

## A ALIMENTAÇÃO NOS NAVIOS MERCANTES DOS “RIOS DA BORRACHA”

Caio Giulliano Paião. Doutor em História Social (UNICAMP). Pesquisador em estágio de pós-doutorado (UNIFESP).

**Resumo:** O artigo aborda a alimentação nos navios que operavam nos chamados “rios da borracha” na Amazônia, durante as primeiras décadas do século XX. Veremos como as refeições a bordo aparecem na literatura de viagem e na imprensa, analisando isso em um cotidiano de muitos dias sobre as águas. Discuto os problemas decorrentes da má qualidade e distribuição das rações pelas companhias e a precariedade dos espaços destinados ao preparo e consumo das refeições. Trata-se de motivos tradicionais de protestos a bordo. A intenção central é demonstrar que, mais do que transportar passageiros e mercadorias, o navio a vapor também foi um veículo de transmissão de culturas e valores alimentares, enraizados nos saberes indígenas e africanos, cruciais para sobreviver e resistir ao apagamento de outras realidades e temporalidades amazônicas.

**Palavras-chave:** Alimentação; Navegação; Amazônia.

## FOOD ON MERCHANT SHIPS ON THE “RUBBER RIVERS”

**Abstract:** The article discusses the food prepared on ships that operated on the so-called “rubber rivers” in the Amazon, in the first decades of the 20th century. We will see how meals on board appear in travel literature and in the Amazonian press, analyzing this in a daily life of many days. I will also discuss the problems arising from the poor distribution of rations by companies, the precarious working conditions in kitchens and dinning halls – effective triggers for riots and strikes. The central intention is to demonstrate that, more than transporting passengers and goods, the steamship was a vehicle for transmitting cultures and food values that dialogued with indigenous and African knowledge, crucial to the Amazonian reality of the 20th century.

**Keywords:** Food; Navigation; Amazon.

## ALIMENTOS EN LOS BUQUES MERCANTES EN LOS “RÍOS DE CAUCHO”

**Resumen:** El artículo analiza la comida preparada en los barcos que operaban en los llamados “ríos de caucho” de la Amazonia, en las primeras décadas del siglo XX. Veremos cómo las comidas a bordo aparecen en la literatura de viajes y en la prensa amazónica, analizándola en una vida cotidiana de muchos días a bordo. También discutiré los problemas derivados de la mala distribución de las raciones por parte de las empresas, las condiciones laborales precarias en cocinas y refectorios, desencadenantes eficaces de disturbios y huelgas. La intención central es demostrar que, más que transportar pasajeros y mercancías, el vapor fue un vehículo de transmisión de culturas y valores alimentarios que dialogaban con saberes indígenas y africanos, cruciales para la realidad amazónica del siglo XX.

**Palabras-clave:** Alimentación; Navegación; Amazonas.

### Introdução

Quando o impulso das grandes navegações pelos países ibéricos levou populações inteiras para longas estadias sobre as águas, um dos primeiros dramas sentidos foi a alimentação. Nos séculos XV e XVI, se em terra a grande maioria das casas eram mal providas

de alimentos, as condições dentro dos veleiros eram iguais ou até piores. Considerando as circunstâncias de isolamento durante as longas travessias, a escassez se tornou a regra para a quase totalidade dessas viagens (MICELI, 1998, p. 137).

Mas como todas as experiências marítimas são carregadas de transformações, reinvenções e apropriações, as estratégias para contornar a pobreza das dietas revelam processos históricos que envolvem a circulação de conhecimentos e manuseio de diferentes produtos. Para Jaime Rodrigues (2023, p. 404), as trocas verificadas no trânsito alimentar intercontinental podem ser entendidas como experiências globais de um mundo vivido sem fronteiras. Certos produtos, resultados da apropriação de saberes de povos indígenas e africanos, significaram um imenso ganho para os conquistadores europeus e garantiram a própria fixação da empresa colonial no Novo Mundo.

Não raras vezes, os promotores da “aventura da borracha” na Amazônia buscavam paralelos positivos nessas grandes navegações para camuflar o arcabouço de violência e exploração trazido a reboque pelos navios mercantes a vapor – o seu principal veículo –, introduzidos no rio Amazonas desde 1853. Como boa parte dos comandantes de vapores também era de origem portuguesa, letrados contemporâneos chegavam a inventar heranças náuticas de eras passadas.

É o que vemos em artigo do jornalista amazonense Genesino Braga (1971), segundo o qual esses comandantes levavam “para todos os barrancos, povoados, vilas e cidades da Amazônia, as luzes radiosas da Civilização”. Civilização que incluía “não só os artefatos da Indústria, em seus milagres de confecção, não só as riquezas do Comércio, em suas operações de trocas e venda”, mas também cultura e educação. Braga atribuía à navegação do chamado “ciclo da borracha” a consolidação do domínio do homem branco sobre a Amazônia. Essa figura idealizada teria assimilado com maestria os costumes e os saberes da população local como ferramentas de conquista. Essa é uma interpretação abrigada numa história pacífica, linear e desprovida de pessoas reais. Analisando anseios e necessidades básicas de passageiros e marítimos podemos desestabilizar isso.

Proponho aqui a análise desta particularidade da realidade amazônica entre as décadas de 1870 e 1910: o cotidiano das viagens fluviais e as múltiplas experiências de seus sujeitos históricos. Minha proposta é examinar essas viagens não apenas como simples trajetos em direção aos seringais e cidades, mas como um conjunto de temporalidades vivenciadas, que podem ser compreendidas através de uma revisão de perspectivas. Um bom exemplo é a questão da alimentação a bordo e suas conexões históricas, tanto de continuidades quanto de rupturas,

com o contexto marítimo estabelecido com a expansão do capitalismo: do Atlântico às águas amazônicas.

Como mencionado, este artigo debate a alimentação a bordo dos vapores que serviam os “rios da borracha” nas primeiras décadas do século XX. A base documental consiste em relatos de viajantes e notícias da imprensa amazonense e paraense. Através desses indícios, é possível analisar o cotidiano de navegações que durava vários dias e, por isso, apresenta desafios relacionados à distribuição, preparo e consumo de alimentos.

Será abordado: a precariedade das condições de trabalho nas cozinhas e dos espaços destinados (ou improvisados) para as refeições de passageiros e tripulantes; a má qualidade da dieta fornecida pelas companhias, que frequentemente gerava protestos a bordo; e a inventividade dos tripulantes em superar essas dificuldades, inserindo outros alimentos e bebidas no cardápio.

O argumento principal visa demonstrar que, além de transportar passageiros e mercadorias, o navio a vapor foi um veículo de transmissão de culturas e valores alimentares que dialogavam com saberes indígenas e africanos, cruciais para o desenvolvimento da economia de exportação na Amazônia. E que há uma dimensão de lutas repleta de discursos contra-hegemônicos, opostos a uma história celebrativa e idílica.

Primeiro, apresento quais seriam esses “rios da borracha”, os modelos de vapores utilizados e como se dava o abastecimento das suas despensas; segundo, o que se comia e bebia nessas viagens; terceiro, onde e como se comia; e, em quarto, como a precariedade alimentar e das más condições das cozinhas desaguavam em motins, greves e protestos.

### **Nos “rios da borracha”**

Após uma longa discussão política e diplomática sobre a abertura do rio Amazonas para navegação a vapor, entre as décadas de 1850 e 1860, chega-se à década de 1870 com o serviço definitivamente estabelecido entre as capitais Belém e Manaus, e em direção à chamada hoje Amazônia Ocidental. Naquele momento, tal expansão atendia à boa recepção da goma elástica no mercado internacional. Esse avanço requeria investimento em infraestrutura de transportes, algo indispensável em zonas escoadas somente por vias fluviais. Assim, a modernização da navegação nos rios amazônicos ampliou serviços já existentes em áreas de antiga colonização para dar suporte à produção de borracha. Ademais, por conta de seu alto custo operacional, o serviço sempre foi subsidiado e a capacidade de subsidiar essas operações ligava-se à arrecadação de impostos. Com o aumento das rendas provinciais foi viável aos governos atrair

com subsídios empresas e linhas de navegação que passaram a cobrir a vasta malha fluvial da Amazônia (FONSECA, 2011, p. 4).

Nos chamados “rios da borracha” estavam os melhores e mais produtivos seringais do início dos 1900. Situavam-se nos cursos superiores do rio Amazonas, à sua margem direita, e eram servidos por linhas regulares de vapores. No apogeu da exportação gomífera, os rios Xingu, Tocantins, Purus, Acre, Juruá, Javari, Madeira, Negro e o Baixo Amazonas tornaram-se cenários de intensa movimentação humana e de mercadorias (BITTENCOURT, 1959, p. 47). A maior parte das linhas foi dominada pela britânica Amazon Steamship Company (1871-1911) e depois pela estadunidense The Amazon River Steamship (1911-1940), além de mais de uma centena de vapores particulares pertencentes a casas aviadoras de Belém, Manaus, Itacoatiara e de Iquitos, no Peru (PAIÃO, 2022, p. 84).

Aos olhos do jornalista e viajante Arthur Dias (1904, p. 90-91), essa navegação “tratava-se do mais estupendo sistema de caminhos na fúria comunicativa da vida industrial e comercial de hoje”. A frota dos rios amazônicos seria “a maior do continente sul, e só tem comparação com a que no norte domina o outro grande rio do mundo, o Mississipi”. Cerca de 10 mil milhas eram percorridas por “bonitos tipos náuticos, que transportam o grande tesouro da selva amazônica – a borracha”. Para outro viajante, “o intercâmbio comercial é simplesmente espantoso, naquelas afastadas paragens do Brasil” (AMORIM, 1917, p. 166-167). Boa parte dessas riquezas era transportada nos famigerados “gaiolas”.

Os gaiolas eram vapores de andares duplos e porões compartimentados que faziam o transporte de cargas e passageiros nas linhas saídas de Manaus e Belém. Eram fabricados nos Estados Unidos ou na Grã-Bretanha exclusivamente para navegação fluvial. O modelo ficou bastante conhecido na Amazônia, mas encontravam-se similares em outros cursos brasileiros, como o do rio São Francisco. Possuíam pás laterais ou traseiras que ficavam parcialmente acima do leito d’água, dessa forma, conseguia locomover-se com alguma segurança contra encalhes e acidentes com objetos estranhos. Sua tripulação básica vinha composta por comandante, prático, maquinista, três foguistas, dois marinheiros de timão, três moços, cozinheiro, despenseiro e criado (MONTCLAR, 1924, p. 115). Essa equipagem apresentava origens e cores de pele variadas, com predominância de descendentes de indígenas e africanos nascidos no Pará e no Amazonas, bem como de outros cantos do Brasil e do mundo, como ingleses, portugueses, italianos, estadunidenses, colombianos, peruanos, bolivianos, barbadianos etc. (PAIÃO, 2022).

Os vapores eram equipados e despachados do porto de origem, quase sempre Manaus ou Belém, e seguiam pelos rios com paradas regulares para embarcar outros passageiros,

mercadorias, lenha e víveres. O sistema de abastecimento dos vapores era igual ao de séculos anteriores, no tempo das velas (RODRIGUES, 2015, p. 308-309; MICELI, 1998, p. 137). Os navios estacionavam e deviam embarcar os mantimentos necessários conforme a duração das viagens e a capacidade para tripulantes e passageiros, de acordo com regulamentos das Capitanias dos Portos. Ficava a cargo dos proprietários comprarem e abastecerem os navios com mantimentos. Geralmente, os armadores incumbiam os comandantes de buscar os melhores preços do mercado, o que acabava favorecendo esquemas pessoais e familiares. Em seguida, os comandantes nomeavam os despenseiros para vigiar o armazém do navio. Era um cargo de confiança, pois seria com ele que o restante da tripulação, incluindo os cozinheiros, havia de negociar e até bajular para utilizar os itens de estoque. Sua proximidade com o alto escalão também os tornavam figuras estratégicas para se obter favores e melhores condições de trabalho (PAIÃO, 2022, p. 102).

As companhias isentavam-se dos dilemas de bordo, limitando-se a vender passagens e fretes. Era o comandante quem cobrava de cada passageiro uma tarifa adicional para as refeições. Aqueles que pagassem mais comiam e bebiam melhor, evitando o serviço básico ofertado pelas cozinhas. As empresas e comandantes com os melhores serviços ganhavam maior popularidade, e havia passageiros que preferiam atrasar suas viagens apenas para embarcar com os comandos mais generosos. No entanto, em geral, o serviço sempre deixava a desejar e os valores cobrados não correspondiam à qualidade do que era oferecido. Para um observador norte-americano, essas longas viagens eram comparáveis a uma hospedagem em hotel, na qual os comandantes atuavam como péssimos gerentes, preferindo lucrar com a deficiência do cardápio e superfaturar produtos de baixíssima qualidade vendidos a bordo (KERBEY, 1911, p. 296).

Com o navio carregado, as viagens iniciavam por volta do fim da tarde. No dia seguinte, logo no café da manhã, já se percebia que a alimentação seria um problema. A longa estadia de bordo era um grande desafio para trabalhadores e passageiros pobres, e era ainda pior enfrentar tudo isso de estômago vazio ou com má digestão.

### **O que se comia**

O café da manhã era servido às sete horas. A tripulação e os passageiros comeriam a mesma coisa: café com bolacha e/ou pão. A panificação era a mais difícil porque precisava de espaço, tempo e ingredientes adequados. As companhias que ofereciam serviços mais exclusivos chegavam a equipar um padeiro para os preparos. Mas as mesas dos navios

conheciam mesmo eram pães envelhecidos e duros. O escritor paraibano Manoel Madrugá (1907), que produzia literatura social em Manaus, nos mostra como os passageiros podiam reagir ao desjejum de bordo:

— Olhe lá, diz um passageiro, esfregando os dentes, em mangas de camisa, segurando um criado pela gola da blusa de riscado, eu quero pão, queijo, manteiga de primeira e café muito grosso; não sou homem que me contente com água choca de bordo; café para mim deve ser quente, forte e cheirando a... café.

— Eu, cá por mim, não tenho querer a bordo! Esclarece um velhote que se pavoneia com a patente de coronel.

À mesa, predomina o queixume:

— Ai! Lá quebrei um dente!

— Isto foi feito quando Adão era molecote!

— Diabos carreguem a quem inventou estas malditas bolachas!

— Ui! Quase corto a língua!

O consumo de bolachas a bordo era uma tradição criada na era das grandes navegações e mantiveram-se, desde então, duras e ruins de comer (DIAS, 2005, p. 281). Nos gaiolas podiam ser preparadas a bordo ou adquiridas em terra. Em Manaus, ainda hoje encontramos para vender bolachas feitas à base de água, sal, açúcar e farinha de trigo. Apesar de ficarem mais saborosas, continuam duras e passaram a ser consideradas alimento tradicional de viagens fluviais. Desde os anos 1940, a Fábrica Modelo especializou-se na sua produção. Hoje as conhecemos como “bolachas de motor”, em razão do apelido dado aos barcos movidos a diesel, introduzidos na Amazônia desde os anos 1950. Contudo, a memória afetiva em torno desse alimento vincula-se à dieta pobre do tempo dos vapores, quando a indústria alimentícia passou a manter transações comerciais com as companhias de navegação, com maior intensidade no começo do século XX.

Certos consumos e costumes alimentares, ditos tradicionais e de origem remota, podem ser entendidos como “produto de um determinado momento histórico, ou a somatória de vários momentos históricos relativamente próximos, que para o observador ingênuo, aparecem como cristalizados num momento antiquíssimo” (FERRERAS, 2006, p. 134). A gestão de alimentos nos navios se relaciona com as transformações da indústria alimentar das primeiras décadas do século XX. Em cidades como Manaus e Belém, a modernização das padarias levou à maior fabricação de alimentos baratos e de produção simples que acabavam na despensa dos vapores (FONTES, 2002). Era mais fácil adquirir quilos e mais quilos de bolachas baratas do que fornecer o material necessário para uma boa base de carboidratos.

Outro alimento consumido no café da manhã era o mingau. Podia ser preparado na cozinha ou por conta dos próprios passageiros e tripulantes. Pega-se um punhado de farinha de

mandioca, acrescenta-se água, sal ou açúcar e bate-se até gerar uma papa chamada xibé ou jacuba (YPIRANGA MONTEIRO, 2001, p. 17-18). Temos então a primeira evidência de costume alimentar que remetia aos povos originários, bastante presente na navegação amazônica (CASCUDO, 1967, p. 107). A mistura molhada da farinha podia se repetir no almoço com alguma variedade de ingredientes, como pimentas e cheiro-verde, na forma de pirão. Os diferentes preparos e usos de mandioca são tributários das culturas indígenas, muitas vezes esvaziadas historicamente como sendo, desde sempre, do domínio de todos (RODRIGUES, 2017, p. 88). Logo mais, retomarei a importância da farinha.

Passamos então para o problema das proteínas. Enquanto o café era servido, a turma da cozinha já encaminhava o almoço para ser servido às 10 horas. Geralmente, os vapores eram mal fornidos e os preparos eram improvisados. A umidade e o calor eram os grandes inimigos da conservação dos produtos. Nem todo vapor dispunha de câmaras frigoríficas para preservar alimentos. Alguns armadores obrigavam a compra de enlatados, mas isso não resolvia o problema. A carne em lata do *Capella*, por exemplo, estava quase estragada quando o cozinheiro teve de aproveitá-la em bolinhos assados (TOMLINSON, 1912, p. 189).

Uma das saídas era o consumo de carnes verdes (de gado recém-abatido), isso quando havia animais a bordo, pois o manejo era complicado e perigoso. Nem todos os marítimos eram qualificados para lidar com animais, como o moço de convés José Francisco dos Santos, que teve a perna ferida por uma chifrada de boi (*Jornal do Comércio*, Manaus, 28 out. 1922). Outro recurso era a possibilidade de encontrar brechas nas viagens para a caça e a pesca.

A autorização do porte de fogo dentro dos navios permitia incursões pela mata à caça de caítes e queixadas (porcos do mato), veados, pacas, cotias, tatus e tracajás (tartarugas); entre as aves: os mutuns e os patos bravos; ou estacionadas para pesca de: pirarucus, tucunarés, tambaquis, matrinxãs, aracus, jaraquis, curimatãs e pacus (YPIRANGA MONTEIRO, 2001, p. 8-14). Outras vezes, os próprios marítimos embarcavam com o fruto dos seus esforços como pescadores e caçadores.

Em viagem pelo Baixo Tocantins, o vapor do engenheiro Inácio Moura (1910, p. 105-106) precisou do prático especialista na região, um “preto velho” chamado Feliciano que morava nas redondezas. Os tripulantes perguntaram se ele tinha algum peixe para trazer consigo, mas “respondeu-nos que nesses dias havia estado *panema*, o que na linguagem tupi quer dizer sem sorte”. Mas cinco minutos depois, Feliciano chegou de canoa até o navio “trazendo uma tartaruga (...) para achega do rancho”. Todos receberam “este mimo” por entre aclamações. O animal foi preparado naquela mesma noite na cozinha do navio, sendo “assado

vivo no próprio braseiro da fôrnalha, como usam na terra, que, sem dúvida, imita o primitivo costume indígena”. Somente depois de semi-assada é que a tartaruga foi aberta e limpa, lavada em molho de limão e pimenta para voltar ao fogo, usando o casco como panela. Feliciano salvou o jantar naquele dia.

Essa obtenção de alimentos envolvia um campo de saberes prévios dos marítimos, podendo ter sido aprendidos com parentes mais velhos, além de uma relação de cumplicidade com a natureza para saber onde e como caçar e pescar (ALMEIDA, 2015). Como vemos no episódio de Feliciano, essas experiências estavam enraizadas nas culturas indígenas e afro-brasileiras que, na realidade amazônica, apresentam um processo histórico de entrelaçamento interétnico.

Ainda assim, era preciso que as tripulações detivessem alguma margem de controle sobre as jornadas de trabalho para complementar o cardápio de bordo, como vemos também com o vapor *Tarumã*, quando a sua tripulação desembarcou quase por completo para pescar (*Jornal do Comércio*, Manaus, 24 ago. 1917). Os oficiais sabiam que, caso proibissem isso, eles podiam se tornar os alvos das balas (e até de flechas e zagaia) reservadas para os animais. Porém, caça e pesca não era a regra. A base de proteínas era comprada nos mercados das cidades e nos beiradões.

Qualquer tipo de carne trazida a bordo acabava tendo o mesmo destino: a salga. Era uma prática alimentar persistente desde as grandes navegações. Afora as caças e outros pescados, a principal fonte de proteínas vinha de carnes bovinas (jabá/charque) e de peixes secos (pirarucu e bacalhau) (AMORIM, 1917, p. 177). A desidratação servia para atrasar o apodrecimento das misturas que eram mal armazenadas nos navios. Essa falta de alimentos frescos, pobres em vitamina B, era a grande responsável pela proliferação do temível beribéri (ALMEIDA, 2012, p. 23-24).

O acompanhamento das carnes secas era arroz e feijão, mas principalmente farinha de mandioca. Na região norte, a expressão “farinha na mesa” equivale ao que se fala do feijão mais ao sul, abarcando a mesma noção de fartura e nutrição. Como anotou dom Lustosa (1976, p. 116) numa viagem missionária em 1933: “o caboclo marinho ganha pouco e a alimentação dele é frugalíssima. Um pouco de pirarucu com muita farinha d’água, ou um naco de carne grossa [salgada] sempre com muita farinha”. A mandioca era um resultado histórico da capacidade dos indígenas sul-americanos de transformar uma raiz venenosa em alimento básico da sua dieta, assim como da alimentação de colonizadores, navegadores e africanos escravizados (RODRIGUES, 2017). O conhecimento sobre os diversos usos da mandioca era



transmitido oralmente através das gerações, e foi também determinante para a navegação a vapor na Amazônia.

Aliás, havia importância da farinha no campo das crenças que governavam a navegação fluvial. Dom Lustosa (1976, p. 90-91) registrou uma conversa com um embarcadouro sobre o uso de farinha de mandioca para pedir um bom tempo para viajar: “É só botar n’água uma mochila de farinha, pra ver”. O religioso católico duvidou, mas seu interlocutor insistiu que, outro dia mesmo, um amigo “sacudi um punhado [de farinha] pro lado de lá. Voute! Foi um caso sério. Começou uma tempestade que eles estiveram em perigo de se alagar”. O ritual exigia cuidado para não exagerar na farinha lançada às águas, daí os encantados faziam a sua parte.

Por razões iguais a essa, o oficialato convencia-se de que o consumo de farinha era um dos maus vestígios do passado indígena entre a marinha brasileira. Além da facilidade de acesso e do consumo familiar, comer farinha também representava uma forma de resistência ao pensamento higienista promovido pelo Ministério da Marinha no início do século XX. Nesse período, o oficialato queria adotar práticas alimentares consideradas mais saudáveis, já presentes nas principais marinhas do mundo. Essa campanha visava afastar ao máximo possível a memória indígena e africana dos hábitos alimentares e dos comportamentos dos tripulantes (ALMEIDA, 2012).

A introdução de enlatados e conservas, por exemplo, que abriria novas relações de comércio para as marinhas mercante e militar brasileiras, foi duramente rechaçada pela marinhagem. Com medo de perder o controle dentro dos navios, os oficiais mantiveram as carnes secas, apesar de continuarem a desaconselhá-las. O jabá, a carne de sol e o charque eram preferíveis devido aos costumes populares dos tripulantes. Eram alimentos conhecidos desde a infância e também ajudavam a enfrentar a precariedade dos mantimentos oferecidos pelos patrões (ALMEIDA, 2012, p. 23-24).

Acerca das sobremesas, as preferidas dos marítimos eram as frutas. Eles podiam adquiri-las de produtores ao longo das viagens, ou ir às matas para coletar abiu, araçá, bacuri, banana, biribá, taperebá e outras; as típicas de igapós, como os diferentes tipos de ingás, podiam ser colhidas de dentro do barco encostado (YPIRANGA MONTEIRO, 2001, p. 18-19). O militar Aníbal Amorim (1917, p. 181) relata ainda seu navio estacionando para os tripulantes descerem às praias para “apanhar melancias”. O autor dá a entender um plantio proposital pelos embarcadouros, em um local estratégico para as paradas de vapores. Isso revela algo importante sobre o domínio de brechas de tempo e espaço para mitigar as duras jornadas de trabalho, além

de indício da preservação de alguma autonomia de subsistência que, embora ínfima, desafiava a desorganização de outros modos de vida do período.

As melancias agregavam ao cardápio, pois além de saborosas e nutritivas, sua alta concentração de água é ideal para uma boa hidratação. Afinal, ingerir líquidos a bordo era outra das complicações da vida a bordo.

### **O que se bebia**

Um estereótipo presente no imaginário sobre marítimos ao longo dos séculos é o suposto consumo excessivo de álcool (RODRIGUES, 2023, p. 117). Por vezes, chegava-se a associar a profissão e a embriaguez como algo natural. Os marítimos aparecem então como que “viciados” nos efeitos de embriaguez do ofício de bordo, em notas de ridicularização do tipo:

O marítimo Leonel Barbosa da Gama não esquece a vida do mar: gosta sempre de andar balouçando como seus calhambeques desarvorados a fúria da pororoca.  
Num pileque formidável andava ontem embriagado pela rua Saldanha Marinho, quando foi surpreendido por um policial, que o levou para o palacete de grades da rua Guilherme Moreira (*Jornal do Comércio*, Manaus, 4 set. 1919).

O consumo de bebida pelos marítimos nunca excedeu o de outras categorias e sua estereotipia ligava-se muito mais à dificuldade de controle das autoridades urbanas sobre os momentos de diversão desses trabalhadores itinerantes. Não há registro de usos exagerados de bebidas alcoólicas, como cachaça ou vinho, durante o serviço de bordo. Afinal, o ofício exigia firmeza nos passos para não cair na água. A única exceção estava entre os embarcações que trabalhavam nos porões: os foguistas e carvoeiros que, vez por outra, davam tragos controlados de água ardente para amenizar os sentidos e suportar o calor infernal das fornalhas (PAIÃO, 2022, p. 123). Na primeira metade do século XIX, há registro do consumo de *masato* entre embarcações indígenas, uma bebida fermentada a base de mandioca, arroz, milho ou abacaxi, porém, mais comum nas áreas de fronteira com Venezuela e Colômbia (LOWE & SMYTH, 1839, p. 274).

A bebida mais consumida a bordo era mesmo o café, que atuava como estimulante junto com os cigarros (como o tauari, um fumo artesanal feito com a casca seca da itarana) (PEREIRA, 1929, p. 191). O café era uma ótima pedida para afastar o sono de quem se ocupava dos quartos de hora madrugada adentro. Mas, assim como em outras regiões do Brasil, a bebida era um costume e conformava um verdadeiro ritual da pausa no trabalho.

Era coisa séria para o copeiro Manoel Cordeiro do *Uruguayana*, que ancorou no rio Purus, em julho de 1914. Todo santo dia, após o almoço, Cordeiro tomava o seu cafezinho. Mas isso não foi respeitado pelo cozinheiro José Rodrigues da Silva, que também queria descansar àquela hora, e bem longe do fogão. Após a insistência de Cordeiro, o cozinheiro perdeu a paciência e, com uma das suas facas, feriu o colega nas costelas (*Jornal do Comércio*, Manaus, 13 jul. 1914).

O consumo de café também era uma forma de aliviar a fome e a fadiga das exaustivas jornadas de trabalho (PINHEIRO, 2015, p. 70). Ademais, servia também para ingerir líquidos de forma segura por conta da fervura. A água oferecida nos navios vivia contaminada, restando a passageiros e marítimos tomar a dos rios. A abundância era inegável, mas era barrenta e, por vezes, até mal cheirosa. Tal deficiência era outra estratégia de lucro de armadores e comandantes que vendiam água mineral e outros tipos de bebidas a altas somas dentro dos navios (MATTOS, 1933, p. 9).

Desde o início do século XX, as marinhas ao redor do mundo utilizavam um precário processo de destilamento de água da chuva ou dos rios. O processo não era muito eficaz e com frequência havia surtos de diarreias e infecções intestinais durante as viagens (ALMEIDA, 2012, p. 19). Em direção ao rio Madeira em 1929, Pedro Mattos (1933, p. 9) acusou a persistência desse problema a bordo, ressaltando que a primeira classe e os oficiais passavam muito bem com as bebidas vendidas no navio. As desigualdades da vida a bordo também se refletiam nos espaços destinados a alimentação, acentuando o abismo social mantido por oficiais e armadores, que conseguiam lucrar com praticamente tudo que ocorria dentro de seus vapores.

### **Os lugares das refeições**

As mesas também correspondiam à divisão entre primeira e terceira classes (não havia uma segunda) e entre oficiais e subalternos. Os passageiros melhor colocados sabiam perfeitamente qual o seu lugar a bordo e exigiam os benefícios que compravam. Os oficiais também sabiam que dividir a mesa com eles era deixar portas abertas para negócios e outras vantagens pessoais.

Em suma, as melhores acomodações para dormir e comer estavam no setor intermediário do navio: onde ficavam as cabines da primeira classe e as mesas de refeição. Em um material de propaganda do vapor *Tocantins*, da Barbosa & Tocantins de Belém, o espaço é mostrado como um dos principais atrativos do navio. Podemos observar o requinte do

mobiliário, a ornamentação cuidadosa, os lustres elétricos, os toldos protegendo do sol e a exclusividade de um bar ao fundo (Imagem 1).

Imagem 1 – Salão de refeições do vapor *Tocantins*.



Fonte: Indicador Ilustrado do Estado do Pará. Rio de Janeiro: Courrier & Billiter, 1910, p. 54. Disponível em: [indicador-illustrado-do-estado-do-parc3a1-1910-parte-ii.pdf](http://indicador-illustrado-do-estado-do-parc3a1-1910-parte-ii.pdf) (fauufpa.org). Acesso em: 6 jun. 2024.

Um navio como esse abrigava mundos totalmente opostos, cujo contraste valorizava a passagem de primeira classe. Manter sempre à vista a pobreza e a falta de conforto da terceira classe era uma espécie de lembrete para quem pudesse pagar mais: para que não ousassem economizar nas viagens. Caso contrário, passar-se-ia por verdadeiras humilhações. Por isso, os endinheirados faziam de almoços e jantares uma exibição mundana para os menos afortunados a bordo.

O viajante Pedro Mattos (1933, p. 7-11) descreve que a hora das refeições era o momento de ostentação da primeira classe: “Ali estão os melhores ternos, os mais vistosos vestidos, os cabelos penteados e as faces avivadas com ruge e pó de arroz”. Ele viu quando o despenseiro dispôs a mesa segundo a identidade de classe dos embarcados: “Os de rótulos mais vistosos são localizados nas proximidades da cadeira do comandante, na mesa principal, que por este é presidida”. Mattos ocupou a mesa dos “menos favorecidos pelo físico, sem rótulo, de menos recursos e de menos estampa”. A identidade étnicorracial também definia assentos. O

português Lourenço Fonseca (1895, p. 25-26) ficou bem colocado por partilhar origem parecida com a do comandante, no jantar com “ilustres passageiros”. Na ocasião, esse oficial deu “testemunho eloquente do espírito colonizador e civilizador dos portugueses, sobretudo no tempo do Marquês de Pombal”. O rigor à mesa ditava até o momento de partir: “Servem o doce e o café, e, com o comandante, todos se levantam” (MATTOS, 1933, p. 12).

A realidade dos marítimos e passageiros mais pobres era bem diferente. Os espaços que ocupavam eram o que sobrava após o navio ser carregado com mercadorias – o que realmente interessava para os armadores. Na hora das refeições, eles comiam “em qualquer canto, junto das máquinas, ao lado do gado bovino, suíno ou cavalar, ou mesmo sobre os caixões de carga e montes de lenha” (MATTOS, 1933, p. 8).

A bordo, os piores espaços reservados para os despossuídos negros, indígenas e mestiços estavam naturalizados desde o tráfico de escravizados. Aos olhos desses comandantes, de suposta origem lusitana, parecia natural que os mais pobres fossem embarcados como se fossem animais ou outra das mercadorias do transporte fluvial. Eram no convés inferior e nos porões onde passageiros e marítimos armavam suas redes e ajeitavam-se como podiam para suportar as viagens.

Além de incômodos, eram locais inapropriados para uma boa convivência entre os ocupantes. No porão do vapor *Perseverança*, um grupo de marítimos abriu uma garrafa de vinho para comemorar o final da viagem em Manaus, em fevereiro de 1906. Mas enquanto se divertiam numa disputa de forças, o foguista Hermínio Laureano Cardoso acabou se machucando nos paus do curral do navio. Já em 1930, no *Índio do Brazil*, também no porão, o moço Damião Lopes estava jantando quando se estranhou com o marinheiro Valério Miranda, que teria esbarrado na sua mesa, atrapalhando a refeição e o momento do seu descanso. Uma briga violenta fora travada entre eles naquela noite (PAIÃO, 2022, p. 137-138).

Ao desconforto somava-se a péssima qualidade dos alimentos e das condições de trabalho para quem cozinhava. Não era fácil entregar um bom trabalho em um ambiente nocivo, insalubre e sem produtos e ferramentas adequadas. Na verdade, esses eram os ingredientes para as revoltas a bordo.

### **Greves, protestos e revoltas**

Em viagem rumo ao rio Madeira, o escrivão Henry M. Tomlinson (1912, p. 146) correu para acudir o cozinheiro que havia desmaiado perto do fogão. A temperatura do local chamou a sua atenção e logo depois voltou com um termômetro para descobrir em quais condições o

cozinheiro vinha trabalhando. O aparelho marcou 56° C e estava de noite. Nos picos de calor durante o dia o lugar devia ficar insuportável. O recinto destinado à cozinha era pequeno e sem circulação de ar. Além de acelerar o apodrecimento dos alimentos, era impossível executar um bom trabalho naquele local.

Os navios eram construídos para transportarem mercadoria na maior velocidade possível. Os estaleiros britânicos e estadunidenses desconsideravam os efeitos do clima tropical dentro dos vapores. Dessa forma, estoques deficitários, ambientes insalubres para o trabalho e a entrega de alimentos impróprios ou insuficientes nutriam aos poucos, ao invés dos corpos, a energia de revolta de marítimos e passageiros a bordo.

A repetição do cardápio durante dias conseguia minar a paciência e a saúde dos embarcados. Como registrou o etnólogo alemão Koch-Grünberg (2005, p. 36): “a comida no nosso vapor era suportável, mas a ‘carne seca’ e pirarucu defumado (...) predominavam, e depois de três dias de viagem tornaram-se o prato único. Estávamos longe das panelas de carne de Manaus”. As péssimas condições de trabalho na cozinha se agravavam com a escassez de produtos para os cozinheiros. Uma forma de protesto era levar à mesa, de forma sincera, o tipo de alimento disponível. A turma da cozinha podia angariar apoio dos colegas e passageiros quando esses também perdessem a paciência e levassem ao comando uma reclamação coletiva. Caso contrário, os cozinheiros cruzavam os braços, deixando todo mundo com fome. O episódio a seguir, noticiado pela imprensa de Manaus, ilustra muito bem esse procedimento (*Jornal do Comércio*, Manaus, 3 dez. 1904).

O vapor *Madeira* partiu de Manaus para o rio Javari, no dia 13 de novembro de 1904. Após cinco dias de viagem, dois cozinheiros do navio “começaram a descurar de suas obrigações e apresentando intragável comida aos passageiros e tripulação”. Algum incômodo já estava em curso entre aquela dupla. O comandante Arthur Amorim ordenou então que o despenseiro os chamasse à ordem, indicando que o desentendimento girava em torno das provisões do navio.

Mas “os cozinheiros levantaram o topete e, do alto da sua importância, pouco caso ligaram às observações que lhe foram feitas”. Em represália, um deles quis servir comida crua para os passageiros, se negando a entrar na cozinha. Então o despenseiro ocupou o seu lugar, sendo auxiliado pelo jovem criado chamado Antonio. Quando o navio passava por Tefé, o serviço foi retomado pelos cozinheiros, embora ninguém soubesse dos seus planos. Era uma sexta-feira e a dupla “preparou uma bacalhoadá à baiana, que aguçou o apetite de todos que a comeram regularmente, exceto o prático e o menor Antonio”.

Algum tempo depois da refeição, passageiros e marítimos começaram a passar mal e a vomitar pelo navio. Os cozinheiros sabotaram a refeição com a adição de ervas desconhecidas, segundo o testemunho ocular do pequeno Antonio, que foi poupado daquela intoxicação alimentar. A dupla se deixou deter pelo comandante que os pôs a ferros no porão. Mas sem que a reportagem pudesse descobrir o porquê, alguém limou os ferros dos cozinheiros que conseguiram escapar com segurança, na altura de Remate de Males (atual município de Benjamin Constant, no Amazonas). O repórter do *Jornal do Comércio* rogava: “Deus queira que a moda não pegue”. Mas revoltas a bordo motivadas por má alimentação e condições de trabalho não eram novidades nas águas amazônicas.

A primeira vez que os tipógrafos grafaram a palavra *greve* em um noticiário fluvial foi justamente sobre um protesto contra má alimentação. Ocorreu em abril de 1891, a bordo do vapor *Rio Branco*, saído de Belém com rumo ao Purus. Aportado na capital do Amazonas, o *Diário de Manáos* (Manaus, 24 abr. 1891) chamou assim a paralisação de marinheiros e foguistas que desertaram para “queixar-se ao Sr. capitão do porto contra o comandante do dito vapor pelo mau tratamento e péssima alimentação que lhes tem sido dada a bordo”: carnes e feijão podres. O capitão aconselhou “aos grevistas que continuassem os seus serviços a bordo”, pois o comandante prometera melhorar e aumentar o estoque de alimentos do navio.

Em 1892 surge uma nova denúncia nos jornais, dessa vez, contra o vapor *Brito* que atendia no Pará. Um anônimo dizia “lastimar que a bordo daquele navio os passageiros sejam obrigados nas suas refeições a alimentar-se de gêneros de péssima qualidade, ou antes, em condições nocivas à saúde”. As carnes salgadas eram intragáveis e já estavam podres antes mesmo de serem servidas. O alto valor cobrado nas passagens não justificava aquilo, e o comandante afrontava a todos com uma mesa farta, acompanhado do dono do navio. Nesses momentos, ele “não admite a mais justa reclamação, chegando às vezes a tornar-se pouco delicado nas suas respostas” (*Correio Paraense*, Belém, 20 jul. 1892). Esse tipo de exposição era uma forma inteligente para atingir armadores e comandantes, pois uma imagem ruim dos serviços fazia com que os navios fossem evitados pelo público.

Comer do mesmo prato também propiciava a identificação coletiva entre marítimos e passageiros, quando ambos passavam a se sentir prejudicados de forma igual pela administração do navio. Uma das estratégias mais utilizadas era a projeção pública dos problemas nas páginas dos jornais. Dessa forma, conseguiam fazer pressão política para alcançar melhorias naquilo que dividiam entre si (SILVA, 2010, p. 82).

No começo do século XX, os armadores priorizavam o frete de mercadorias em detrimento de passageiros. Segundo eles, era o imposto sobre o transporte de cargas que encarecia as passagens, tanto de primeira quanto de terceira classe. Os comandantes, por sua vez, lucravam economizando nas provisões e oferecendo refeições de baixa qualidade. Assim, os mais pobres pagavam caro para serem tratados da pior maneira. A situação piorou a partir de 1910, com a desvalorização da borracha amazônica no mercado internacional. Para aumentar as vendas, os comandantes passaram a bajular passageiros, incentivando-os a elogiarem os navios nos jornais para conquistar a simpatia do público consumidor. No entanto, esses mesmos jornais continuavam a receber reclamações relacionadas com a alimentação a bordo.

Em 1913, no porto de Manaus, eclodiu um motim no vapor *Massypira* “por motivo da má qualidade dos alimentos fornecidos”. Eram 316 amotinados, na maioria, trabalhadores destinados a seringais no interior do Amazonas. Eles pagaram mais de quatro mil-réis diários pela viagem e estavam mal acomodados e alimentados. Então, esperaram o navio parar em Manaus para pegar seus pratos e vasilhas, “atirando tudo no convés, em meio de grandes protestos”. O comandante Urbano Campello declarou que não havia marítimos suficientes para conter a revolta, possivelmente usando isso como desculpa para encobrir sua incapacidade. Embora o desfalque de tripulação fosse comum, é provável que tais demandas também fossem dos marítimos. Campello chamou a polícia para conter a revolta e exigir a entrega de supostas armas. Foram destacados sete policiais para bordo e nada mais se ouviu no *Massypira* (*Jornal do Comércio*, Manaus, 23 abr. 1913).

No ano seguinte, em 1914, o marinheiro Braz Ferreira e o moço Cypriano de Carvalho da lancha *São Nicolau* foram à redação do *Jornal do Comércio* (Manaus, 15 mai. 1914) “com uma amostra de farinha podre, dizendo-nos ser essa a alimentação dada com *jabá* aos tripulantes da mesma lancha”. Talvez a dupla tenha se dirigido ao capitão do porto e, desconfiando da sua resolução, decidiu tornar público aquele absurdo. Os marítimos iam até a Capitania quando se sentiam prejudicados de alguma forma, exigindo que seus direitos fossem assegurados pelos regulamentos portuários. Uma dessas normas previa que os comandantes não cortassem as provisões sem considerar o tamanho da tripulação e os dias de viagem. Essa obrigação, que já não era cumprida adequadamente, piorou ainda mais no contexto da Grande Guerra. Naquele momento, os armadores usavam a crise econômica motivada pelo conflito para diminuir despesas com a equipagem, ficando a alimentação no topo dessa lista.

Um caso em especial demonstra que nem todo comandante era conivente com a precariedade alimentar. Em setembro de 1917, a lancha *Alice* navegava pelo rio Madeira. O



responsável por suas provisões era o fretador Alberto Amram, que viajava junto para vigiar o trabalho de todos. Certo dia, o comandante Souza Rosa estava tomando café quando, “notando que faltava manteiga, mandou dizer ao Sr. Alberto Amram (...) que necessitava (...) ser suprida a embarcação, com o necessário”. O fretador se negou a atendê-lo, argumentando que havia manteiga no porão. É possível supor outros desentendimentos anteriores, servindo a ser a falta de manteiga como uma linha final. Daí “choveram insultos os mais pesados, palavras imorais eram lançadas de parte a parte, até que, já desesperado, o comandante atracou-se com Amram, e ambos rolaram pelo convés, numa fúria selvagem”. O fretador conseguiu sacar o revólver e disparou três vezes contra Souza Rosa que, “milagrosamente, não foi atingido”. Amram foi detido a bordo e depois entregue à polícia de Manicoré (*A Capital*, Manaus, 13 set. 1917). Este incidente exemplifica a excepcionalidade de um comandante que quase morre protestando contra a falta de alimento, ainda que para a sua própria mesa. Até aqui já podemos afirmar, com alguma segurança, que manteiga talvez fosse a menor das necessidades no navio.

## Conclusão

A navegação a vapor é frequentemente citada na historiografia como o veículo de transporte primordial da economia gomífera. Em certas interpretações, os vapores parecem funcionar como autômatos, singrando os rios como se fossem caminhos naturais e lineares para o trânsito de pessoas e de mercadorias naquela época. A ideia deste artigo foi apresentar a sobreposição de diferentes temporalidades que podiam ser experimentadas nessas linhas de navegação. Essa sobreposição de continuidades e rupturas tornou possível o transporte de produtos e trabalhadores para a economia extrativista na Amazônia.

A “aventura da borracha” não é uma jornada heroica e guarda lances de degradação humana, não apenas no conhecido drama vivido pelos seringueiros, mas na própria concepção de deslocamento que dá sentido ao êxito daquele momento econômico, reverberado em certa historiografia dita “tradicional”. Ao longo daquelas viagens, uma série de experiências parecia interromper o domínio pleno das pessoas sobre seus próprios destinos, a começar pela falta de escolha sobre seus corpos, ou melhor, a imposição da falta de opções alimentares como marca do desenraizamento promovido pelos avanços do capitalismo.

Apesar da mobilidade geográfica, os trabalhadores passavam a maior parte do tempo sendo enredados em novos mecanismos de controle. Ao mesmo tempo, respondiam, a partir de seus modos de vida, com formas alternativas para superar as dificuldades. Muitas dessas respostas ocupam um lugar na memória como se não tivessem exigido muita luta para a sua

edificação, como é o caso, ainda hoje, das “bolachas de motor” e dos diferentes usos de mandioca em nossas mesas. Aliás, vemos nisso as marcas contra-hegemônicas da agência histórica das populações indígenas, negras e mestiças na realidade amazônica.

Foi em um movimento de idas e vindas, com permanências e mudanças na convivência de diferentes temporalidades a bordo, que o tema da alimentação pode revelar aspectos pouco nítidos na história da navegação sob a perspectiva de uma história social. A capacidade de marítimos e passageiros de exigirem condições mais humanizadas durante seus deslocamentos também reflete o esforço pela manutenção de seus lugares como sujeitos dessa história.

## Referências

- ALMEIDA, Adilson José de. Sociedade armada: o modo senhorial de atuação no Brasil Império. *Anais do Museu Paulista*, v. 23, 2015.
- ALMEIDA, Silvia Capanema de. Corpo, saúde e alimentação na Marinha de Guerra no período pós-abolição, 1890-1910. *Manguinhos*, v. 19, 2012.
- AMORIM, Aníbal. Viagens pelo Brasil: do Rio ao Acre – aspectos da Amazônia: do Rio a Mato Grosso. Rio de Janeiro: Garnier, 1917.
- BITTENCOURT, Agnello. Navegação do Amazonas & portos da Amazônia. Rio de Janeiro: SPVEA, 1959.
- BRAGA, Genesino. Velhos lobos do rio-mar. *Jornal do Comércio*. Manaus, n. 20.798, 12 set. 1971.
- CASCUDO, Câmara. História da alimentação no Brasil. São Paulo: Editora Nacional, 1967, vol. 1: Cardápio indígena, dieta africana, ementa portuguesa.
- DIAS, Adriana. “Os ‘fiéis’ da navalha: Pedro Mineiro, capoeiras, marinheiros e policiais em Salvador na República Velha”. *Afro-Ásia*, n. 32, 2005.
- DIAS, Arthur. O Brasil atual: informações geográficas, políticas e comerciais: impressões de viagem, dados pitorescos e descritivos sobre as principais cidades brasileiras: homens e coisas da atualidade. Gráficos e dados algarismais. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904.
- FERRERAS, Norberto. O cotidiano dos trabalhadores de Buenos Aires (1880-1920). Niterói: Eduff, 2006.
- FONSECA, Dante. O surto gomífero e a navegação na Amazônia. *Revista Veredas Amazônicas*, v. 1, n. 1, 2011.
- FONSECA, Lourenço. No Amazonas. Lisboa: Companhia Geral Typographica, 1895.
- FONTES, Edilza. O pão nosso de cada dia: trabalhadores, indústria da panificação e a legislação trabalhista, Belém, 1940-1954. Belém: Paka-Tatu, 2002.
- KERBEY, Joseph Orton. An American Consul in Amazonia. New York: W. E. Rudge, 1911.
- KOCH-GRÜNBERG, Theodor. Dois anos entre os indígenas: viagens ao noroeste do Brasil (1903-1905). Manaus: EDUA, 2005.
- LOWE, Frederick & SMYTH, William. Narrative of a Journey from Lima to Pará, Across the Andes and Down the Amazon. London: J. Murray, Albermarle-Street, 1836.
- LUSTOSA, Dom Antonio de Almeida. No estuário amazônico (à margem da visita pastoral). Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1976.
- MacDONALD, Janet. Feeding Nelson’s Navy: the True Story of Food at Sea in the Georgian Era. London: Frontline Books, 2004.
- MADRUGA, Manoel. De Manaus a Cataí. *La Voz de España*. Manaus, n. 35, 31 ago. 1907.

MATTOS, Pedro. Trinta dias em águas do Amazonas. Rio de Janeiro: Calvino Filho, 1933.

MICELI, Paulo. O ponto onde estamos: viagens e viajantes na história da expansão e da conquista (Portugal, séculos XV e XVI). Campinas: Editora da Unicamp, 1998.

MONTCLAR, Fidel (Frei). Un viaje por el Putumayo y el Amazonas: ensayo de navegacion. Bogotá: Imprenta Nacional, 1924.

MOURA, Ignacio Baptista de. De Belém a S. João do Araguaia: Valle do rio Tocantins. Rio de Janeiro: Garnier, 1910.

PAIÃO, Caio Giulliano. Os lugares da marinhagem: trabalho e associativismo em Manaus, 1905-1919. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2022.

PEREIRA, Francisco. A história de Abaná. Equador, n. 1, Manaus: Velho Lino, 1929.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925). Manaus: EDUA, 2015.

RODRIGUES, Jaime. “De farinha, bendito seja Deus, estamos por agora muito bem”: uma história da mandioca em perspectiva atlântica. Revista Brasileira de História, v. 37, n. 75, 2017.

RODRIGUES, Jaime. A onça está solta: dimensões do mundo do trabalho marítimo em Portugal e na América portuguesa (séculos XVIII e XIX). Tese (Professor Titular em História do Brasil) – Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2023.

RODRIGUES, Jaime. Um perfil de cargos e funções na marinha mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX. Anos 90, v. 22, n. 42, 2015.

SILVA, Nauber Gavski. Vivendo como classe: as condições de habitação e alimentação do operariado porto-alegrense entre 1905-1932. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

TOMLINSOM, Henry M. The Sea and the Jungle: Being the Narrative of the Voyage of the Tramp Steamer Capella from Swansea to Santa Maria de Belém do Grão-Pará in the Brazil's. London: Duckworth & Co. 1912.

YPIRANGA MONTEIRO, Mário. Comidas e bebidas regionais. Manaus: Edições Governo do Amazonas, 2001.