

# **ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021**

## **Desconstruindo Jacinto: carregadores de café, imigrantes e conflitos étnicos no porto de Santos (1880 – 1910)**

Bruno Bortoloto do Carmo<sup>1</sup>

### **Apresentação**

Porto de Santos, primeira década do século 20. Um grupo de pessoas, em torno de três ou quatro, se agrupavam para uma fotografia. Todos homens, brancos, possivelmente imigrantes portugueses ou espanhóis com roupas simples e sujas de poeira, que denunciavam sua ocupação: trabalhadores. Estavam na região portuária e carregavam sacas de juta, supostamente de café, que pesavam aproximadamente 60 kg. Nas imagens cotidianas de carga e descarga de navios, estes carregadores costumavam levar de uma a duas sacas em sua marcha lenta pelas pontes de madeira, o que lhes rendia o apelido de “formigas”. Mas na nossa imagem estes homens suportavam entre quatro a cinco sacas, o que totalizariam 240 a 300 kg.

---

<sup>1</sup> Bruno Bortoloto do Carmo é doutorando em História Social pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), com doutorado sanduíche realizado pela École des Hautes Études em Sciences Sociales (EHESS) de Paris, França. É pesquisador do Museu do Café desde 2011.

# ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021



**Imagem 1** – “Les Chargeurs de Café à Santos”, postal editado pela Mission Brésiliene de Propagande em Paris, c. 1910.

Esta cena foi registrada por diversos fotógrafos dos anos 1900 e 1910 no porto de Santos. Profissionais como Jose Marques Pereira e M. Pontes, e outros até hoje desconhecidos, registraram imagens que eram muito buscadas para confecção cartões postais<sup>2</sup>. Dentre elas, um carregador sempre se destacava pela quantidade de sacas: enquanto seus companheiros carregavam entre três ou quatro, ele suportava cinco. A memória coletiva convencionou em chamá-lo de “Jacinto” (AMORIM, 2010).

Até os dias de hoje seu nome ecoa pela cidade de Santos: entre 2005 e 2014, uma estátua de um carregador que ostentava cinco sacas tinha destaque em uma das salas da exposição de longa duração do Museu do Café; um livro de ficção foi escrito a seu respeito<sup>3</sup>; jornalistas buscavam a assessoria de imprensa do museu com pautas para saber mais sobre o passado desse personagem; moradores da cidade buscavam o museu para dizer que eram parentes distantes do sujeito<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Para este assunto, ver: LÔBO, 2004.

<sup>3</sup> WILLIANS, 2011.

<sup>4</sup> Em geral, residentes vinham ao museu e procuravam os pesquisadores para contar suas memórias sobre este possível parente distante sem, no entanto, apresentar documentos que comprovassem a relação familiar.

# ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Diante disso se colocou a seguinte pergunta: o que representa a figura de “Jacinto”? O texto então divide-se em duas partes: em um primeiro momento pretende-se compreender a formação da representação do trabalhador portuário na cidade de Santos. Por que estão ausentes os negros nos postais? Qual a razão da constituição da representação da imagem de trabalhadores operários enquanto homens brancos e imigrantes? Existiria uma possível invisibilização da memória negra nesse tipo de ocupação na primeira república?

Por fim, contrastando com esta ausência do elemento negro nas imagens de “Jacinto”, emerge-se a participação social de ex-escravizados na cidade de Santos no pós-abolição. Se o negro estava presente nessas contendas por terras e trabalhos, por que estaria ausente das imagens registradas? Por meio de jornais e periódicos, evocam-se conflitos urbanos de caráter étnico entre “nacionais e estrangeiros”.

## **Jacinto(s) e a invisibilidade da memória negra no porto de Santos**

Pouco se sabe sobre o carregador de café que se convencionou chamar por este nome e poucas informações sobre o universo dessas fotos estão disponíveis na documentação da época. Ou melhor: os únicos registros sobre esses efêmeros momentos registrados pela câmera do fotógrafo de carregadores suportando o peso de mais de três ou quatro sacas de café são os postais. Por sorte, foram muitos os postais confeccionados entre 1900 e 1910 que registraram tais cenas.

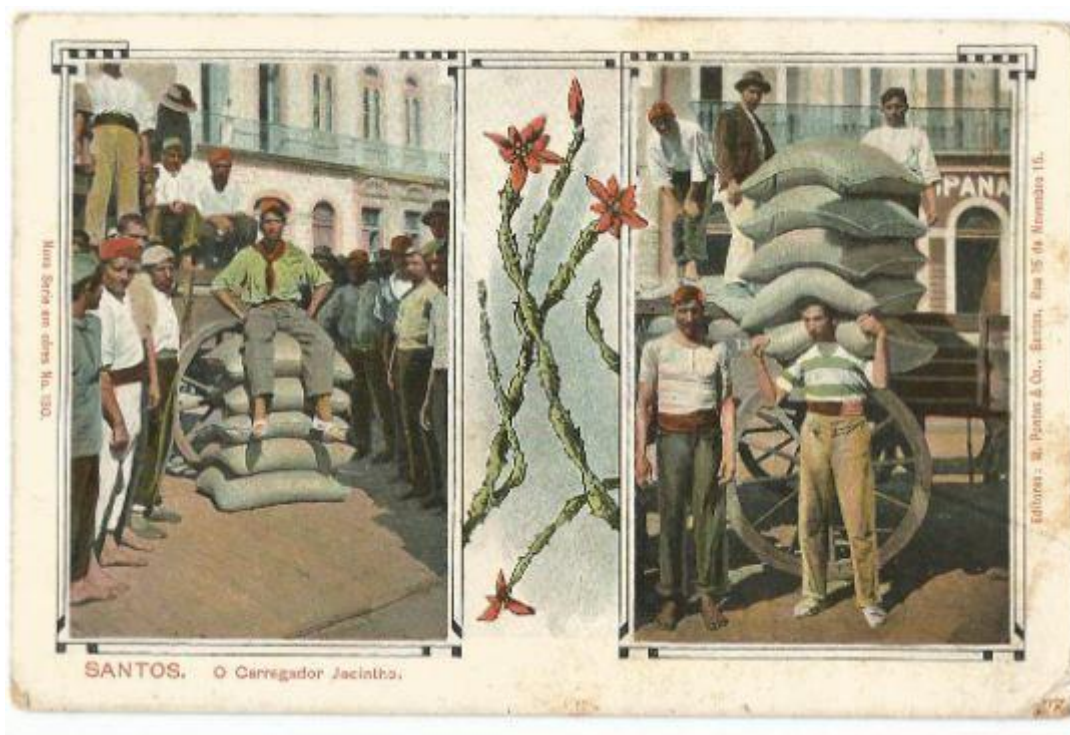
A primeira questão que salta aos olhos ao analisar esse material é que não existe apenas um “Jacinto”, mas vários. Lógico, deve-se separar apenas aqueles que carregavam cinco sacas; mesmo assim, restam dois ou três rostos diferentes. Por um momento é possível até questionar se o nome dado não seria apenas uma alegoria, um *ethos* criado para personificar e humanizar o que poderia ser, na verdade, um elemento de identificação pela memória coletiva; ou, então, até mesmo uma “licença poética” dos curadores da exposição de longa duração do Museu do Café de 2005?

---

No entanto, a existência dessa identificação espontânea é traço relevante para determinar uma relação causal entre identificação com o personagem e sua presença na memória coletiva local.

## ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

A Imagem 2, apresentada a seguir, prova que o nome não é uma invenção, que não é uma elaboração recente. O nome “Jacinto” existiu, ao menos estampando um dos postais mapeados, editado por M. Pontes e intitulado “o carregador Jacinto”, no qual o personagem é focalizado em primeiro plano segurando toda a carga que se dizia suportar e, em outro plano, posando em cima das sacas de café. Se este era seu nome real ou apenas subterfúgio para humanizar a cena, é pergunta impossível de se responder. Nenhuma informação textual, seja em periódicos ou livros da época, trata de sua história ou das cenas registradas.



**Imagem 2** – “O Carregador Jacinto”, postal editado por M. Pontes em Santos, c. 1910.

Uma questão se impõe ao analisar os componentes que protagonizavam as fotos: eram todos trabalhadores brancos. A memória coletiva evoca um “Jacinto” português ou espanhol. Essa hipótese é bastante plausível, visto que as duas nacionalidades dominavam a cidade, não só entre imigrantes, como também na população geral, despontando como mais da metade da população de Santos já na década de 1910.

# ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Raças	1872			1913		
	H.	M.	Total	H.	M.	Total
Branca	2.768	2.225	4.993	43.626	33.629	77.255
Preta	908	783	1.691	1.551	1.576	3.127
Cabocla	126	113	239	601	443	1.044
Parda	1.134	966	2.100	3.368	3.573	6.941

**Tabela 1** – Tabela populacional extraída do censo de 1913 feito pela Prefeitura Municipal de Santos.

Todavia, sabe-se que o trabalho de movimentação de cargas foi dominado por escravizados durante muitos anos. São nulas as informações sobre a origem étnica dos trabalhadores empregados no transporte de cargas na cidade de Santos no segundo e terceiro quartel do século XIX. A bibliografia sobre este assunto está concentrada na virada daquele século para o XX, na qual o número de trabalhadores imigrantes sobrepujava os nacionais<sup>5</sup>. Todavia, se transferirmos nosso olhar para o porto do Rio de Janeiro, é possível enxergar uma realidade bastante diversa.

A cidade do Rio de Janeiro foi o principal porto cafeeiro do Brasil do século XIX, dominando os números de sacas exportadas até a safra de 1890 – 1895. Por isso, foi lá que se cunhou a ocupação específica de “carregador de café”. Nos jornais consultados nesta pesquisa, desde pelo menos 1832, o termo tem diversas ocorrências, geralmente ligados a africanos escravizados. “Vende-se [...] bom trabalhador de roça, chácara e carregador de café [...]” (DIÁRIO, 20 out. 1832); “Vende-se [...] hum preto de 20 a 24 annos, muito sadio e sem vícios, carregador de café, da de jornal 480 [...]” (DIÁRIO, 12 mar. 1834); “VENDEM-SE [...] quatro pretos Minas carregadores de café [...]” (CORREIO, 14 set. 1849); “VENDE-SE, de pessoa particular, um preto de nação Mina, reforçado, sadio e de superior conducta, é bom ganhador e carregador de café [...]” (CORREIO, 14 set. 1849).

Os “pretos mina” eram talvez um dos mais importantes e visíveis dentro da cadeia cafeeira fluminense no que diz respeito ao carregamento de cargas. Diversos documentos do período estudado registram os escravizados dessa nação buscando conscientemente o transporte de café no porto do Rio de Janeiro.

Os missionários estadunidenses Kidder e Fletcher, em seu registro de viagem à corte publicado em 1857, diziam que o trabalho de transporte de café era um dos tipos

---

<sup>5</sup> Sobre este assunto, ver: GITAHY, 1992; SILVA, 2003.

## ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

de “jornadas ao ganho” que estavam disponíveis para cativos na Corte do Rio de Janeiro. Relatavam: “estes pretos são mandados ao ganho pelos seus senhores com a obrigação de trazerem diariamente uma certa quantia, podendo tirar o necessário para o seu sustento: de noite dormem em cima de uma esteira, em alguma tarimba, nos quartos mais inferiores da casa”. Continuam dizendo que:

Os carregadores de café é a raça mais bela de pretos do Brasil. Quase todos são da tribu de Mina, da costa do Benin; são atléticos e inteligentes. Eles trabalham sem camisa e mostrando suas formas vigorosas; fazem o seu serviço sempre correndo, como se não carregassem peso algum. Para isso são bem pagos; porém este serviço activo inutiliza-os em pouco tempo. Eles adoptão o systema de comprar a liberdade daquele que é entre eles o mais respeitado com o dinheiro que economisão depois de entregarem aos seus amos a quantia por eles exigida diariamente. (CORREIO, 15 nov. 1858)

No entanto, falar apenas a nação não seria preciso suficiente para entendermos as práticas culturais trazidas por um grupo étnico, visto que os Mina eram designação de proveniência do porto de saída em África: Costa da Mina. Este grupo que poderia ser bastante heterogêneo e que recebiam este nome por conta do local de “batismo” de sua nova vida de escravizado, tiveram no século XIX uma predominância de língua iorubá<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Segundo Farias e Soares (2017): “Ao longo do século XVIII, a documentação indica uma predominância de escravos egressos das áreas de línguas pertencentes ao tronco gbe (fon, ewe, mahi, entre outras). Já no século XIX, cresce progressivamente a presença de escravos vindos das áreas de predominância da língua iorubá. O que acontece nesse processo de substituição é que, quando esses novos escravos de língua iorubá começaram a chegar em maior número à cidade, especialmente a partir da década de 1830, adotaram a terminologia mina já existente para os demais africanos da costa ocidental, não reivindicando, pelo menos de modo exclusivo, a identidade nagô, como aconteceu na cidade de Salvador, onde os africanos da Costa da Mina até então igualmente do tronco gbe eram majoritários”. Cf. FARIAS; SOARES, 2017.

## ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021



**Imagem 3** – Carregadores de Café no Rio de Janeiro, c. 1841. Autor: Joaquim Lopes de Barros Cabral Teive. Acervo Brasileira – USP.

Por conta da irregularidade do terreno dos caminhos de levavam ao Sudão Central, o principal meio de transporte era o próprio homem, por isso os iorubá traziam para o Brasil um complexo senso de organização no transporte de cargas em grupos, os quais o faziam sobre as cabeças (LOVEJOY, 2006). Em contrapartida, é sabido que outras nacionalidades que começariam a se ocupar do mesmo tipo de trabalho, como portugueses e espanhóis, não tinham a mesma prática em suas nações de origem. Portugueses que migravam para o Brasil em geral vinham de regiões interioranas e tinham contato somente com o transporte por carroças (TERRA, 2007). Possivelmente, adquiriram aqui no Brasil a prática de carregamento acima das cabeças por meio do contato com escravizados e ex-escravizados que eram hegemônicos nesse tipo de trabalho.

Elementos como virilidade e força eram constantemente empregados para descrição desses escravizados no Rio de Janeiro. O caso do “Príncipe” é exemplar para entender como as representações de virilidade e força desses escravizados era entendida:

Há um preto mina no Rio de Janeiro, notável pela sua altura, ao qual chamão de *Príncipe*, e como de facto é descendente de sangue real. Era prisioneiro de guerra e e como tal vendido para o Brasil. Dizem que os seus súbditos que estão no Rio de Janeiro comprarão a sua liberdade com o produto do seu trabalho; e voltando

## ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

para sua terra foi feito prisioneiro pela segunda vez e mandado de novo para o Rio de Janeiro. Não sei se ele alcançará outra vez o seu throno; porém parece-me que já não se lembra disso. É um excelente carregador; quando um amigo meu embarcou o *Principe* e a sua tropa foi contratada para levar a bagagem a bordo. Foi ele quem levou a caixa mais pesada n'uma distancia de duas léguas e meia. Esta caixa era tão grande que quatro pretos americanos, em Philadelphia, não a puderão transportar; foi necessário tirar metade do que ella continha para subir a escada. (CORREIO, 15 nov. 1858)

Parecia clara a hegemonia dos escravizados ao ganho de Nação Mina, possivelmente de etnia iorubá no trabalho portuário na carga e descarga de café no porto do Rio de Janeiro. No entanto, o elemento imigrante – principalmente português de origem humilde recém-chegado à “terra das patacas” – começariam a buscar os bons trabalhos disponíveis; o mais óbvio seria, de fato, adentrarem ao rentável serviço do carregamento de café: é sabido que a partir da década de 1860 na Corte brasileira nesse tipo de trabalho coexistiam escravizados, libertos e imigrantes (TERRA, 2007).

No entanto, quando mudamos o foco para o porto de Santos, são poucos os registros documentais que mostram uma força de trabalho que a presença de escravizados e libertos no trabalho portuário. Talvez por conta da grande e massiva imigração portuguesa e espanhola nas últimas décadas do século XIX que aumentava exponencialmente, essa memória tenha sido invisibilizada.



**Imagem 4** – Carregadores de café no porto de Santos, c. 1885. Autor: Marc Ferrez. Acervo Instituto Moreira Salles.

Mas isso não quer dizer que escravizados não participassem do cotidiano da cidade e, muito menos, estivessem ausentes do trabalho portuário na principal porta de saída do café paulista ao longo do século XIX. Em uma das fotos mais famosas do porto de Santos do período anterior à construção da murada do cais de pedra pela Cia. Docas,

# ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

registrada por Marc Ferrez por volta do ano de 1885, os carregadores de café que aparecem na parte central da imagem são negros.

Com a quantidade de portugueses e espanhóis no trabalho portuário de Santos aumentando em quantidades exponenciais, é bem provável que estes trabalhadores imigrantes tenham se apropriado dos ofícios com os melhores salários e empurrado estes ex-escravizados para as franjas da cidade. Esse ponto está bem claro. Mas a questão que fica é a seguinte: esse processo foi pacífico? Pelas imagens apresentadas dos trabalhadores portuários em situação de demonstração pública de força – a saber, Jacinto e outros homens – passa uma ideia de pacificação da memória. Mas a documentação apresenta um cenário diverso.

## **Nacionais e estrangeiros: conflitos étnicos no porto de Santos**

No periódico paulistano *Comércio de São Paulo*, foi publicada em edição do dia 17 de junho de 1893 sob a epígrafe “Violências em Santos” o seguinte relato:

Sexta feira subiu um negro do Jabaquara ao Taxinho, onde armado de foice, agrediu um empregado do administrador da colonia.

Perseguido pela gente que havia nas immediações e que trabalhava em serviços da lavoura, fugiu o negro para o Jabaquara.

Verissimo da Silva – o administrador da colonia – mandou descer um homem á cidade, para previnir o delegado e pedir-lhe força, mas o emissario ficou detido no Jabaquara, onde Quintino de Lacerda reunia a sua gente e já tinha dez soldados e um sargento, aos quaes dava aguardente e vinho em abundancia.

Convem referir que Quintino de Lacerda é dono de uma casa de tavelagem frequentada pelas praças graduadas do destacamento e que é muito relacionado com os officiaes da força que alli está.

A noite, quando tudo dormia no Taxinho, excepto Verissimo da Silva, subiram as onze praças acompanhadas de mais de cincoenta negros, capitaneados por Zacarias e José Marcelino.

Verissimo da Silva, que julgava, ao ouvir tropel, que fossem os soldados pedidos, veiu ao encontro do grupo.

Foi recebido a tiros de garrucha e, sem tempo de puxar pela arma que trazia á cinta, prostado com um profundo golpe de foice roçadeira que lhe abriu o craneo longitudinalmente, em toda a extensão.

A horda feroz disparou muitos tiros e desceu para o Jabaquara, conduzindo a victima, que foi recolhida á cadeia, sem sentidos e com outros inumeros ferimentos por todo o corpo, ficadas de refle e de faca e uma bala que lhe atravessou o pescoço.

# ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Muitos habitantes do Taxinho fugiram para Santos, uns descalços e sem chapéu, outros abandonando as mulheres aterrorizadas.

Quasi todos se acolheram ao vice-consulado de Portugal, onde compareceram em pouco tempo o delegado de polícia e outras autoridades, um dos redactores do *Diario de Santos* e muitos negociantes e cavilheiros de consideração.

Verissimo da Silva foi transportado da cadeia para o vice-consulado, onde recebeu os primeiros socorros.

O seu estado é desesperador (O COMMERCIO, 22 ago. 1893).

Memorialistas e historiadores que se debruçaram sobre o período da passagem do império para a república e do movimento abolicionista na cidade de Santos deixaram um silêncio quanto a possíveis conflitos étnicos que entrincheirassem negros e pardos ex-escravizados de um lado e imigrantes de outro. Na verdade, nem o fato de que teria existido um grupo coeso de ex-escravizados fica claro na historiografia do período<sup>7</sup>. A documentação leva a crer que o crescente número de negros e pardos chegados a Santos fugidos das fazendas do interior paulista e sua organização durante a luta abolicionista intensificou-se em Santos a partir da década de 1880.

Entretanto, o aumento da população de ex-escravizados ao longo da campanha abolicionista foi bastante expressivo, principalmente após em 1886 a cidade declarar-se território livre, atraindo diversas pessoas em fuga de fazendas, arriscando-se na descida da Serra do Mar em busca de Santos. Apesar do movimento abolicionista santista ser relevante a este ponto, setores que não estavam dentro da causa não viam com bons olhos o grande afluxo de pretos e pardos para a pequena cidade portuária paulista. Em decisão de 11 de junho de 1887, por indicação do vereador Alfaya Junior representando a ala de conservadores, pedia ao Presidente da Província maior policiamento para a cidade.

Com o limitado numero de praças de que se compõe o actual destacamento ás ordens da delegacia de policia, é impossivel manter-se o policiamento regular da cidade e seus arrabaldes já tão populosos. Ainda mais, nas circunstancias especiaes em que nos achamos, pelo estado anormal de convergirem para este município, grande numero de escravos fugidos das fazendas do interior, v. exc., comprehenderá a urgente necessidade de aumentar a força publica aqui estacionada, afim de evitar o assalto á propriedade, e até talvez a alteração da ordem publica. Deus guarde a v. exc. Illm. e exm. Sr. Visconde do Parnahyba,

---

<sup>7</sup> Talvez o único trabalho que explore essa questão com a atenção que lhe seja devida é o de Matheus Serva Pereira, no qual o autor tenta entender a figura do ex-escravizado e líder do Quilombo do Jabaquara Quintino de Lacerda. Cf. PEREIRA, 2011.

# ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

M.D. presidente da província de São Paulo. – Felix Bento Vianna, presidente. O secretário, Joaquim Pereira Moraes. (CORREIO, 17 jun. 1887)

O crescente número de negros e pardos em Santos aparentemente preocupava parte das autoridades, apesar de se mostrar ao longo dos anos (principalmente a partir das décadas de 1890-1900) diminuto em relação ao de imigrantes europeus, em especial os de origem portuguesa. E não era só a quantidade de ex-escravizados que poderia gerar preocupação, mas sua organização em um grupo coeso, seja por conta do seu agrupamento nas instalações do Quilombo do Jabaquara, ou mesmo pela identificação de percalços e vicissitudes das fugas das fazendas que os levaram ao mesmo destino da cidade portuária paulista. Por isso, grupos das elites buscavam lideranças que pudessem estar à frente desses ex-escravizados e que pudessem de alguma forma conter possíveis convulsões sociais.

O Quilombo do Jabaquara foi construído em terras “pró-indivisas” pertencentes à família Emmerich e a Benjamin Fontana. Naquele local, negros e pardos fugidos viviam longe do centro urbano, em casinhas de madeira com telhado de zinco de um cômodo com porta e janela; ali, havia roças de subsistência feitas pelos moradores, o que lhes dava certa independência da vida das jornadas assalariadas que o porto e o comércio poderiam render (PEREIRA, 2011).

Nesse grupo, uma pessoa se destacava, um negro que participou do movimento abolicionista na linha de frente facilitando a descida da Serra do Mar de grande número de escravizados em fuga<sup>8</sup>: era o sergipano Quintino de Lacerda (c. 1855 – 1898). Nascido na cidade de Itabaiana e chegou à cidade de Santos na década de 1880 junto ao seu senhor, Antônio de Lacerda Franco. No Quilombo do Jabaquara era reconhecido como “herói e chefe”<sup>9</sup>.

Os caminhos políticos que lhe foram abertos dentro do movimento abolicionista enquanto líder do Jabaquara, no qual atuava ainda próximo de seu antigo

---

<sup>8</sup> Depreende-se da documentação que teria auxiliado os “Heróis de Capivari”, uma das principais campanhas de fuga à cidade de Santos que resultou em conflito com o exército monárquico. Em reunião em janeiro de 1888 “no Jabaquara de cerca de 300 homens de cor”, Quintino em seu discurso disse “que os pretos ali presentes e seus irmãos deviam a liberdade ao povo, não ao governo. Á monarchia [...] nós devemos a conservação da escravidão por três séculos; devemos-lhe as ballas com que ella mandou espingardear alguns aqui presentes na celebre jornada do Cubatão. Nós nos fizemos livres auxiliados pelo povo que nos sustentava contra as forças do governo”. Cf. PACOTILHA, 12 fev. 1889, p.3.

<sup>9</sup> Em 1888 o local seria ainda chamado de “colônia do Jabaquara”, de quem Quintino seria o “diretor”. Cf. GAZETA, 27 ago. 1888, p.2.

## ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

senhor Lacerda Franco. Por meio deste último personagem, obteve amplo apoio político nos primeiros anos republicanos na política santista visto a hegemonia do Club Nacional junto ao alto escalão do Partido Republicano Paulista.

Quintino circulava bem entre grupos políticos das elites e os ex-escravizados, com quem tinha bastante prestígio<sup>10</sup>. Em 1891, em meio a uma das maiores epidemias de varíola e febre amarela, ocorreu uma grande greve de trabalhadores braçais, principalmente estivadores e carregadores de prancha de origem portuguesa e espanhola. Nesse episódio, o líder do Jabaquara teve papel preponderante na defesa dos interesses patronais. Nela, organizou “turmas de homens de côr” (GAZETA, 22 mai. 1891) para assumirem os trabalhos de embarque de café paralisados naquela que seria a primeira demonstração de força dos trabalhadores portuários imigrante (JORNAL, 20 mai. 1891, p.1).

É bastante significativa a força que tinham os ex-escravizados na passagem do Império para a República na cidade de Santos. Turmas de quilombolas lideradas por Quintino “furaram” uma greve de 1891; a não participação desses trabalhadores em uma greve levada a frente por imigrantes europeus reforçava a ideia de uma marginalização desses trabalhadores e dificuldade em garantir emprego, mesmo que as condições fossem favoráveis com o crescimento dos negócios cafeeiros ao longo das décadas de 1880 e 1890.

Existem algumas razões pela qual a mão-de-obra portuária teria embranquecido nesse período. Em parte, pode-se dever a uma preferência por parte dos empregadores na esteira da propagação de ideias que confeririam uma superioridade técnica e maior apreço ao trabalho do branco europeu, em oposição à indolência e vadiagem atribuídas àquele que passaria a ser reconhecido como “elemento nacional”.

Por outro lado, grande parte desses trabalhadores recém-chegados do interior do Estado, fugidos das lavouras de café, poderiam garantir sua autonomia e sustento em trabalhos de pequenos roçados fora da área urbana, como era a característica do próprio Jabaquara (PEREIRA, 2011). Este último argumento não invalida o primeiro, apenas reforça a ideia de que o mercado de trabalho para egressos da escravidão tornara-se

---

<sup>10</sup> Mesmo depois de mais de dez anos de sua morte, Quintino continuaria recebendo honrarias: “SANTOS, 12 - Os Homens de Cor irão amanhã visitar os tumulos de Quintino de Lacerda, dr. José Emilio Ribeiro de Campos e João Guerra”. Cf. O COMMERCIO, 13 mai. 1909, p.2.

## ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

escasso no porto santista, apesar da força adquirida junto à juventude burguesa abolicionista na passagem do Império para a República. Também explica e dissipa a ideia presente na documentação e parte da historiografia local de que a o grupo de ex-escravizados não teriam aderido à greve de 1891 por não se identificarem com as reclamações, ou serem entendidos simplesmente como “fura-greves”.

Um dos principais entraves do movimento operário, que intensificava lutas por direitos e paralisações nos principais portos brasileiros na década de 1890, eram os conflitos étnicos entre nacionais e estrangeiros; a liberação da mão-de-obra das fazendas resultou em uma “superabundância de oferta” que, junto com a chegada massiva de imigrantes europeus, aumentou a competição entre trabalhadores e gerou um conflito para uma população racialmente dividida (sem contar as divisões étnicas entre imigrantes)<sup>11</sup>. Essa divisão resultava ainda em uma desvantagem para os egressos da escravidão, visto a existência de um preconceito crescente para com o dito “elemento nacional”, considerado indolente, preguiçoso e pouco afeito ao trabalho.

O francês Paul Walle, em sua publicação de 1920, deixaria a exata impressão permeada de preconceitos a respeito do trabalhador nacional negro em relação ao imigrante europeu: os operários do porto eram em sua maioria portugueses, espanhóis e italianos pois o elemento nacional era indolente.

O trabalho do porto, de carga e descarga de navios é efetuado por trabalhadores portugueses, italianos e espanhóis; geralmente são poucos negros, na verdade, os brasileiros são mais indolentes. Fica-se surpreso ao admirar estes trabalhadores das docas que carregam nos ombros e no pescoço vários sacos de café, alguns poucos conseguem a façanha de transportar até seis sacos.<sup>12</sup>

Por sinal, Paul Walle foi o único autor identificado a meramente citar os a cena de demonstração de força registrada nos postais onde o personagem Jacinto aparecia. Este autor fazia parte de um círculo de intelectuais que tiveram suas obras editadas pela *Mission Brésilienne de Propagande*, órgão governamental com sede em Paris que atuava em diversas frentes para divulgar o nome do Brasil na Europa.

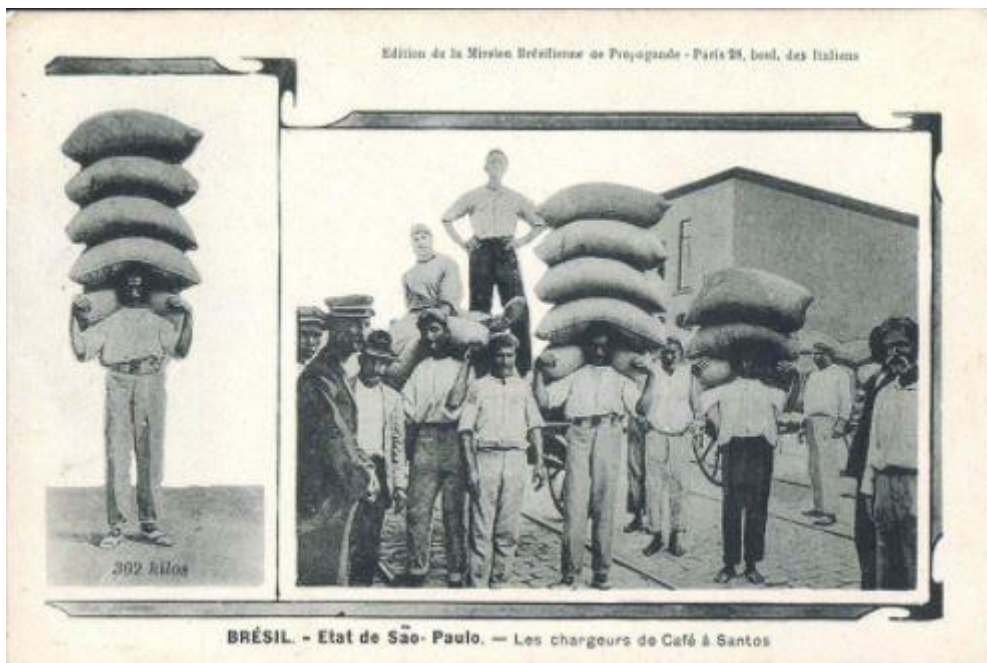
---

<sup>11</sup> Sidney Chalhoub (2012), citando Sheldon Maram, Boris Fausto e Eulalia M.L. Lobo, afirmava existir um certo consenso dentro da historiografia de que estas rivalidades eram ponto nevrálgico para que as organizações operárias da primeira república tivessem dificuldades em unificar pautas e estabelecer um movimento unificado. Cf. CHALHOUB, 2012, p. 59-61.

<sup>12</sup> No original: “Le travail du port, chargement et déchargement des navires est opéré par des ouvriers portugais, italiens et espagnols; il y a en général assez peu de nègres, car l’activité qu’ill faut déployer les met en fruit. En effet, les Brésiliens les plus indolents, les hommes de couleur eux-mêmes sont, à Santos, entrinés par le mouvement ambiant”. Cf. WALLE, 1921.

## ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Além de edições de livros de viagens e geográficos, incentivo à abertura de cafeterias que vendessem exclusivamente o café brasileiro, a *Mission Brésilienne de Propagande* editava cartões postais, como a primeira imagem apresentada nesta comunicação. Entre diversos postais veiculados, em geral mostrando vistas de cidades brasileiras (como Salvador, Fortaleza, Rio de Janeiro e Porto Alegre), estava um curioso postal que retratava uma cena de demonstração de força de trabalhadores portuários imigrantes no porto de Santos.



**Imagem 5** – Outro postal intitulado como “Les Chargeurs de Café à Santos” editado pela Mission brésilienne de propagande, c, 1910. Autor: desconhecido.

O postal em questão mostrava uma cena como descrita inicialmente nesta comunicação: homens brancos, possivelmente imigrantes, corpos saudáveis e com vigor físico. Visto que Santos há menos de duas décadas era considerado um porto insalubre e potencialmente mortal para imigrantes europeus<sup>13</sup>, o postal possivelmente visava marcar a mudança dessa imagem. Aliando isso ao discurso de Paul Walle, que muito ia de encontro com as representações das elites brasileiras que passavam a considerar o elemento imigrante como superior tecnicamente ao nacional ex-escravizado, é possível

---

<sup>13</sup> A principal doença que elevou a mortandade na cidade de Santos na década de 1890 foi a febre amarela, que tinha uma mortalidade elevada em imigrantes europeus se comparada a ex-escravizados oriundos de África ou mesmo pessoas nascidas no Brasil. O elemento racial da doença poderia ser explicado por uma exposição histórica de habitantes de países tropicais, frente a ausência de anticorpos de europeus à doença.

# **ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021**

entender o a construção social em torno do personagem dos fortes e viris carregadores do porto de Santos. Uma mentalidade forjada dentro de um sistema que afastou aqueles que antes se beneficiavam de um tipo de trabalho mais rentável, invisibilizou a memória de sua participação no trabalho portuário e pacificou os conflitos de sua exclusão em torno de um personagem branco chamado “Jacinto”.

## **Considerações Finais**

Durante muitos anos tratou-se o personagem Jacinto enquanto um elemento agregador da memória do trabalhador portuário, sem questionar elementos fundamentais apresentados nas fotografias em que aparecia o “sansão do cais”. A ausência do elemento negro em uma cidade recém-saída da escravidão soava, em primeiro lugar, como um alerta para que se olhasse novamente as fontes e buscasse explicações do porquê de sua invisibilização.

O trabalho portuário foi durante quase todo o século XIX dominado por escravos de ganho. A pouca documentação e estudos sobre o assunto na cidade de Santos fez com que se olhasse para o porto do Rio de Janeiro em busca de possíveis paralelos. Lá encontrou-se uma similaridade tanto na composição do trabalhador portuário, como uma paulatina substituição por imigrantes portugueses e espanhóis, além de uma consequente relação conflituosa do que se dizia, à época, de conflitos entre “nacionais e estrangeiros”.

Essa relação conflituosa contrasta com as fotos apresentadas de Jacinto e as cenas de demonstrações de força, onde se apresentavam em forma de uma possível pacificação da memória. A invisibilização do negro nessas imagens – e no trabalho portuário santista nas primeiras décadas do período republicano – vão no sentido inverso da quantidade de registros de conflitos étnicos existentes na documentação. Conflitos estes ainda latentes como possibilidades de estudos a serem realizados sob este viés.

Jacinto aparecia também enquanto uma representação de virilidade e masculinidade; elemento que já existiam no porto do Rio de Janeiro, quando Kidder e Fletcher apresentavam a figura de “Príncipe”, o descendente da realeza africana que impressionava os viajantes pela carga que podia suportar. De certa forma, houve um

# ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

embranquecimento nessa representação de trabalhador portuário ideal. Se, em Santos, também existiu alguma figura semelhante ao “Príncipe” fluminense, Jacinto a substituiu.

## REFERÊNCIAS

### *I - Documentais*

- Correio mercantil (RJ), 14 set. 1849, p. 4. Acervo Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.
- Correio mercantil (RJ), 15 nov. 1858, p. 1. Acervo Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.
- Correio mercantil (RJ), 15 nov. 1858, p. 1. Acervo Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.
- Correio Paulistano (SP). 17 jun. 1887, p.2. Acervo Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.
- Diário do Rio de Janeiro (RJ), 12 mar. 1834, p. 2. Acervo Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.
- Diário do Rio de Janeiro (RJ), 20 out. 1832, p. Acervo Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.
- Gazeta de Notícias (RJ). 22 mai. 1891. Acervo Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.
- Gazeta de Notícias (RJ). 27 ago. 1888, p.2. Acervo Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.
- Jornal do Comercio (RJ), 19 jul. 1857, p. 4. Acervo Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.
- O Commercio de São Paulo (SP). 13 mai. 1909, p.2. Acervo Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.
- O Commercio de São Paulo (SP). 22 ago. 1893, p.1. Acervo Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.
- Pacotilha (MA). 12 fev.1889, p. 3. Acervo Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

### *II – Bibliográficas*

- AMORIM, Pietro. **A força do Café na construção da imagem do trabalhador**. Revista de Historia da Biblioteca Nacional, ano 5, nº 57, jun. 2010.
- FALOLA, Toyin. **The Yoruba Caravan System of the Nineteenth Century**. The International Journal of African Historical Studies, Vol. 24, No. 1 (1991). Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/220095>. Acesso em: 27 jul. 2021.
- FARIAS, Juliana Barreto; SOARES, Mariza de Carvalho. **De gbe a iorubá: os pretos minas no Rio de Janeiro, séculos XVIII – XX**. Revista África(s), v. 04, n. 08, p. 46-62, jul./dez. 2017.
- GITAHY, Lúcia Caira. **Ventos Do Mar: Trabalhadores Do Porto, Movimento Operario E Cultura Urbana Em Santos, 1889-1914**. São Paulo: Unesp, 1992.
- Jornal do Brasil (RJ). 20 mai. 1891, p.1. Acervo Hemeroteca Digital Biblioteca Nacional.
- LÔBO, Mauricio Nunes. **Imagens em circulação: os postais produzidos em Santos pelo fotógrafo José Marques Pereira no início do século XX**. Dissertação de Mestrado da Universidade Estadual de Campinas, 2004. Disponível em: <https://bit.ly/2VUuKcj>. Acesso em: 21 jul. 2021.

# ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

LOVEJOY, Paul E. **Mercadores e carregadores das Caravanas do Sudão Central, século XIX**. Dossiê: África • Tempo 10 (20) • Jan 2006. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/tem/a/TFd8DvMVmQVZY8bS7Dh5JXQ/?lang=pt>. Acesso em: 27 jul. 2021.

PEREIRA, Matheus Serva. Uma viagem possível: da escravidão a cidadania. Quintino de Lacerda e as possibilidades de integração dos ex-escravos no Brasil. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2011.

Sidney. **Trabalho, Lar e Botequim**: cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da *belle époque*. Campinas: Editora Unicamp, 2012, p. 59-61.

SILVA, Fernando Teixeira. **Operários sem padrões: trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras**. São Paulo: Unicamp, 2003.

TERRA, Paulo Cruz. **Tudo que carrega é negro? Carregadores, Cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824 – 1870)**. Dissertação em História, Universidade Federal Fluminense, 2007.

WALLE, Paul. **Au pays de l'or rouge**: L'état de São Paulo (Brésil). Ses ressources - ses progrès - son avenir. Étude générale économique et descriptive. Augustin Challamel: Paris, 1921.

WILLIAMS, Sergio. **Jacinto: o Sansão do Cais Santista**. Editora desconhecida: Santos, 2011.