sempre Vossa Majestade há de conservar ao suplicante, e seus sócios, nos ditos contratos pelo tempo expressado de quatro triênios [...] ⁴³⁸

Como podemos notar, os associados não só estabeleceram uma série de requerimentos visando quebrar o monopólio da companhia, como também garantir a manutenção do grupo a frente dos contratos arrematados por quatro triênios, tendo como justificativa principal a construção das pontes da Boa Vista e de Afogados. Não temos dúvidas de que há aqui uma grande escaramuça envolvendo a Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba e os homens de negócio da praça do Recife, questão que podemos analisar em outra ocasião, mas para nós aqui, interessa pensar sobre a presença de Inácio de Medeiros.

Como já foi dito, mesmo quando aparece como requerente em um grande lance de parte dos comerciantes do Recife, atuando em contratos bastante avultados e buscando quebrar o monopólio de uma companhia privilegiada, a identidade de Inácio de Medeiros não foi dissociada de sua qualidade de mestre de ofício. Mestre de ofício branco, alfabetizado e que ocupava o topo de sua hierarquia profissional. E a solicitação de posto de mestre do trem real de artilharia poderia representar muito mais do que um simples artifício para tratar de interesses maiores, mas também um meio de consolidação do poder de Inácio Medeiros frente ao oficialato do Recife.

Em 1770 o mestre carpinteiro solicitou a demarcação das terras que foram aforadas às margens do Rio Ipojuca, em uma das principais áreas produtoras de açúcar de Pernambuco. ⁴³⁹ Com isso, Medeiros parece ter associado assim mais um importante instrumento de distinção social, a posse de terras e, com elas, talvez, escravos e trabalhadores agrícolas dependentes, para além de tantos outros carpinteiros e pedreiros que trabalhavam em suas obras.

Inácio de Medeiros não conseguiu o posto de mestre do trem real e nem que as demandas dos seus sócios fossem atendidas pela Coroa, mas não se pode dizer que fora um fracasso após ter chegado na capitania como carpinteiro. Não avançaremos para entender as motivações da negativa por parte da Coroa, mas é certo que tratavam-se de cláusulas por demais audaciosas e

⁴³⁸ Idem.

⁴³⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 109, D 8456

que propunham quebrar o monopólio da companhia e assegurar a manutenção do grupo como contratante dos direitos da Coroa por doze anos. Por parte de Inácio, a sua trajetória em que se tornou um dos principais contratadores dos direitos do Rei certamente o afastaram da vivência corporativa em que estavam imersos quase todos os outros artesãos, e por isso não o encontramos na mesa de São José do Ribamar, ou ocupando a função de juiz do seu ofício, mas como já foi falado, Medeiros nunca deixou de ser um mestre carpinteiro.

O posto de mestre do trem de artilharia foi ocupado, enfim, por José Rodrigues Papagaio no início da década de 1780. O também mestre carpinteiro não construiu fortuna, mas certamente construiu um importante capital social e reconhecimento perante o corpo profissional. Tendo atuando nas obras de embarcação, construção e reparo de edificações militares, na construção civil e na produção de apetrechos de artilharia, Papagaio circulou por quase todos os espaços possíveis a um carpinteiro aquela época e garantiu os postos de mestre do trem, juiz de ofício, presidente da mesa da Irmandade de São José do Ribamar. Talvez tenhamos aqui o mais acabado exemplo de oficial mecânico que emergiu socialmente através – sobretudo – do trabalho.

É claro que a imensa maioria dos artesãos sequer chegaram próximos ao sucesso vivenciado por José Rodrigues, José da Costa e Inácio Medeiros, por exemplo, mas todas as análises realizadas por nós ao longo do nosso trabalho nos ajudam a constatar que os artífices eram um grupo privilegiado frente a todo o corpo de trabalhadores, mesmo os sujeitos escravizados; nos ajudam a constatar que em uma sociedade em que se buscava construir privilégios, os mestres de ofício reforçaram uma hierarquia que atravessou séculos e o Atlântico, e que possibilitou alcançar espaços de poder, rendimentos, capital social. E acima de tudo, o trabalho que poderia ser visto por tantos como instrumento de estigmatização, fora usado como oportunidade.

REFERÊNCIAS

- ALFAGALI, Crislayne Gloss Marão. **Em casa de ferreiro pior apeiro: os artesãos do ferro em Vila Rica e Mariana no século XVIII**. Dissertação de mestrado. CAMPINAS: UNICAMP, 2012
- ALMEIDA, Suely Creusa et. al. (ORG). **Políticas e Estratégias administrativas no Mundo Atlântico**. Recife: Editora da UFPE, 2012.
- ALVES, Marieta. **Mestres Ourives de Ouro e Prata na Bahia**. Nº 16. Salvador: Museu do Estado da Bahia, 1962.
- ANDRADE, Álvaro Pereira de. **História e Contabilidade – Diálogos Possíveis: o caso da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba – 1759-1775**. Recife: Tese de Doutorado, Universidade Federal de Pernambuco, 2013.
- ARAÚJO, Clara Maria Farias de. **Governadores Das Nações e Corporações: cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1817)**. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de pós-graduação em História da Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2007
- ASSIS, Virginia M. Almoêdo. **Pretos e Brancos: a serviço de uma ideologia de dominação (Caso das Irmandades do Recife)**. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1988.
- BARRETO, Daniela Santos. **A Despeito do Defeito Artesãos na cidade do Rio de Janeiro, c. 1690-c. 1750**. Acervo, Rio de Janeiro, v. 15, nº 2, p. 69-86, jul/dez 2002
- BEZERRA, Janaína Santos. **A Fraude da Tez Branca: A integração de indivíduos e famílias pardas na elite colonial Pernambucana (XVIII)**. Recife: Tese de Doutorado, PPGH-UFPE, 2016.
- BICALHO, Maria Fernanda Baptista. **Conquista, Mercê e Poder Local: a nobreza da terra na América portuguesa e a cultura política no Antigo Regime**. Fórum, Almanarck Brasilienze, novembro 2015. Pg. 22.
- BOXER, Charles R. **O Império Marítimo Português 1415 - 1825**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- BRAUDEL, Fernand. **Escritos Sobre a História**. São Paulo: Perspectiva, 1969.
- _____. **Civilização Material, Economia e Capitalismo, séculos XV-XVIII. Tomo II: os Jogos das Trocas**. São Paulo: Martins Fontes, 1996.
- BURKE, Peter (ORG). **A Escrita da História. Novas Perspectivas**. São Paulo: Editora da UNESP, 1992.
- CHALHOUB, Sidney. **A Força da Escravidão. Ilegalidade e costume no Brasil oitocentista**. São Paulo: Cia das Letras, 2012.

CUNHA, Luís Antônio. **O ensino de ofícios artesanais e manufatureiros no Brasil Escravocrata**. Revista Brasileira de Educação, Rio de Janeiro: n.14, maio – ago. 2000.

COSTA, Francisco Augusto Pereira. **Anais Pernambucanos**. Recife: FUNDARPE, 1983. (Coleção Pernambucana, Secretaria de Turismo, Cultura e Esportes. Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco, v. 2, 5 e 6).

DIAS, Érika S. de Almeida C. **A capitania de Pernambuco e a instalação da Companhia Geral de Comércio**. Disponível in: http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/erika_dias.pdf. Acesso em 20/12/2016

FLEXOR, Maria Helena. **Oficiais Mecânicos na Cidade de Salvador**. Salvador: prefeitura Municipal de Salvador - Departamento de Cultura, Museu da Cidade), 1974.

FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. **O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FRAGOSO, João & GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. Na trama das Redes. **Política e negócios no Império português, séculos XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

FRAGOSO, João Luís. **Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)**. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

FRAGOSO, João & FLORENTINO, Manolo. **O Arcaísmo como Projeto. Mercado atlântico, sociedade agrária e elite comercial em uma economia colonial tardia**. Rio de Janeiro, c. 1790 – c. 1840. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

GAMBETTA, Agostinho Ferreira. **Gil Eannes moedeiro**. <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/11918.pdf>

GUEDES, Roberto. **Ofícios Mecânicos e Mobilidade Social**: Rio de Janeiro e São Paulo (sécs. XVII-XIX). TOPOI, v. 7, n. 13, jul.-dez. 2006, pp. 379-423.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

HESPANHA, António Manuel. **A mobilidade social na sociedade de Antigo Regime**. 21 • Tempo. Vol. 11, número 21, 2009.

HOBBSBAWM, Eric J. **O Mundo do Trabalho**. 3. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

_____. **Pessoas Extraordinárias**. 2. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

HUTTER, Lucy Maffei. **A Madeira do Brasil no Reparo e Construção de Embarcações**. Revista da Universidade de Coimbra. Nº XXXIII, ano 1985. Pp. 413-430.

JÚNIOR, Caio Prado. **História Econômica do Brasil**. Editora Brasiliense, 1987

LANGUANS, Franz Paul. **As Corporações dos Ofícios Mecânicos: subsídios para a sua História**. Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa, 1943 - 1946.

LARA, Silvia Hunold. **Fragmentos Setecentistas. Escravidão, cultura e poder na América portuguesa.** São Paulo: Companhia das Letras, 2007

LE GOFF, Jacques. **A Civilização do Ocidente Medieval.** v. II. 2. ed. Lisboa: Estampa, 1995.

LEVI, Giovanni. **A Herança Imaterial. Trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVIII.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

LIBBY, Douglas Cole; FURTADO, Júnia Ferreira (Org). **Trabalho Livre, Trabalho Escravo.** São Paulo: Annablume, 2006

LIMA, Carlos A. M. **Artífices do Rio de Janeiro (1790 – 1808).** Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.

LISBOA, Breno Almeida Vaz et. al (ORG). **Essa Parte Tão Nobre do Corpo da Monarquia. Poderes e sociabilidades em Pernambuco colonial. Séculos XVI-XVIII.** Recife: Editora da UFPE, 2016.

MACHADO, Estevam Henrique dos Santos. **A Economia das Mercês: apontamentos sobre cultura política no Antigo Regime português.** Revista Ultramaris. Nº 8, Vol. I, ago-dez 2015, pp. 67-88.

MACCORD, Marcelo. **O Rosário de D. Antônio: irmandades negras, aliança e conflitos na história social do Recife (1848 – 1872).** São Paulo: FAPESP, 2005.

_____. **Uma família de artífices "de cor": Os Ferreira Barros e sua mobilidade social no Recife Oitocentista.** Luso-Brazilian Review, Volume 47, Number 2, 2010, pp. 26-48 (Article). Published by University of Wisconsin Press.

_____. **Antonio Benvenuto Cellini: A trajetória de um escultor da escravidão à liberdade.** recife/rio de janeiro, século XIX. 6] Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Disponível in:
http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204432/4133801/revista_agcrj_oito.pdf

_____. **Artífices da Cidadania. Mutualismo, educação e trabalho no Recife oitocentista.** Campinas: Editora UNICAMP, 2012.

MARTINS, Mônica. **Entre a Cruz e o Capital: Mestres, aprendizes e corporações de ofícios no Rio de Janeiro (1808-1824).** Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: U.F.R.J./I.F.C.S., 2007.

MATTOSO, Katia M. de Queirós. **Bahia, Século XIX: uma província do império.** Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1992.

MAXELL, Kenneth. **Marquês de Pombal. Paradoxo do Iluminismo.** 2º Edição. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1997.

MELLO, Evaldo Cabral de. **O Nome e o Sangue. Uma parábola familiar no Pernambuco Colonial.** Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.

_____. **A Fronda dos Mazombos.** 2. ed. São Paulo: ed. 34, 2003.

_____. **O Bagaço da Cana.** São Paulo: Penguin e Companhia das Letras, 2012.

MELLO, José Antônio Gonçalves de. **Um Mascate e o Recife: a vida de Antônio Fernandes Matos no período de 1671 – 1701.** 2º Ed.. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1981.

MENESES, José Newton Coelho. **Artes fabris e ofício banais. O controle dos ofícios mecânicos pelas câmaras de Lisboa e das vilas de minas gerais (1750-1808).** Belo Horizonte: Fino Traço: 2013.

_____. Aprendizagem na Oficina, Entre a Lei e a Tradição. **As câmaras e a preocupação com a aprendizagem dos ofícios mecânicos nas Vilas mineiras.** IV Congresso de Pesquisa e Ensino de História da Educação em Minas Gerais.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo. **Elites e Poder. Entre o Antigo Regime e o Liberalismo.** 2º Edição. Lisboa: ICS. Imprensa de Ciências Sociais, 2007.

MONTEIRO, Rodrigo Bentes et. al. (ORG). **Raízes do Privilégio. Mobilidade social no mundo ibérico do Antigo Regime.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

NOVAIS, Fernando Antônio. **Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial.** Lisboa: Livros Horizonte, 2º edição, 1975.

PAIVA, Eduardo França. **Escravidão e Universo Cultural na Colônia.** Minas Gerais, 1716-1789. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2001.

PAIVA, Eduardo França & IVO, Isnara Pereira (ORG). **Escravidão, Mestiçagem e Histórias comparadas.** São Paulo: Annablume, 2008.

PAIVA, Eduardo França & ANASTASIA, Carla Maria Junho (ORG.). **O Trabalho Mestiço. Maneiras de pensar e formas de viver. Séculos XVI a XIX.** São Paulo: Annablume, 2002.

PIO, Fernando. **Revista da Escola de Belas Artes de Pernambuco.** Recife: Universidade do Recife, ano III, n. 2, 1959.

PRECISO, Daniel. **Espadim, Capote e Cabedal: a trajetória do carpinteiro pardo Manuel Rodrigues Graça (Vila Rica, 1753-1799).** II Colóquio do Laboratório de História Econômica e Social (2008: Juiz de Fora, MG). Micro História e os caminhos da História Social: Anais / II Colóquio do LAHES; Carla Maria Carvalho de Almeida, Mônica Ribeiro de Oliveira, Sônia Maria de Souza, Cássio Fernandes, organizadores. Juiz de Fora: Clio Edições, 2008, <http://www.lahes.ufjf.br>.

PRYORE, Mary Del. **Festas e Utopias no Brasil Colonial.** São Paulo: Editora Brasiliense, 2002.

RAMINELLI, Ronald. **Nobreza e Riqueza no Antigo Regime Ibérico Setecentista.** São Paulo: Revista de História, Nº 169, p. 83-110, JULHO / DEZEMBRO 2013.

REVEL, Jacques (ORG). **Jogos de Escala. A experiência em microanálise.** Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1998.

RODRIGUES, Jaime. **Marinheiros Forros e Escravos em Portugal e na América Portuguesa (c.1760-c.1825)**. Revista de História Comparada, Rio de Janeiro, 7, 1: 9-35, 2013.

RUSSELL-WOOD, John. **Histórias do Atlântico Português**. São Paulo: Editora da UNESP, 2014.

SANTOS, Beatriz Catão cruz. **Irmandades, oficiais mecânicos e cidadania no Rio de Janeiro do século XVIII**. Varia Historia, Belo Horizonte, vol. 26, nº 43: p.131-153, jan/jun 2010.

SILVA, Henrique Nelson da. **Trabalhadores de São José: artesãos do Recife no século XVIII**. Dissertação de Mestrado. Recife: Universidade Federal de Pernambuco 2010.

SILVA, Kalina Vanderlei. **O Miserável Soldo & a Boa Orem da Sociedade Colonial**. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife, 2001.

_____. **A Plebe do Açúcar: a população livre na retomada da jurisdição portuguesa na Capitania de Pernambuco (Séc. XVII-XVIII)**. HISTÓRIA, São Paulo, 28 (1): 2009

SIQUEIRA, Mariana Nastari. **Entre o signo da mudança e a força da tradição: o conflito entre a Irmandade de S. Crispim e S. Crispiniano dos sapateiros e a Câmara, Rio de Janeiro, c. 1764-c. 1821**. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro Rio de Janeiro: Seropédica, RJ, 2011.

SOUZA, George Felix Cabral de. **Tratos e Mofatras. O grupo mercantil do Recife Colonial (C. 1654-1759)**. Recife: Editora da UFPE, 2012.

_____. **Elites e Exercício de Poder no Brasil Colonial. A Câmara Municipal do Recife, 1710-1822**. Recife: Editora da UFPE, 2015.

SZMRECSÁNYI, Tamás (Org). **História Econômica do Período Colonial**. 2.ed. São Paulo, Hucitec; Ed. Universidade de São Paulo; Imprensa Oficial, 2002.

THOMPSON, Edward P. **A Formação da Classe Operária Inglesa**. Volumes I, II e III. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2001.

_____. **Costumes em Comum. Estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008. (3ª reimpressão).

WALLERSTEIN, Immanuel Maurice. **O Sistema Mundial Moderno**. Vol. 2. Porto, Portugal: Afrontamento, 1974.

DOCUMENTOS MANUSCRITOS PESQUISADOS E CITADOS

- Documentos Avulsos do Arquivo Histórico Ultramarino

AHU_ACL_CU_015, Cx. 22, D. 2054: 1707, setembro, 3. CARTA do governador da capitania de Pernambuco, Sebastião de Castro e Caldas, ao rei [D. João V], sobre a obra da igreja dos padres da Congregação do Oratório no Recife.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 27, D. 2477. 1716, março, 4. CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João V, sobre o requerimento do armeiro dos Armazéns das Armas da capitania de Pernambuco, Antônio de Oliveira Lima, pedindo para lhe acrescentar mais uma quantia no seu ordenado.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 29, D. 2585. ant. 1720, março, 26. REQUERIMENTO do mestre armeiro dos armazéns, Manoel Ferreira, ao rei [D. João V], pedindo confirmação de seu ofício.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 29, D. 2642. 1721, novembro, 4. CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João V, sobre nomeação de pessoas para o ofício de Armeiro dos armazéns da praça de Pernambuco.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 39, D. 3535. ant. 1729, novembro, 2. REQUERIMENTO do sargento mor e engenheiro Diogo da Silveira Veloso ao rei [D. João V], pedindo para ser promovido ao posto de tenente general de Infantaria, com exercício de engenheiro e 40.000 réis de soldo.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 47, D. 4190. 1734, agosto, 23. CARTA do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V], sobre colocação dos lanços em locais públicos para convocação dos oficiais pedreiros candidatos à obra de construção da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Rosário da Vila do Penedo.

AHU_ACL_CU_15_Cx 53. D. 4611. ant. 1738, outubro, 24. REQUERIMENTO do oficial serralheiro Luís Teixeira ao rei [D. João V], pedindo licença para retornar ao Reino.

AHU_ACL_CU_015_Cx. 55. D. 4759. 1739, novembro, 23. CARTA do [governador da capitania de Pernambuco], Henrique Luís Pereira Freire de Andrada, ao rei [D. João V], remetendo ao tesoureiro do Conselho Ultramarino, armas para consertar, pólvora inútil para refinar e uma peça de artilharia, e pedindo a remessa de duas peças de libra com balas do seu calibre para exercício de fogos dos artilheiros.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 60. D. 5095. Ant. 1744, janeiro, 7 REQUERIMENTO do soldado da guarnição do Recife, Silvestre de Freitas, ao rei [D. João V], pedindo baixa de sua praça.

AHU_ACL_CU_015, Cx, 62, D. 5279. Ant. 1745, agosto, 23. REQUERIMENTO de Teotônio da Rocha e Silva, filho do armeiro dos armazéns da praça de Pernambuco, Jacinto da Silva, ao rei [D. João V], pedindo para ocupar o lugar do seu pai com os mesmos emolumentos e vantagens.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 65. D. 5546. Ant. 1747, maio, 10. REQUERIMENTO do oficial carpinteiro da ribeira das naus da Póvoa do Varzim, João Francisco Varzim, ao rei [D. João V], pedindo desobrigação do alistamento feito pelo ex governador da capitania de Pernambuco, Henrique Luís Pereira Freire de Andrade.

AHU_CU_ACL_15, CX 75, D. 6259. Ant. 1753, setembro, 13. REQUERIMENTO do carpinteiro da Ribeira das Naus da capitania de Pernambuco, Antônio dos Santos Ribeiro, ao rei [D. José I], pedindo para ser provido no posto de mestre das carretas e trem da Artilharia do Forte de Matos, que ficou vago por falecimento de Antônio Teixeira.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 77, D. 6405. Ant. 1754, novembro, 6. REQUERIMENTO do contraste e ensaiador do ouro do Recife, Antônio de Paiva Castro, ao rei [D. José I], pedindo confirmação de seu ofício.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 78, D. 6505. Ant. 1755, janeiro, 16. REQUERIMENTO do contraste de ourives Antônio de Paiva Castro ao rei [D. José I], pedindo confirmação no dito ofício.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 78, D. 6525. 1755, abril, 30. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís José Correia de Sá, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real, sobre o ajuste e corte da madeira para a fábrica da Ribeira das Naus.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 78, D. 6526. 1755, abril, 30. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís José Correia de Sá, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real, sobre a averiguação feita na baía da Traição, em parceria com o piloto da barra do Recife e patrão mor, Antônio de Oliveira, e com o capitão da paquete, João de Oliveira.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 79, D. 6579. 1755, maio, 17. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís José Correia de Sá, sobre as diligências referentes ao Projeto da Baía da Traição e da Barra de Jaguaré.

AHU_ACL_CU_015, Cx.80, D. 6636. Ant. 1755, outubro, 7. REPRESENTAÇÃO dos juízes e escrivães da Irmandade do patriarca São José ao rei [D. José I], pedindo provisão de confirmação do compromisso.

AHU_ACL_CU_015, cx. 80, D. 6644. Ant. 1755, outubro, 11. REQUERIMENTO de Antônio da Rocha Silva ao rei [D. José I], pedindo o ofício de armeiro dos Armazéns da praça do Recife.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 82, D. 6841. Ant. 1756, dezembro, 6. REQUERIMENTO do mestre carpinteiro da Ribeira e administrador das madeiras que se fabricam na capitania de Pernambuco para as naus reais, João Rodrigues Leite, ao rei [D. José I], pedindo a confirmação de um aumento salarial que fora dado pelos oficiais da Fazenda Real.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 83, D. 6900. 1757, abril, 25. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, sobre as negociações da madeira naquela capitania e as dificuldades no pagamento da madeira.

AHU_ACL_CU_015, Cx.90, D. 7259. 1759, março, 24. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, informando ter passado portaria a Antônio dos Santos Ribeiro, mestre do ofício de Carpinteiro.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 94, D. 7466. 1761, janeiro, 20. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, informando seu parecer sobre os pretendentes a construtores de naus, o mestre do ofício de carpinteiro e encarregado dos cuidados das madeiras, Antônio do Santos Ribeiro, e o mestre José da Costa.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 102, D. 7908. Ant. 1764, dezembro, 5. REQUERIMENTO do mestre carpinteiro da Ribeira da capitania de Pernambuco, Antônio dos Santos Ribeiro, ao rei [D. José I], pedindo pagamento de soldo com o mesmo valor que vencia seu antecessor.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 108, D. 8373. 1770, fevereiro, 10. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Manoel da Cunha e Meneses, ao [secretário de estado do Reino e Mercês], conde de Oeiras, [Sebastião José de Carvalho e Melo], sobre o transporte de treze zebras e de outros animais remetidos do Reino de Angola pela corveta Nossa Senhora do Monte do Carmo e São Vicente Ferrer.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 109, D. 8456. ant. 1770, agosto, 18. REQUERIMENTO de Inácio de Medeiros ao rei [D. José I], pedindo provisão de licença para se proceder à demarcação de suas terras, situadas na Ribeira do rio Ipojuca, capitania de Pernambuco.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 109, D. 8472. Ant. 1770, setembro, 13. REQUERIMENTO de Inácio de Medeiros ao rei [D. José I], pedindo certidão declarando o teor do despacho de um requerimento que fez anteriormente, onde solicitou o posto de mestre do trem da Artilharia da capitania de Pernambuco.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8642. 1772, março, 23. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Manoel da Cunha Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a extinção das matas próximas à Marinha, utilizadas na construção dos navios, sendo necessário construir o navio solicitado em terras mais para o interior, tornando-se indispensáveis carros para o conduzirem ao embarcadouro.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 114, D. 8752. ant. 1773, março, 4. REQUERIMENTO de Manoel Xavier Pereira, Inácio Tavares da Costa e mais mestres tanoeiros do Recife ao rei [D. José I], pedindo para que não se confirme o compromisso da Irmandade de São José da vila do Recife pois prejudica o ofício de tanoeiro, uma vez que impõe restrições e taxa ao repasse do dito ofício.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 115, D. 8805. 1773, setembro, 18. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Manoel da Cunha Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o sucesso da construção de um novo navio no estaleiro do Recife.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 119, D. 9098. 1775, abril, 24. OFÍCIO de Antônio José de Oliveira sobre a conta dos fretes que recebeu a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, as fazendas que vão no navio Netuno para Goa e a relação da guarnição e oficiais da dita embarcação.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 120, D. 9169. 1775, julho, 15. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a despesa da construção do navio Netuno e Santo Antônio no Recife.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 120, D. 9196. 1775, outubro, 10. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo mapa das embarcações, marinheiros e pescadores que existem na dita capitania e em suas anexas, segundo a ordem recebida.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 123, D. 9393. 1776, agosto, 2. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre ter recebido ordem para que todos os navios de alto bordo que se fabricarem nos estaleiros [do Recife] sejam feitos segundo as normas do mestre construtor do Real Arsenal da Marinha de Lisboa, Toquato José Clarivini.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 123, D. 9403. 1776, agosto, 13. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a despesa que fez no porto do Recife a galera São Joaquim e Santa Ana.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 124, D. 9450. 1776, outubro, 16. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre pedir ao mestre do Arsenal da Real da Marinha dê seu parecer a respeito da corveta construída na dita capitania, Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José, remetendo a conta da mesma corveta e mapa da carga e frete que ela transporta para Lisboa.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 127, D. 9630. 1777, julho, 7. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o navio Santo Antônio, da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, lançado ao mar.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 127, D. 9640. 1777, agosto, 2. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a conta da despesa que o paquete Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José fez no porto [do Recife].

AHU_ACL_CU_015, Cx. 127, D. 9674. 1777, setembro, 30. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a despesa que a charrua Príncipe da Beira fez no porto do Recife.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 129, D. 9799. 1778, maio, 27. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo os mapas da tropa da dita capitania, contendo o total do Regimento de Olinda, do Corpo de Artilharia, os oficiais que comandam fortalezas, os oficiais reformados, a conduta dos oficiais e propostas para os cargos, informando a necessidade de fardetas que ainda não foram enviadas.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 130, D. 9840. 1778, setembro, 5. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a conta da despesa que fez a fragata Nossa Senhora da Graça.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 131, D. 9859. 1778, setembro, 19. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a conta que o navio real São Joaquim e Santa Ana fez dos dias em que se demorou para carregar de madeiras destinadas ao o porto de Lisboa.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 131, D.9886. 1778, outubro, 17. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a despesa que o galeão Nossa Senhora da Glória e Santa Ana, fez no porto do Recife, do tempo em que se demorou para carregar madeiras.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 133, D. 9978. 1779, março, 17. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as despesas da fragatinha Nossa Senhora da Glória, Remédio e São José durante sua permanência no porto de Pernambuco para conserto.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 135, D. 10088. 1779, outubro, 5. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo as despesas dos navios Nossa Senhora da Glória, Remédios e São José, e Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José, no porto de Pernambuco.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 136, D. 10162. 1780, maio, 7. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a conta da despesa do pacote real Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José no porto de Pernambuco.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 138, D. 10288. 1780, novembro, 27. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a despesa dos navios Príncipe da Beira, Nossa Senhora da Glória, Remédios e São José, e Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José, no porto de Pernambuco.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 140, D. 10358. 1781, maio, 15. OFÍCIO do [oficial do Arsenal Real do Exército], João da Cunha de Eça Teles de Meneses ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a nomeação do oficial de carpinteiros de machado, Julião Alves, para ir à capitania de Pernambuco fazer cortes de madeira.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 140, D. 10377. 1781, junho, 21. OFÍCIO do [oficial de carpinteiros de machado], Julião Alves, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre os tipos de madeira e o método de cortá-las.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 141, D. 10390. 1781, junho, 21. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre os métodos do mestre Julião Alves no corte das madeiras para aduelas.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 141, D. 10394. 1781, julho, 21. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a despesa do pacote Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José, no porto da dita capitania.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 142, D. 10464. 1781, novembro, 3. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a despesa do pacote Nossa Senhora da Glória, Remédios e São José no porto do Recife e no de Jaraguá.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 142, D. 10466. 1781, novembro, 3. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses], ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o trabalho de derrubada de árvores feito pelo [oficial de carpinteiros de machado], Julião Alves.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 142, D. 10478. 1781, novembro, 30. REQUERIMENTO do [oficial de carpinteiro de machado], Julião Alves, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], sobre a falta de pagamento pelos seus serviços na capitania de Pernambuco.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 144, D. 10549. 1782, abril, 13. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a conta da despesa que fez no porto desta capitania o navio Nossa Senhora do Pilar e São João Batista.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 144, D. 10562. 1782, abril, 29. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a conta da despesa do pacote Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José no porto da dita capitania.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 144, D. 10571. 1782, maio, 23. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a relação dos materiais, remetida por Joaquim Pedro Belo, para construção de uma corveta.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 149, D. 10855. 1783, outubro, 30. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, enviando a conta da despesa que fez no porto desta capitania o pacote Nossa Senhora da Glória, Remédios e São José.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 150, D. 10890. 1784, janeiro, 24. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as contas da despesa que fez no porto do Recife os navios Nossa Senhora do Pilar e São João Batista.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 152, D. 11001. 1784, julho, 19. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, enviando a conta da despesa que o pacote Nossa Senhora da Glória, Remédios e São José fez no porto do Recife.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 153, D. 11069. 1784, dezembro, 27. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o envio de armas sem utilidade à Corte no pacote [Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José].

AHU_ACL_CU_015, Cx. 154, D. 11083. 1785, fevereiro, 13. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo a despesa do pacote Real Nossa Senhora da Glória, Remédios e São José, feita no porto da dita capitania.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 155, D. 11198. 1785, novembro, 3. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo a conta da despesa com o pacote Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José no porto desta capitania.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 155, D. 11212. 1785, novembro, 29. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo a conta da despesa com o pacote Nossa Senhora da Glória, Remédios e São José no porto.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 157, D. 11330. 1786, julho, 13. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo a conta da despesa, feita no porto do Recife com o pacote Nossa Senhora da Glória, Remédios e São José.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 157, D. 11381. 1786, outubro, 23. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo a conta da despesa feita pelo pacote Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José no carregamento da carga de madeira que transporta ao Reino.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 159, D. 11484. 1787, maio, 21. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo a conta da despesa feita no porto do Recife pelo pacote Nossa Senhora da Glória, Remédios e São José.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 161, D. 11556. 1787, novembro, 12. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo a conta da despesa do pacote Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José, enquanto esteve fundeados no Recife.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 162, D. 11616. 1788, fevereiro, 18. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo a conta da despesa feita com a charrua Príncipe da Beira.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 162, D. 11639. 1788, março, 12. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo a conta da despesa feita com o pacote Nossa Senhora da Glória, Remédios e São José no porto do Recife.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 163, D. 11676. 1788, abril, 23. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo a conta da despesa feita com o pacote Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José, no porto do Recife.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 165, D. 11755. 1788, agosto, 19. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre ter recebido as ordens relativas ao corte de

madeiras na Paraíba e informando o procedimento dos encarregados do dito corte, Antônio Manoel Prata e Manoel Martins Beiriz.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 165, D. 11759. 1788, agosto, 19. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, queixando se da falta de peças de reposição para navios na praça da dita capitania.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 165, D. 11800. 1788, novembro, 3. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, acusando ter recebido o material necessário para remediar os barcos danificados que aportam na dita capitania, a bomba contra incêndios, as instruções relativas às remessas de plantas, e informando acerca das madeiras para construção naval.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 166, D. 11806. 1788, novembro, 3. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as dificuldades causadas pelo uso da mão de obra indígena e prisioneira, na descarga, armazenamento e carregamento das madeiras, e ainda informando as providências para a construção de um guindaste.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 166, D. 11807. 1788, novembro, 3. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as dificuldades do reparo dos armamentos e outras peças de metal, o estabelecimento de uma ferraria em Recife e o pedido de remessa de ferramentas.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 166, D. 11813. 1788, novembro, 3. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo conta da despesa feita pela charrua Príncipe da Beira, no porto do Recife.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 166, D. 11838. 1788, dezembro, 19. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo as contas das despesas feitas pelos paquetes Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José no porto do Recife.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 169, D. 11940. 1789, abril, 28. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as providências relativas ao corte de madeiras e o desempenho de Antônio Manoel Prata e Manoel Martins Beiriz.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 170, D. 11986. 1789, julho, 10. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a necessidade de receber mais cabos e amarras para socorrer os navios que ancoram no porto da dita capitania, em virtude das tormentas dos últimos tempos.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 170, D. 12010. 1789, agosto, 10. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao Secretário de Estado, Marinha e

Ultramar, Martinho de Melo e Castro, remetendo cópia do orçamento e risco da despesa da construção de uma Alfândega.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 174, D. 12200. 1790, julho, 27. OFÍCIO (1ª via) da Junta da Fazenda Real da capitania de Pernambuco ao [secretário de estado do Reino e Mercês] visconde mordomo mor [Tomás Xavier de Lima Vasconcelos Brito Nogueira Teles da Silva], sobre o estabelecimento naquela praça de uma ferraria para se fazer o conserto das armas das tropas daquelas partes e ainda do Reino de Angola, bem como todos os diferentes ferros necessários para galés, calcetas e prisões dos criminosos e, também, serviços particulares; pedindo ainda que se remeta os materiais e ferramentas descritas nas relações em anexo.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 174, D. 12206. 1790, julho, 30. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as providências relativas a instalação de uma ferraria na dita capitania, e remetendo a conta da arrecadação da dita ferraria.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 174, D. 12255. 1790, novembro, 24. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o envio da relação das madeiras de construção de segundo corte na capitania da Paraíba, por conta da Fazenda Real, pelo capital Antônio Manoel Prata; e das madeiras cortadas por Manoel Martins Beiriz informando sobre a portaria que passou ao patrão-mor da barra do Recife, Bento Torres, e ao construtor de navios José da Costa, para examinarem os preços das madeiras; e que passara uma carta patente a Antônio Manoel Prata de capitão agregado ao de granadeiros da mesma companhia auxiliar no qual é auferes.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 175, D. 12294. 1791, janeiro, 22. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo as despesas que fez no porto do Recife, o paquete Nossa Senhora da Glória, Remédios e São José, e a relação dos paus de construção pelo mesmo.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 181, D. 12646. ant. 1792, outubro, 11. REQUERIMENTO de Francisco Xavier Vieira à rainha [D. Maria I], pedindo provisão para continuar servindo no ofício do [contraste] do ouro e prata.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 184, D. 12810. 1793, outubro, 22. OFÍCIO do [ministro assistente ao Despacho], marquês mordomo mor, [Tomás Xavier de Lima Vasconcelos Brito Nogueira Teles da Silva], ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo o requerimento do mestre da ferraria de Pernambuco [Manoel de Jesus], em que solicita aumento de ordenado.

AHU_ACL_CU_15_CX 188, Doc 13034. ant. 1795, junho, 2. REQUERIMENTO do mestre pedreiro de cantaria e alvenaria, Antônio da Gaya Campos, à rainha [D. Maria I], pedindo provisão para servir o ofício de avaliador do Conselho do senado da Câmara da vila do Recife.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 189, D. 13082. 1795, agosto, 21. OFÍCIO (2ª via) da Junta da Real Fazenda da capitania de Pernambuco ao [ministro assistente ao Despacho], marquês mordomo mor, [Tomás Xavier de Lima Vasconcelos Brito Nogueira Teles da Silveira], sobre o envio de uma relação dos gêneros de ferro, aço e lima que se precisa na ferraria Real de Pernambuco.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 189, D. 13094. 1795, agosto, 27. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra e interinamente da Marinha e Ultramar], Luís Pinto de Sousa [Coutinho], sobre não ter recebido a aprovação da criação de uma ferraria, proposta pela Junta da Fazenda ao Erário Régio.

AHAU_ACL_CU_015, Cx. 193, D. 13276. 1796, maio, 14. OFÍCIO do marechal de campo Bartolomeu da Costa ao [secretário de estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra e interino da Marinha e Ultramar], Luís Pinto de Sousa Coutinho, sobre o envio do conhecimento dos gêneros de aço, limas e outros gêneros, a ser remetidos para a Capitania de Pernambuco no pacote Real Nossa Senhora da Glória, Remédios e São José, do qual é capitão António Correira.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 194, D. 13313. 1796, julho, 5. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra e interino da Marinha e Ultramar], Luís Pinto de Sousa Coutinho, sobre a aprovação da ferraria estabelecida na dita capitania, e dos gêneros de ferro, aço e limas que serão remetidos para uso na dita ferraria.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 197, D. 13575. 1797, julho, 12. OFÍCIO (4ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a ordem recebida para fazer obras nos estaleiros daquela praça para se construírem embarcações que sirvam de correios marítimos entre as capitanias e o Reino e entre os diferentes portos do Brasil.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 199, D. 13670. 1798, janeiro, 10. OFÍCIO (2ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a construção de duas embarcações para facilitar a comunicação entre o Reino e os diferentes portos do Brasil, solicitando os materiais necessários; informando ainda o envio de pau-brasil para o Reino.

AHU_ACL_CU_15, Cx. 203, D.13833. 1798, junho, 20. AUTO dos papéis de serviços do mestre do trem José Rodrigues Papagaio que mandou fazer o ouvidor geral da capitania de Pernambuco, Antônio Luís Pereira da Cunha.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 209, D. 14230. 1799, agosto, 31. CERTIDÃO do Desembargador, ouvidor do Juízo da Ouvidoria da Alfândega de Lisboa, Antônio Pedro Torcato Barreto de Mendonça, declarando a justificação feita por Martinho de Oliveira, capitão do bergantim Santo André Diligente, de que este foi construído na Capitania de Pernambuco, e que a tripulação e demais apetrechos são portugueses de nação.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 211, D. 14328. 1799, outubro, 25. OFÍCIO (1ª via) da Junta Governativa da capitania de Pernambuco ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a ordem para se fazer remeter ao Reino os carpinteiros de machado e calafates que chegam pelos navios para aquela capitania.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 211, D. 14344. 1799, novembro, 6. CERTIDÃO do desembargador, ouvidor do Juízo da ouvidoria da Alfândega da cidade de Lisboa, Antônio Pedro Torcato Barreto de Mendonça, declarando a justificação feita por Manoel Gomes de Sá, capitão da

sumaca Bizarria, construída na capitania de Pernambuco, de que a dita embarcação não possui negócio algum com pessoa estrangeira.

AHU_ACL_CU_015_Cx. 212, D. 14432. 1799, dezembro, 30. CARTA dos almotacés [da vila de Recife], José Xavier da Aparição Gaio e João Francisco Carneiro e Monteiro ao príncipe regente [D. João], sobre a falta de especialização dos trabalhadores manuais daquela capitania, pedindo para que se ordene as câmaras para pararem de conceder licença a trabalhadores desqualificados para não abrirem tendas mas só mostrando certidões de mestres qualificados.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 213, D. 14472. 1800, janeiro, 18. OFÍCIO (1ª via) da [Junta Governativa da capitania de Pernambuco] ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre aplicação do plano e do regulamento das dimensões e preços para as madeiras de construção na capitania.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 216, D. 14598. 1800, abril, 9. OFÍCIO (1ª via) da [Junta Governativa da capitania de Pernambuco] ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre as providências tomadas para evitar o furto feito através da introdução de peças de ouro e prata, com maior quantidade de liga que permite a lei.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 247, D. 16574. 1804, março, 16. OFÍCIO (1ª via) da Junta Governativa da capitania de Pernambuco ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, [João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior], sobre o requerimento de José Gomes Flores que pede a baixa de seu filho do posto de soldado do regimento de artilharia, por serem os únicos da capitania a exercerem o ofício de poleeiro.

- Códices do Arquivo Histórico Ultramarino

Compromisso da Irmandade de São José do Ribamar. A.H.U. Códice 1301.

Compromisso da Irmandade de São José de Salvador, A.H.U. Códice 1282.

- Documentos Do Arquivo Nacional Da Torre Do Tombo

ANTT: **Livro da Chancelaria de D. João V**, liv. 60, f. 345v;

ANTT. **Registo Geral de Mercês, Mercês de D. João V**, liv. 14, f.374.

ANTT: **Livro de Chancelaria De D. Maria 1**, Livro 25, F. 1. PT/TT/CHR/V/1/25

ANTT: **PT/TT/CCPP/0005/00012**: execução da sentença em que é autor Agostinho de Sousa Madeira e réu José Pereira dos Santos. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 5, n.º 12, cx. 7.

ANTT: **PT/TT/CCPP/0016/00015**: ação cível de execução de sentença em que é autor Manuel Gonçalves Morim e réu António Rodrigues de Almeida. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 16, n.º 15, cx. 21.

ANTT: **PT/TT/CCPP/0040/00013**: ação cível de execução de preceito em que é autor Agostinho de Sousa Madeira e réu José Pereira dos Santos. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 40, n.º 13, cx. 53.

ANTT: **PT/TT/CCPP/0040/00024**: ação cível de petição e justificação em que são autores António José de Sousa e António Lopes dos Anjos. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 40, n.º 23, cx. 53.

ANTT: **PT/TT/JIM/A/0082/00013**: autos cíveis de petição e justificação em que é autora Luísa Teresa de Jesus, viúva de Joaquim José Vieira, calafate. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 82, n.º 13, cx. 82.

ANTT: **PT/TT/JIM/A/0093/00010**: execução de sentença de liquidação de soldadas em que é autor Teotónio Domingues, carpinteiro e réu Pedro José de Oliveira, capitão do navio Publet. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 93, n.º 10, cx. 93.

ANTT: **PT/TT/JIM/A/0110/00006**: autos cíveis de petição e despacho para ação de frete em que é autor Vitorino José da Silva, proprietário do navio "harmonia", calafate, e réu Agostinho de Oliveira Guimarães. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 110, n.º 6, cx. 110.

ANTT: **PT/TT/JIM/A/0111/00007**: sentença cível em que são autores Vitória de Jesus de Macedo e filhos, viúva de Manuel Gonçalves, carpinteiro do navio "Aniceta" e réu João Dekins, administrador dos bens do falido José Bento Ferreira, e o curador da herança. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 111, n.º 7, cx. 111.

ANTT: **PT/TT/JIM/A/0112/00002**: ação cível de libelo em que é autor Manuel António Ribeiro e réu Joaquim Rodrigues, carpinteiro de machado. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 112, n.º 2, cx. 112.

ANTT: **PT/TT/JIM/C/0011/00014**: ação cível de soldadas em que é autor António Joaquim de Azevedo e réus os administradores da casa e bens de Francisco Caetano da Cunha. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 11, n.º 14, cx. 198.

ANTT: **PT/TT/JIM/C/0014/00012**: execução de sentença cível de preceito em que é autor António José Brandão e réu João Lopes Touguinha. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 14, n.º 12, cx. 201

ANTT: **PT/TT/JIM/C/0016/00005**: ação cível de preceito em que é autor Caetano Gonçalves de Azevedo e réu Rafael Teixeira de Oliveira. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 16, n.º 5, cx. 203.

ANTT: **PT/TT/JIM/C/0023/00003**: ação cível de assinação de dez dias em que é autor Manuel Rodrigues Ramos e réu José Rodrigues e Joaquim Francisco. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 23, n.º 3, cx. 210.

ANTT: **PT/TT/JIM/C/0034/00007**: ação cível de preceito em que é autor Francisco António e réus Francisco Xavier Vidal e Manuel Pinto da Silva. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 34, n.º 7 cx. 221.

ANTT: **PT/TT/JIM/C/0035/00009**: ação cível sumária de soldadas em que é autor Domingos da Costa Antunes e réu mayne e companhia. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 35, n.º 9 cx. 222.

ANTT: **PT/TT/JIM/C/0055/00006**: ação cível sumária de soldadas em que é autor Manuel de Sousa Nunes e réu Joaquim Leocádio da Fonseca. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 55, n.º 6, cx. 242.

ANTT: **PT/TT/JIM/D/0003/00022**: autuação de uma ação cível de assinatura de dez dias reduzida a condenação de preceito em que é autor Bernardo Ferreira da Fonseca e réus João Paulino dos Santos e Francisco Antunes. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 3, n.º 22, cx. 269.

ANTT: **PT/TT/JIM/H/0007/00010**: ação cível de libelo em que é autor Gregório José Inácio e réu Joaquim Manuel de Santa Ana. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 7, n.º 10, cx. 297. Data de produção: 1805.

ANTT: **PT/TT/JIM/J/0001/00012**: ação cível sumária de soldadas em que é autor Alexandre da Silva e réu José Lopes Reis. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 1, n.º 12, cx. 309.

ANTT: **PT/TT/JIM/J/0010/00001**: ação cível de libelo em que é autor José Vieira e réus Joana Margarida e outros. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 10, n.º 1, cx. 318. Data de produção: 1775.

ANTT: **PT/TT/JIM/JB/0007/00005**: ação cível de preceito em que é autor José Francisco dos Santos e réu Joaquim José de Oliveira. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 7, n.º 5, cx. 374.

ANTT: **PT/TT/JIM/JB/0012/00002**: ação cível de soldadas em que é autor Vicente José de Oliveira e réu Antônio Godinho Neves. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 12, n.º 2, cx. 379. Data de produção: 1783.

ANTT: **PT/TT/JIM/JB/0004/00005**: ação cível de embargos à primeira em que é autor Manuel Antônio e réu João Antônio. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 4, n.º 5, cx. 371.

ANTT: **PT/TT/JIM/JB/0015/00008**: Ação Civil de soldadas em que é autor Antônio Gonçalves de Azevedo e Manuel Carvalho, e réu João Lopes da Costa.

ANTT: **PT/TT/JIM/JB/0017/00007**: Execução do processo em que foi autor Antônio Gonçalves de Azevedo e Manuel Carvalho, e réu João Lopes da Costa, das soldadas não pagas.

ANTT: **PT/TT/JIM-JJU/002/0403/00008**: autos de habilitação e justificação de Maria Antónia da Cruz. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, mç. 403, n.º 8.

- Documentos do Arquivo do Instituto Histórico, Arqueológico e Geográfico de Pernambuco:

Atas da Câmara do Recife (1714 – 1738). Arquivo do Instituto Histórico, Arqueológico e Geográfico de Pernambuco.

Atas da Câmara do Recife (1761-1784). Arquivo do Instituto Histórico, Arqueológico e Geográfico de Pernambuco.

- Documentos da 5ª Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN):

Livro de Termos da Irmandade de São José do Ribamar. Arquivo da 5ª Superintendência do IPHAN.

Livro de Receitas e Despesas da Irmandade de São José do Ribamar (1735-1784). Arquivo da 5ª Superintendência do IPHAN.

Livro de Registro Entrada dos Irmãos da Irmandade de São José do Ribamar. Arquivo da 5ª Superintendência do IPHAN.

- Documento da Biblioteca Nacional do Brasil

Balanço da Receita e Despesa da Tesouraria Geral da Junta da Real Fazenda da Capitania de Pernambuco do ano de 1794. Sessão dos Manuscritos da Biblioteca Nacional. cmc_ms618_15_33

- Documentos do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro

Fundo Câmara Municipal. Série Ofícios e Profissões. BR RJAGCRJ 45.4.45. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Fundo Câmara Municipal. Série ofício e profissões. Marceneiros e carpinteiros. 46.2.22. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Fundo Câmara Municipal. Série ofícios e profissões, latoeiros e funileiros – 1807 – 1822. BR RJAGCRJ 44.1.24. Arquivo Geral da Cidade do Rio De Janeiro.

Fundo câmara municipal. série ofícios e profissões. BR RJAGCRJ 43.3.56. Arquivo Geral da Cidade do Rio De Janeiro.