



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

Caio Giulliano de Souza Paião

Os lugares da marinhagem: trabalho e associativismo em Manaus, 1905-1919

CAMPINAS
2022

CAIO GIULLIANO DE SOUZA PAIÃO

Os lugares da marinhagem: trabalho e associativismo em Manaus, 1905-1919

Tese apresentada ao Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas como parte dos requisitos exigidos para a obtenção do título de Doutor em História, na área de História Social.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Teixeira da Silva

Este trabalho corresponde à versão final da tese defendida por Caio Giulliano de Souza Paião e orientada pelo Prof. Dr. Fernando Teixeira da Silva.

CAMPINAS
2022

Ficha catalográfica
Universidade Estadual de Campinas
Biblioteca do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas
Cecília Maria Jorge Nicolau - CRB 8/3387

P152L Paião, Caio Giulliano de Souza, 1989-
Os lugares da marinhagem : trabalho e associativismo em Manaus,
1905-1919 / Caio Giulliano de Souza Paião. – Campinas, SP : [s.n.],
2022.

Orientador: Fernando Teixeira da Silva.
Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto
de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Marinha mercante - Amazonas - História. 2. Trabalho - Brasil. 3.
Trabalhadores - Brasil. 4. Associativismo. I. Silva, Fernando Teixeira da, 1963-
II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e
Ciências Humanas. III. Título.

Informações Complementares

Título em outro idioma: The merchant seamen's places : work and associativism in
Manaus, 1905-1919

Palavras-chave em inglês:

Merchant navy - Amazon - History

Work - Brazil

Workers - Brazil

Associativism

Área de concentração: História Social

Titulação: Doutor em História

Banca examinadora:

Fernando Teixeira da Silva [Orientador]

Claudio Henrique de Moraes Batalha

Luís Balkar Sá Peixoto Pinheiro

Aldrin Armstrong Silva Castellucci

David Patrício Lacerda

Data de defesa: 02-12-2022

Programa de Pós-Graduação: História

Identificação e informações acadêmicas do(a) aluno(a)

- ORCID do autor: <https://orcid.org/0000-0003-2204-5931>

- Currículo Lattes do autor: <http://lattes.cnpq.br/5528621541070589>



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

A comissão julgadora da defesa da tese de doutorado, composta pelos professores abaixo descritos, em sessão pública da defesa realizada em 2 de dezembro de 2022, considerou o candidato Caio Giulliano de Souza Paião aprovado.

Prof. Dr. Fernando Teixeira da Silva
Prof. Dr. Claudio Henrique de Moraes Batalha
Prof. Dr. Luís Balkar Sá Peixoto Pinheiro
Prof. Dr. Aldrin Armstrong Silva Castellucci
Prof. Dr. David Patricio Lacerda

A ata de defesa com as respectivas assinaturas dos membros da banca encontra-se no SIGA/Sistema de Fluxo de Dissertações/Teses e na Coordenadoria do Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas.

Para Geraldo Pantaleão Sá Peixoto Pinheiro (*in memoriam*)

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pelo suporte financeiro para a realização do doutorado (Processo nº 2018/18252-0), sem o qual seria mais difícil sua conclusão. Sou igualmente grato à leitura atenciosa do/a parecerista anônimo/a ao longo do processo.

Esta pesquisa foi realizada em período de crise de variadas ordens até a pandemia provar o pior. Mas antes disso, no primeiro semestre de 2018, perdi meu avô Zezinho e meu amigo e mestre Geraldo Pinheiro, a quem dedico esta tese. Geraldo encorajou bastante este estudo e estava empolgado para ler os resultados. Fico com a lembrança inesquecível dos conselhos dados à beira do lago do Januári.

Em seguida, agradeço a orientação de Fernando Teixeira da Silva, cujos apontamentos e sugestões deram um novo rumo às minhas leituras e aprumaram meu olhar sobre as fontes. Sem suas “impertinências”, “canetadas” e “cuidados cosméticos” eu estaria à deriva até agora. Do que resulta a amizade e a admiração a esse grande intelectual brasileiro.

No decorrer disso, alinhei meus passos aos de Bethânia e erigimos um mundo nosso de risos e cuidados enquanto ela abria as janelas da minha vida e iluminava a forma como eu via o mundo.

Vamos ao Amazonas: minha mãe e meu pai foram estóicos em me ouvirem falar da pesquisa o tempo todo. Lorenzo foi pego em exposições inesperadas a altas horas da noite. Nelson Tomelin Júnior foi quem me mostrou o caminho dos arquivos e apostou em mim como pesquisador. Embora qualquer deslize nesse trajeto seja de minha total responsabilidade, ainda busco uma forma correta de agradecer-lo. César Augusto Queirós, Luís Balkar e Maria Luiza Ugarte Pinheiro me incentivam sem restrição e nunca se negaram a diálogos e pedidos de ajuda. Além de entregar uma leitura apurada dos primeiros capítulos, Davi Avelino Leal esteve presente dividindo histórias e raridades editoriais. Hélio Dantas salvou o dia com envio de materiais e boa conversa.

No Maranhão: Alexandre Isidio Cardoso teve a gentileza de ler alguns capítulos e me brindou com sugestões valiosas.

No Pará: ainda sem um encontro pessoal, Pablo Nunes Pereira, colega especialista na Marinha de Guerra, me ajudou a decifrar as Capitânicas dos Portos.

Em São Paulo: Maria do Rosário da Cunha Peixoto sabe sempre como reorientar minhas ideias com um carinho sem igual. Jaime Rodrigues me aceitou como aluno especial

em seu curso *História Marítima como História Social* na Unifesp, causando-me um impacto inestimável.

Em Campinas: agradeço à rica participação de Álvaro Pereira do Nascimento e Claudio Batalha na banca de qualificação. Sou grato às professoras, professores e colegas do CECULT pelas leituras e sugestões durante as reuniões de linhas de pesquisa. Numa dessas ocasiões, David Lacerda apontou questões pertinentes para o projeto e me emprestou seus livros. Em labirintos burocráticos, fui salvo pela eficiência de Daniel Hatamoto (secretário do PPGH/IFCH/Unicamp), Flávia Peral (apoio técnico do CECULT) e Leandro Freitas (base de apoio FAPESP/Unicamp).

Agradeço igualmente às trabalhadoras e trabalhadores de diferentes arquivos, acervos e bibliotecas de Manaus, Campinas e Rio de Janeiro pela solicitude durante visitas e consultas.

No ato de defesa, tive a felicidade de uma banca composta por Luís Balkar Pinheiro, Aldrin Castellucci, David Lacerda e Claudio Batalha. Muito obrigado pela leitura criteriosa e pelas ponderações de vocês.

A amizade dessas pessoas foi determinante nos momentos certos e, mais do que leitores/as fenomenais, elas aliviaram a dureza que foi viver esses últimos anos: Gabriela Nery, Marcos Paulo Amorim e Renan Cambize. Impossível dizer quantas vezes vocês fizeram a diferença.

Finalmente, aprendi com os marítimos que o horizonte não se limita pelos olhos, que na aparente infinitude das águas é possível projetar seus próprios horizontes e mais adiante ou mais perto do que imaginamos há lugar para a esperança.

RESUMO

O advento da navegação a vapor no rio Amazonas, a partir de 1853, foi um projeto que imbricou noções de modernidade e progresso a um processo de racialização do trabalho marítimo. No caso, a racialização é um elemento-chave para discutir lugares de subalternidade designados para os ocupantes de convés e de fogo, na maioria, descendentes de indígenas e africanos. A separação dessas funções concebida pelo oficialato não se limitava à organização das tarefas de bordo, mas buscava ser expandida para interditar a autonomia da marinhagem fora dos navios. O porto de Manaus é o mundo desembarcado analisado aqui, transformado no início do século XX para atender a alta demanda pela borracha amazônica. A escolha dos marítimos pela matrícula em Manaus informa aspirações próprias de liberdade naquele espaço, cuja modernização implicava num apagamento da influência indígena e africana daquela vida portuária. O período estudado abarca o momento em que as associações de marítimos ressignificaram os lugares ocupados nos ofícios para galgar participação política no regime republicano, contrapondo-se à naturalização da inferioridade dos trabalhadores braçais e à exclusão de sua cidadania. O recorte temporal inicia-se com a criação da primeira associação por ofício, em 1905, abrange motins e greves no curso da Grande Guerra, e encerra-se em 1919, quando os marítimos amazonenses propuseram a inserção da categoria na legislação social. Até então, a marinha mercante estava sujeita à jurisdição militar e proibida de reivindicar direitos junto à classe trabalhadora. Esta tese problematiza a subordinação imposta à marinhagem por viés jurídico, profissional e associativo, considerando a imposição de lógicas de racialização dos anos seguintes ao fim da escravidão. E discute a agência dos marítimos em criarem seus próprios lugares nos espaços físicos, nos locais de trabalho e no associativismo. Veremos o papel desses lugares no “fazer-se” de uma categoria, revisitando temas da História Marítima, da “era das velas” e do tráfico atlântico, para perceber continuidades e mudanças na “era dos vapores” em uma região distante do litoral.

Palavras-chave:

Marinha mercante – Amazonas – História; Trabalho – Brasil; Trabalhadores – Brasil; Associativismo.

ABSTRACT

The advent of steam navigation on the Amazon River, starting in 1853, was a project that intertwined notions of modernity and progress with a process of racialization of maritime work. In this case, racialization is a key element to discuss subordination places assigned to the occupants of the deck and fire, most of whom are of indigenous and African descent. The separation of these functions conceived by the officers was not limited to the organization of tasks on board, but sought to be expanded to prohibit the autonomy of seamen outside the ships. The port of Manaus is the disembarked world analyzed here, transformed at the beginning of the 20th century to meet the high demand for rubber. The choice of seafarers to enroll in Manaus informs aspirations of freedom in that space, whose modernization implied an erasure of the indigenous and african influence of that port life. The period studied encompasses the moment when seafarers' associations re-signified the positions occupied in trades to gain political participation in the republican regime, opposing the naturalization of the inferiority of manual workers and the exclusion of their citizenship. The backgrounds begins with the creation of the first association by trade, in 1905, encompasses riots and strikes during the Great War, and ends in 1919, when Amazonian seafarers proposed the inclusion of the category in social legislation. Until then, the merchant navy was subject to military jurisdiction and prohibited from claiming rights with the working class. This thesis problematizes the subordination imposed on mariners by legal, professional and associative bias, considering the imposition of racialization logics in the years following the end of slavery. And it discusses the agency of seafarers in creating their own places in physical spaces, in workplaces and in associations. We will see the role of these places in the making of a working class, revisiting themes from Maritime History, the “Age of Sail” and the Atlantic trade, to perceive continuities and changes in the “Age of Steamer” in a region far from the coast.

Keywords:

Merchant Navy – Amazon – History; Work – Brazil; Workers – Brazil; Associativism.

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1:** “Panorama of Manáos. River Front”, 60
- Figura 2:** “Porto de Manáos”, 68
- Figura 3:** Caderneta de Thadeu Francisco dos Santos [rasurada], 76
- Figura 4:** Colagem de duas fotografias de Gil Ruiz: “Parte da tripulação do ‘Paes de Carvalho’, ‘posando’ especialmente para Redempção junto ao vapor ‘Índio do Brasil’, que a trouxe de Cametá” e “Mário de Assis Costa”, 104
- Figura 5:** Colagem de fotogravuras da lancha *Cezar*, do maquinista Manoel Antonio Ribeiro e do taifeiro Zacarias Custódio do Nascimento, 153
- Figura 6:** Fotogravura das costas do criado Mário da Cunha Souto, 156
- Figura 7:** Emblema da União dos Foguistas [RJ], 175

LISTA DE GRÁFICOS, QUADROS E TABELAS

Gráfico 1: Total de matrículas no Amazonas (1872-1921), 80

Quadro 1: Companhias particulares (c. 1874-c. 1940), 85

Quadro 2: Componentes coligados da Federação Marítima (1914-1915), 239

Tabela 1: Matrículas de nacionais e estrangeiros no Amazonas, 79

LISTA DE ABREVIACÕES

ACA – Associação Comercial do Amazonas
AEL – Arquivo Edgard Leuenroth/Unicamp
AN – Arquivo Nacional
APAM – Arquivo Público do Amazonas
APMMA – Associação de Pilotos da Marinha Mercante do Amazonas
CCPA – Centro Cultural Povos da Amazônia
CDMAM – Centro de Documentação e Memória da Amazônia
IGHA – Instituto Geográfico e Histórico do Amazonas
JC – *Jornal do Comércio*
LHIA – Laboratório de História da Imprensa no Amazonas/UFAM
LMB – Liga Marítima Brasileira
LNA – Liga Naval da Amazônia
OIT – Organização Internacional do Trabalho
SBPA – Sociedade Beneficente de Práticos do Amazonas
SBUFM – Sociedade Beneficente União dos Foguistas de Manaus
TJAM – Tribunal de Justiça do Estado do Amazonas
UMM – União de Marinheiros e Moços do Amazonas
UPA – União de Práticos da Amazônia

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO – DEFININDO LUGARES, 14

PARTE I – O LUGAR NO ESPAÇO

1. PELO RIO-MAR, 33
2. NO PORTO DE MANAUS, 59
3. NAVIO-ARQUIPÉLAGO, 88

PARTE II – O LUGAR DE TRABALHO

4. 24 HORAS A BORDO DE UM VAPOR, 108
5. OS LIMITES DA TOLERÂNCIA, 129

PARTE III – O LUGAR DE LUTA

6. FRAGMENTAÇÃO ASSOCIATIVA, 159
7. EM BUSCA DA UNIDADE ASSOCIATIVA, 190
8. DOS MOTINS ÀS GREVES, 244

CONCLUSÃO – O LUGAR ALCANÇADO, 297

REFERÊNCIAS, 302

INTRODUÇÃO – DEFININDO LUGARES

No começo dos anos 1980, Lélia Gonzalez afirmou que “diferentes modos de dominação das diferentes fases de produção econômica no Brasil parecem coincidir num mesmo ponto: a reinterpretção da teoria do lugar natural, de Aristóteles”, segundo a qual cada corpo estaria adequado a um lugar determinado por sua natureza. Para a antropóloga e militante do Movimento Negro Unificado, era preciso avaliar como o pensamento aristotélico sedimentou, ao longo do tempo, uma divisão de lugares físicos e simbólicos segundo critérios raciais. Gonzalez alertava para uma espécie de segregação racial dissimulada por práticas e discursos sem necessariamente tomar a forma de lei.¹

A proposta da autora justifica o título do livro *Lugar de negro* (1982), escrito em parceria com o sociólogo Carlos Hasenbalg. A ideia central de Gonzalez inspira este estudo sobre a marinhagem mercante em Manaus, que discute a racialização de diferentes lugares concebidos ao grupo e seus ofícios, dentro e fora dos locais de trabalho. Em contrapartida, veremos como a categoria subverteu e minou, de baixo para cima, a estruturação dessas desigualdades para ser reconhecida como sujeito de direitos e não corpos destinados a lugares subalternizados. A definição desses lugares atendia às concepções da época, quando as elites proprietárias viam a modernização naval como elemento-chave para superar atrasos sociais e culturais atribuídos a negros, indígenas e mestiços preponderantes na marinha brasileira.²

Inicialmente, ponderei sobre a melhor forma de denominar esse grupo de trabalhadores. Seus tratamentos são diversos e se multiplicaram com o tempo e a transformação tecnológica da navegação. Para Vítor Oliveira, sobre os marítimos do rio da Prata os tratamentos eram assentados no cotidiano de bordo, no qual se generalizavam os termos: marítimos, marujos, marinheiros, tripulantes, embarcações.³ Para designar o coletivo, o mais usual era “marinhagem”. Apesar de o grupo analisado aqui também serem trabalhadores fluviais, era muito raro eles reivindicarem a condição “fluvial” como diferencial da turma de água salgada. Já “marinheiro” aparece na tese designando o ofício específico de

¹ Lélia Gonzalez. “O golpe de 1964, o novo modelo econômico e a população negra”. Lélia Gonzalez & Carlos Hasenbalg. *Lugar de negro*. Rio de Janeiro: Zahar, 2022, pp. 21-22.

² Sobre como os projetos de modernização da marinha brasileira incidiam na composição racial e cultural de seus marinheiros, cf. Silvia Capanema Almeida. “A modernização do material e do pessoal da Marinha nas vésperas da revolta dos marujos de 1910. Modelos e contradições”. *Estudos Históricos*, 23 (45), 2010. Silvana Jeha. *A galera heterogênea*. Naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, c. 1822-c. 1854. Tese de doutorado. Rio de Janeiro, PUC/RJ, 2011. Álvaro Pereira do Nascimento. *Marinheiros em revolta*. Recrutamento e disciplina na Marinha de Guerra (1880-1910). Dissertação de mestrado. Campinas, Unicamp, 1997.

³ Vítor Oliveira. *Nas águas do Prata*. Os trabalhadores da rota fluvial entre Buenos Aires e Corumbá (1910-1930). Campinas: Editora da Unicamp, 2009, p. 90.

convés. Com o advento dos vapores, isso foi objeto de disputa dos veteranos anteriores às máquinas, que viam foguistas, carvoeiros e maquinistas como não-marinheiros. Por conta disso, esses adotaram a identidade mais genérica de “marítimo” para evitar confusão com os profissionais da navegação. Mas foguistas e carvoeiros chegaram a se identificar mais como “proletários” ou “operários” do que “marítimos” propriamente ditos. Isso ocorreu concomitante à racialização de suas funções, que passaram a ser inferiorizadas perante os “verdadeiros” marítimos ou marinheiros: quem realizava nos vapores tarefas persistentes à transição tecnológica (práticos, pilotos, marinheiros etc.). Os termos davam mostras de lugares em disputa que impunham certa cautela para denominar o grupo.

Pela análise documental, “marinhagem” não se refere apenas ao coletivo de marítimos, mas a um grupo incumbido do ofício de bordo sem necessariamente restringir-se ao convés. Optei pelo termo no título da tese, porque interpreto os ofícios como lugares ressignificados pelos marítimos para serem reconhecidos como trabalhadores livres ao invés de reservas da Armada. Nesse campo de lutas, problematizo os lugares do “fazer-se” de uma “classe marítima” (nos discursos das lideranças) e da “marinhagem” (englobando todo o conjunto embarcado). O processo da sua identificação como trabalhadores desafiou a República a legitimar lugares de direitos a despeito dos códigos militares a que estariam sujeitos.

Dessa forma, como avaliar esse processo na região amazônica, que abrigava boa parte do contingente marítimo nacional e onde a vida náutica era tão rica quanto as cores e etnias daquele mundo fluvial? O primeiro passo é entender a racialização como indissociável da modernização dos transportes navais.

Sublinhemos o conceito de *racialização* aqui referido. De início, racismo e racialização não são entendidos aqui como sinônimos. A racialização aparece na tese como um processo histórico e social por meio do qual as categorias raciais são criadas, experimentadas e transformadas, categorias que resultam de uma construção social, historicamente em disputa, que as torna tangíveis no campo das relações sociais e da produção de sentidos. Portanto, o uso do conceito permite entender os mecanismos que levam os sujeitos históricos a acreditar nessas categorias e agir em função delas. Para Didier Fassin, “falar de racialização é, assim, tornar explícito aquilo que o mundo social produz de maneira implícita”.⁴ Ou, conforme Barbara Weinstein, o processo de racialização era “algo que se

⁴ Didier Fassin. “Nem raça, nem racismo. O que racializar significa”. In: Lilia Schwarcz & Maria Helena P.T. Machado (org.). *Emancipação, inclusão e exclusão*. Desafios do passado e do presente. São Paulo: Edusp, 2018, pp. 62-63.

sabia sem que fosse necessário dizer – sinal supremo de uma construção bem-sucedida, ou hegemônica”.⁵

Raça e cor da pele nem sempre estão explicitadas na documentação como fatores explicativos da desqualificação ou inferioridades imputadas aos marítimos. Ao contrário, os estigmas sociais aparecem constitutivos em explicações calcadas na etnia, nos determinismos climáticos e geográficos, na cultura e na história. Comumente, o racismo aparece dissimulado quando enfocamos populações não brancas, vistas atreladas ao atraso social e cultural. Dessa forma, se raça e racismo não emergem explicitamente, é possível identificar processos de racialização quando a heterogeneidade de um grupo, como os marítimos, é substituída por uma homogeneização que silencia diferenças concretas. Os indivíduos são então dissolvidos em abstrações e seus corpos enquadrados numa escala de valores que determina sua posição social e cultural pela origem regional ou pelo lugar ocupado na sociedade.⁶

Podemos analisar dimensões racializadas no tratamento dispensado nos locais de trabalho, espaços de sociabilidades e na vida associativa da categoria. Por exemplo, na ideia de incapacidade de auto-gestão nas fainas; a estratificação desigual dos espaços de trabalho; a insistência de que a deferência aos oficiais prevaleceria fora dos barcos; a manutenção de relações paternalistas entre oficiais e embarcações mais jovens; o castigo físico como medida disciplinar etc. Eram tratamentos orientados por uma suposta organização eficiente do trabalho nos vapores, que operaria um corte com o tempo das velas, remos e varas. Antes dos vapores era recorrente a formação de tripulações interétnicas que detinham maior autonomia nas equipagens e que subvertiam a experiência de mobilidade ao seu favor, ainda que sob o jugo do trabalho forçado e da escravidão. Assim, a racialização do trabalho marítimo não pode ser dissociada da transição tecnológica imposta pelas elites proprietárias do extremo norte.

Na chegada dos vapores, o tratamento dispensado aos marítimos foi elaborado segundo concepções de modernidade e progresso, contrapostas à navegação tradicional realizada por mulheres, homens e crianças de origem negra e indígena, consideradas arcaicas e atrasadas. Entendo modernidade e progresso enquanto planejamentos do capitalismo em expansão, que tinha na industrialização sua expressão máxima. E as elites proprietárias que advogavam a navegação a vapor compreendiam isso de forma racializada: como fruto da industrialização, os vapores demarcavam não só um novo modelo de negócio, mas uma

⁵ Barbara Weinstein. *A cor da modernidade. A branquitude e a formação da identidade paulista*. São Paulo: Edusp, 2022, p. 29.

⁶ Ancoro esta conceituação em Fernando Teixeira da Silva. *As cores do campo. Trabalhadores rurais, direitos e “raça” – Brasil, entreguerras*. Texto inédito, 2022, pp. 2-3.

aspiração que imbricava raça e cultura. Para operar os modernos vapores, era preciso racializar a navegação como o lugar de trabalho de um “marítimo ideal” (de preferência, branco) e forçar os de pele escura à subserviência.⁷

Diante da ausência de um marítimo ideal, os comandantes de vapores se viram obrigados a equipar os habitantes locais, independente se afeitos ou não à vida embarcada. Contudo, havia nos vapores uma disposição para racializar a divisão dos trabalhos a bordo: os mais instruídos que se incumbiam da navegação e do maquinário (práticos, pilotos e maquinistas) e os que exerciam trabalho braçal (foguistas, carvoeiros, marinheiros e moços). O progresso imaginado em tal contexto seria a realização das fainas de forma seccionada e reproduzindo desigualdade racial, pois as ocupações de bordo equivaliam a privilégios e desvantagens que os acompanhavam em terra. O que escapava ao oficialato era que, ao invés dos marítimos submeterem-se a lugares de inferioridade, eles forjaram identificações de ofício e criaram suas próprias associações, conferindo outros valores àquelas ocupações.

Ainda com Lélia Gonzalez, a racialização dos lugares como forma de dominação serve, sobretudo, para deter a unidade e a organização dos subalternos.⁸ Nesse sentido, o recorte temporal da tese orienta-se pela criação e ascensão das associações marítimas, entendidas como produto de lugares elaborados pela própria marinhagem, a qual conseguia deslindar novos rumos de vida a partir delas.

Abordei a conjuntura das primeiras associações de oficiais organizadas com a chegada dos vapores mercantes a partir de 1853, mas o ponto de partida é a criação da primeira associação de ofício no Amazonas, a União dos Foguistas de Manaus (1905) até o ápice das mobilizações marujas, em 1919. Para tanto, observar também as décadas finais da escravidão (1870-1880) ajudará a compreender a composição étnicorracial desses marítimos e suas concepções de trabalho livre e associativismo.

A dimensão aquática abordada aqui cobre o trecho entre Belém e Manaus, com algumas incursões no sudoeste do Amazonas. Entre essas duas cidades havia um leque variado de linhas de vapores, compondo o maior fluxo fluvial do continente. Nesse movimento, os marítimos passaram a tecer uma rede social para dinamizar estratégias associativas e militância operária. A pesquisa centrou-se em Manaus, uma cidade portuária exclusivamente fluvial dotada de dinâmicas próprias na racialização de sua marinhagem e seus desdobramentos associativos. Quanto aos locais afastados das duas capitais, eles

⁷ Aproprio-me da interpretação de Paulo Drinot a respeito do processo de racialização presente nos projetos de industrialização do Peru. *The Allure of Labor. Workers, Race, and the Making of the Peruvian State*. Durham; London: Duke University Press, 2011, pp. 2-3.

⁸ Lélia Gonzalez. O golpe de 1964, p. 21.

permitem observar como a autoridade dos comandantes se manifestava longe da vigilância terrestre e como as tripulações reagiam às adversidades. Considero tais experiências cruciais para discutir a organização dos marítimos em terra. Essa discussão é realizada numa confluência de estudos sobre trabalho marítimo e vida portuária, dos mundos do trabalho no pós-abolição e do associativismo operário.

O encontro das águas

Os estudos históricos sobre o mundo marítimo podem ser divididos basicamente entre História Atlântica, História Naval e História Marítima. A História Atlântica possui uma conceituação bastante ampla, que compreende toda a história do Ocidente no período moderno e inclui as costas atlânticas da Europa, da África e das Américas.⁹

Para David Armitage, o Atlântico figura como uma das poucas categorias históricas detentora de uma “geografia interna”, que diferencia histórias produzidas sobre os Estados Nacionais, com fronteiras geopolíticas instáveis e móveis. Os especialistas do tráfico de escravos apropriaram-se do termo com desenvoltura, abordando as costas como vias de comunicação de um negócio que mobilizava pessoas e culturas.¹⁰ Houve também um florescimento de estudos de outros mares e oceanos, seus sistemas coloniais de dominação, a dimensão transnacional do trabalho marítimo etc.¹¹ Esta tese dialoga com tais estudos pela proposta de Armitage, segundo a qual todo caminho aquático é produto histórico da navegação e de seus navegadores.¹²

Nos confins da Amazônia, o mundo atlântico aparece como um efeito da colonização no interior do território, como eco de um mundo do trabalho que dotou de sentidos um “território do vazio” ou um “não lugar”, como Alain Corbain disserta sobre as incursões

⁹ Silvana Jeha. *A galera heterogênea*. Naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, c. 1822-c. 1854. Tese de doutorado. Rio de Janeiro, PUC/RJ, 2011, pp. 33-34.

¹⁰ A lista de autores é extensa, mas faço questão de listar os seguintes: Jaime Rodrigues. *De costa a costa*. Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005. Sowande’ Mustakeem. *Slavery at Sea*. Terror, Sex, and Sickness in the Middle Passage. Urbana: University of Illinois Press, 2016. Marcus Rediker. *O navio negreiro*. Uma história humana. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

¹¹ Cf. Mathias van Rossum. “The Rise of Asian Sailor? Inter-asiatic Shipping, the Dutch East Indian Company and Maritime Labour Markets (1500-1800)”. In: Sabhyasachi Battacharya (ed.). *Towards a New History of Work*. New Delhi: Tulika Books, 2014. Alessandro Stanziani. *Sailors, Slaves, and Immigrants. Bondage in the Indian Ocean World, 1750-1914*. New York: Palgrave Macmillan, 2014. John Grider. “‘I Espied a Chinaman’. Chinese Sailors and the Fracturing of the Nineteenth Century Pacific Maritime Labour Force”. *Slavery and Abolition*, vol. 31, n. 3, sept. 2010.

¹² David Armitage. “Three Concepts of Atlantic History”. In: David Armitage & Michael J. Braddick (ed.). *The British Atlantic World, 1500-1800*. New York: Palgrave Macmillan, 2002.

oceânicas do mercantilismo.¹³ O avanço capitalista pelo rio Amazonas trouxe consigo ideias e concepções cristalizadas das aventuras do comércio atlântico e do tráfico humano, considerando os rincões da Amazônia à mercê desses interesses, desde o século XVI. Essa perspectiva moldou a forma como a marinha mercante era entendida nos séculos seguintes no Brasil: como estratégica à penetração do capitalismo em território tido como vazio, remoto, carente de relações comerciais e de civilização. Tal entendimento marcou a História Naval produzida no país. Como meu foco é a marinha mercante, mantenho distância crítica do olhar militarizado de estudos que tendem a ofuscar a agência de marítimos sem patentes de oficiais.

Em suma, a História Naval ocupa-se basicamente da transformação técnica das marinhas ao redor do mundo, do espaço aquático como objeto de disputa entre as nações, da expansão comercial e de vultos da marinha: oficiais militares e grandes navegadores mercantes. Apesar de estudos mais recentes, sensíveis às questões dos mundos do trabalho na indústria naval,¹⁴ a maioria do que se apresenta como História Naval foi escrito por oficiais da Marinha, eivada de ideias militaristas, eurocentradas e racializadas.¹⁵ A História Naval também resulta do processo histórico que operou hierarquizações na marinha e privilegiou certos temas em detrimento de outros, numa espécie de espelho da divisão entre oficiais e subalternos. A crítica de Norbert Elias a tais interpretações inspira algumas de minhas reflexões.

Para Elias, a divisão das marinhas mercantes e militares ocorreu durante a era das grandes navegações, quando a figura do militar e do marinheiro se fundiu para proteger interesses nacionais sobre as águas (segurança e comércio).¹⁶ Nesse ensaio pioneiro sobre o trabalho marítimo, publicado originalmente em 1950, Elias procurou entender como as inovações tecnológicas e as capacidades individuais e coletivas deram condições para que a profissão marítima passasse a existir. Nessa linha, a análise histórica da profissão marítima precisaria observar problemas herdados através do tempo e as formas pensadas e vividas pelos profissionais para resolvê-los. Elias não avança a respeito dessas formas criadas pelos marítimos, e opta por uma caracterização das hierarquias entre a profissão, prezando pela

¹³ Cf. Alain Corbin. *The Lure of the Sea. The Discovery of the Seaside in the Western World, 1750-1840*. Berkeley; Los Angeles: University of California Press, 1994.

¹⁴ Classificar como História Naval a tese de David Patricio Lacerda limitaria sua importante contribuição sobre a história da construção naval no Brasil. É evidente que problematiza temas caros a esse escopo, mas o autor os ultrapassa quando avalia o desenvolvimento dessa indústria e seus reflexos na organização de seus trabalhadores. Cf. *Trabalho, política e solidariedade operária*. Uma história social do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (c.1860-c.1890). Tese de doutorado. Campinas, Unicamp, 2016.

¹⁵ Apesar do título de seu livro, são esses os temas tratados pelo vice-almirante João Carlos Caminha em *História Marítima*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.

¹⁶ Norbert Elias. “Estudos sobre a gênese da profissão naval: cavalheiros e tarpaulins”. *Mana*, n. 7, 2001, p. 96.

explicação de ordem social e cultural. Os avanços na abordagem da agência marítima, mais alinhada aos meus objetivos, encontram-se nos estudos de História Marítima pelo viés da História Social.

A História Marítima como História Social também lida com problemas levantados pelos estudos atlânticos, mas descentraliza do Estado Nação e não se restringe a um oceano em particular, aliás, defendendo ainda que não deva se restringir às águas salgadas.¹⁷ Segundo Marcus Rediker, escrever História Marítima “vista de baixo” é responder ao elitismo de velhas abordagens marítimas ou navais, e também superar um obstáculo mais sutil que ele classifica como “terracentrismo”: a suposição de que a história humana está atrelada à terra firme, um pensamento fortalecido com a ascensão do Estado Nação, no final do século XVIII, quando poder e soberania ligavam definições étnicas e nacionais do “povo” à sua terra, seu solo. Ao mesmo tempo, a geração romântica esvaziou as águas de navios e marinheiros reais para substituí-los por figuras imaginárias, tendo por maior veículo de divulgação a literatura marítima.¹⁸ A fuga do “terracentrismo” para o encontro de navios e marinheiros reais estrutura os objetivos desse campo de estudos, que valoriza a agência histórica de mulheres e homens sobre as águas.

Mas descentralizar a localização física da ação humana não supõe que abandonemos a dimensão portuária como extensão e ponto de partida das vivências sobre as águas.¹⁹ Cada parada pelos portos era um momento-chave para os marítimos colocarem em prática uma série de experiências recíprocas com aqueles que faziam do porto local de trabalho e de sociabilidades. Para Jaime Rodrigues e Flávio Gonçalves dos Santos, “ofícios, culturas profissionais, formas de organização, trânsito intenso, paisagens diversificadas, línguas e etnias diversas em convívio: tudo isso aproxima a história dos portos e das cidades portuárias”. Os autores não desconectam isso da vida a bordo. Os navios também seriam

¹⁷ Sinto-me acompanhado pelos seguintes trabalhos: Sergio Paolo Solano. “De bogas a navegantes. Los trabajadores del transporte por el río Magdalena, 1850-1930”. *Historia Caribe*, vol. 3, 1998. Thomas Buccanan. *Black Life on the Mississippi*. Slaves, Free Blacks, and the Western Steamboat World. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2004. Marina Ertzog. “Insubmissos e desertores. Os barqueiros do Araguaia e a divisão do trabalho na navegação interprovincial – (Goiás-Pará – século 19)”. *Revista Litteris*, n. 14, 2014. Marcus Carvalho. “Os caminhos do rio. Negros canoeiros no Recife na primeira metade do século XIX”. *Afro-Ásia*, 19/20, 1997.

¹⁸ Marcus Rediker. *Outlaws of the Atlantic*. Sailors, Pirates, and Motley Crews in the Age of Sail. Boston: Beacon Press, 2014, p. 9. Sobre a literatura marítima, cf. John Peck. *Maritime Fiction*. Sailors and the Sea in British and American Novels, 1719-1917. New York: Palgrave Macmillan, 2001. Também realizei uma reflexão do tema para o caso de Manaus, em “A identidade dos marinheiros de Manaus pelo mundo das histórias lidas e contadas na Primeira República”. *Revista do IHGB*, vol. 486, 2021.

¹⁹ A mobilidade das ideias radicais e da tecitura das relações entre marinheiros, portuários, ambulantes, escravizados e livres propiciaram identificações coletivas entre diferentes sujeitos e suas aspirações de liberdade, situadas nas fimbrias do poder colonial, como vemos em Julius Scott. *The Common Wind*. Afro-American Currents in the Age of the Haitian Revolution. New York: Verso, 2018.

lugares sociais da diversidade e do movimento, “embora o isolamento e as constantes tentativas de impor a disciplina em pleno mar tenham feito com que historiadores observassem a vida dos embarcados como um fenômeno semelhante ao que ocorria nos ambientes da prisão ou da fábrica”.²⁰

Minha leitura sobre a marinhagem em Manaus avalia de forma interconectada as experiências vividas e construídas em terra e a bordo. Todavia, o estudo de um porto a mil milhas do Atlântico impôs uma reorientação da História Marítima para o interior do continente. Como as propostas de análise supracitadas podem ser investigadas longe dos oceanos? O porto de Manaus permite que olhemos para a terra e para as águas de forma relacional e como produto da marinhagem fluvial que, diferente da oceânica, possuía outras relações “entre margens” durante o tempo que navegavam. E isso teve implicações nos processos de racialização, deflagração de motins, deserções e relações com ribeirinhos, mocambos e comunidades indígenas das beiradas do rio Amazonas.

A História Marítima realizada no Brasil exhibe uma produção vigorosa de pesquisas. Estudos sobre a navegação atlântica, vida cotidiana do trabalho embarcado e portuário, tráfico de escravizados, dentre outros objetos, já dispõem de obras referenciais.²¹ Esta tese, contudo, situa-se em cronologia e conjuntura incomum ao que vem sendo produzido nesse campo. A grande maioria dos estudos insere-se no chamado *Age of Sail* (a “era das velas” corresponde às navegações dos séculos XVI-XIX), centram-se nas travessias atlânticas, em águas salgadas e no litoral, com poucos avanços ao século XX. Tenho débito com esses trabalhos, entretanto, meu enfoque na “era dos vapores” propõe uma possibilidade investigativa sobre continuidades e rupturas da “era das velas” para observar uma História Marítima nos mundos do trabalho no pós-abolição.

O pós-abolição como problema

Em avaliação de Sidney Chalhoub e Fernando Teixeira da Silva, na historiografia do trabalho dos anos 1980 ocorreu uma passagem do “paradigma da ausência”, que abordava os trabalhadores brasileiros por aquilo que eles não eram ou não tinham (em relação a outros

²⁰ Jaime Rodrigues & Flávio Gonçalves dos Santos. “História Marítima e Portuária em revista”. *Almanack*, n. 21, 2019, p. 2. A respeito do paralelo entre navios, prisões e fábricas, os autores se referem ao clássico artigo de Peter Linebaugh. “Todas as montanhas atlânticas estremeeceram”. *Revista Brasileira de História* (no especial “À *Lucta, trabalhadores!*”). São Paulo: Marco Zero, 1984.

²¹ Posso citar: Jaime Rodrigues. *De costa a costa*. Silvana Jeha. *Galera heterogênea*. Luiz Geraldo Silva. *A faina, a festa e o rito*. Uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX). Campinas: Papirus, 2001. Vinicius Oliveira. *Sobre águas revoltas*. Cultura política maruja na cidade portuária de Rio Grande/RS (1835 a 1864). Tese de doutorado. Porto Alegre, UFRGS, 2013. José Carlos Barreiro. “A formação da força de trabalho marítima no Brasil. Cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850)”. *Tempo*, n. 15, 2010.

modelos nacionais) para um “paradigma da agência”, que valorizava as ações de escravizados, libertos e trabalhadores urbanos em negociações e decisões diante de instituições e poderes normativos. Eram as primeiras fissuras no “muro de Berlim historiográfico” erigido entre estudiosas/os da escravidão e estudiosos/as dos trabalhadores urbanos e do movimento operário. Um dos principais desafios era transpor a desqualificação racial herdada da escravidão no mundo do trabalho livre, contrastada com o suposto modelo de desenvolvimento histórico europeu ocidental: “Lá, costumes e tradições densas haviam fecundado as lutas operárias; aqui, a escravidão legara ausência de cultura política, a ser suprimida por cabeças e ideologias importadas do centro do mundo e propulsoras exclusivas do movimento operário brasileiro [...]”. Cabia aos/às historiadores/as sociais assumirem que compartilhavam ênfase nos modos como os sujeitos históricos lidavam com estruturas de reprodução de desigualdades e injustiças, as quais não conseguiam escapar.²²

Álvaro Pereira do Nascimento recuperou o debate e alertou que a persistência de uma cronologia calcada no “muro de Berlim historiográfico” impede compreensão sobre continuidades e mudanças na “realidade de países que experimentaram a escravidão moderna ou viveram dentro de hierarquias raciais, étnicas e de gênero complexas” que “exigia e exige muito mais reflexão a partir de diálogos interseccionais que aqueles imaginados enquanto essencialmente brancos e europeus”. Não devemos menosprezar o peso das hierarquias raciais, étnicas e de gênero em uma sociedade que pensava, agia e se entendia enquanto escravista.²³

Na senda da discussão, entendo que continuidades e rupturas do mundo senhorial e das lutas por liberdade no regime republicano estão presentes no planejamento racializado da navegação a vapor na Amazônia, desde a segunda metade do século XIX. Isso faz dos estudos do pós-abolição vitais para abordar a modernização naval no interior do continente, no qual a navegação tradicional era dominada por populações negras, indígenas e mestiças, independente de sua condição jurídica. O processo de organização desses trabalhadores, que se (re)compõem com migrantes vindos de áreas escravistas do litoral, reitera a importância do pós-abolição para o associativismo marítimo em Manaus, no raiar do século XX.

O termo “pós-abolição” tem por vezes acarretado confusões acerca de seu uso como conceito ou temporalidade. Aqui ele é adotado segundo Hebe Mattos e Ana Maria Rios, como um problema de pesquisa que redefine alguns conceitos-chave no estudo de sociedades pós-

²² Sidney Chalhoub & Fernando Teixeira da Silva. “Sujeitos no imaginário acadêmico. Escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980”. *Cadernos AEL*, vol. 14, n. 26, 2009, p. 16.

²³ Álvaro Pereira do Nascimento. “Trabalhadores negros e o ‘paradigma da ausência’”. *Contribuições à História Social do Trabalho no Brasil*. *Estudos Históricos*, vol. 29, 2016, pp. 615-617.

emancipadas nas Américas. Trata-se de reconhecer que o processo de destruição da escravidão moderna esteve visceralmente imbricado com a definição e extensão dos direitos de cidadania após a escravidão. É que a “definição e o alcance desses direitos esteve relacionado com uma contínua produção social de identidades, hierarquias e categorias raciais”.²⁴ Das articulações de conceitos do pós-abolição, a que mais irei me referir é entre racialização e cidadania.

Para Claudio Batalha, o conceito de cidadania requer cuidado e deve sempre vir acompanhado de uma explicação sobre seu significado em cada contexto. O contexto desta tese é o da Primeira República, regime cuja ideia de cidadania levou à inclusão e ao mesmo tempo à exclusão social e política das classes trabalhadoras. O associativismo marítimo, tal como de outras categorias, podia não recorrer ao termo “cidadania” em suas manifestações,²⁵ mas expressava de várias formas seu interesse de participação política: na luta pela extensão do direito de voto; pela liberdade de livre associação; pela reivindicação de legislação social; e, no caso em tela, pelo reconhecimento do lugar de trabalhador livre e isento de submissão irrestrita à esfera militar etc. Ainda com Batalha, o mundo associativo entrevia um espaço de participação política que não dependia de normas legais que regiam a política formal, “constituindo uma espécie de contra-sociedade, governada por outros valores”.²⁶ Defendo que os valores presentes nas associações marítimas eram oriundos do seu mundo de trabalho, com suas noções próprias de disciplina; tendência a hierarquizações por origem, idade, ofício e cor da pele; e um insistente trabalho por parte dos oficiais em replicar nas associações a mesma dinâmica de deferência e obediência de bordo.

Acerquei os elementos acima buscando não perder de vista o escopo racializado da fragmentação das associações marítimas, pelo fato de que elas pavimentaram uma expansão de direitos a sujeitos que prezavam pela liberdade, pela autonomia e pela mobilidade conquistadas com o fim da escravidão. Em contraparte, autoridades civis e militares buscavam manter visíveis as fronteiras da obediência para não perderem o controle sobre o setor de exportação. Esse debate seria facilmente diluído com uma leitura precipitada do “coronelismo marítimo”.

²⁴ Hebe Mattos & Ana Maria Rios. “O pós-abolição como problema histórico. Balanços e perspectivas”. *Topoi*, vol. 5, n. 8, 2004, p. 191.

²⁵ Claudio Batalha. “Formação da classe operária e projetos de identidade coletiva”. In: Jorge Ferreira & Lucília Delgado (org.). *O Brasil Republicano*. O tempo do liberalismo excludente – da Proclamação da República à Revolução de 1930. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, pp. 179-180, vol. I.

²⁶ Claudio Batalha. *Formação da classe operária e projetos de identidade coletiva*, p. 180.

O “coronelismo marítimo”

Em 1976, Boris Fausto cunhou o termo “coronelismo marítimo” ao adaptar a clássica formulação de Vitor Nunes Leal.²⁷ Para Fausto, entre os anos 1910 e 1920, os marítimos da capital federal viviam alijados do movimento operário porque havia anos um núcleo de burocratas, os “coronéis marítimos”, controlavam a categoria. Convencido disso, o autor conferiu pouca habilidade política aos marítimos, que se deixavam levar por homens interessados em torná-los currais eleitorais. Segundo Fausto, era por isso que os marítimos estiveram apáticos nas grandes greves de 1917 a 1920, enquadrando esses e outros trabalhadores urbanos do Rio de Janeiro como menos radicais do que os paulistas, presumivelmente mais politizados.²⁸

No ano seguinte à publicação de Fausto, Lígia Maria Osório Silva retomou o tema em sua dissertação de mestrado. No lugar de “coronelismo marítimo”, a autora optou por “camadas intermediárias”. Seriam dirigentes sindicais que intermediavam os sindicalizados do Rio de Janeiro com companhias e órgãos estatais. “Esses dirigentes além de servirem de anteparo, amortecendo o radicalismo da base sindical, serviam também [...] de representantes ‘fantoques’ da classe operária quando a situação assim o exigia”. Silva comenta que tal posição conferia aos intermediários algumas vantagens pessoais, ganhos materiais, influência sindical e esperança de integrar o aparelho estatal.²⁹ Concordo que os marítimos atraíam líderes aventureiros e ávidos por poder nas associações, algo que não se restringia ao Rio de Janeiro, mas ressalto que “intermediários” ou “coronéis” não saíam vitoriosos o tempo todo. Caso contrário, incorreríamos na visão pejorativa de que a categoria era incapaz de ler o campo político em sua volta, sem vontade e inteligência para fazer alianças estratégicas.

Os melhores avanços sobre essa questão são de Claudio Batalha, em 1986, ao perceber que, mais do que obedientes a lideranças interesseiras, os marítimos do Rio de Janeiro pressionavam Estado e patrões por objetivos imediatos e não menos importantes que pautas revolucionárias ou mais radicais, isto é, eram um exemplo de “sindicalismo amarelo”. A

²⁷ Vitor Nunes Leal falava do “coronelismo” para abordar as práticas de coação política exercida pelos “coronéis” que usavam de poder econômico e político, influência social e violência para obrigar trabalhadores rurais ao “voto de cabresto” nos candidatos de sua escolha. *Coronelismo, enxada e voto. O município e o regime representativo no Brasil*. 7ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012, p. 43.

²⁸ Boris Fausto. *Trabalho urbano e conflito social: 1890-1920*. São Paulo: Companhia das Letras, 2016, pp. 74-81.

²⁹ Lígia Osório Silva. *Movimento sindical operário na Primeira República*. Dissertação de mestrado. Campinas, Unicamp, 1977, p. 202.

influência política de líderes à caça de votos é notável, mas isso não desprovia os marítimos de astúcia para fazer suas próprias escolhas políticas.³⁰

Partindo disso, proponho observar as relações racializadas entre lideranças e militância marítima, que embasavam a ideia de que homens distintos deviam dirigir o associativismo, pensando-se que a cor da pele equivalia a incapacidade de compreensão da ordem republicana. Ao contrário, veremos que isso precisou ser reforçado por discursos e práticas para evitar a autonomia associativa dos marítimos, empenhados em participar da vida política republicana. A indicação de candidatos próprios, o apoio a certos nomes no Legislativo e no Executivo aproximaram os marítimos do Amazonas do debate de Aldrin Castellucci e Felipe Azevedo e Souza sobre a participação política de trabalhadores organizados na Bahia e em Pernambuco. Para os autores, eles mobilizavam-se eleitoralmente em torno de interesses próprios e, mesmo cortejados por setores das oligarquias, sabiam que podiam ser decisivos nos pleitos e eleger representantes legislativos.³¹ Além da ação política, uma disputa perene colocava em cheque a hegemonia do “coronelismo marítimo”: a dinâmica entre a fragmentação e a unidade associativa.

Fragmentação e unidade associativa

A primeira citação historiográfica das associações marítimas do Amazonas está em *História da indústria e do trabalho no Brasil* (1982), de Francisco Foot Hardman e Victor Leonardi. Esses autores localizaram associações de marítimos divididas por ofício, lendo o jornal operário *A Lucta Social* (1914) de Manaus. Eles apontam a categoria como a mais proeminente no movimento operário do Amazonas, pelo número de associações e quantidade de trabalhadores. Essas entidades estavam coligadas na Federação Marítima do Amazonas, criada em 1914.³² Mas a dualidade entre fragmentação e unidade das associações amazonenses não havia sido abordada como um problema de pesquisa desde então.³³

³⁰ Claudio Batalha. *Le syndicalisme “amarelo” a Rio de Janeiro (1906-1930)*. Tese de doutorado. Paris, Université de Paris I, 1986, p. 179.

³¹ Aldrin Castellucci & Felipe Azevedo e Souza. “À margem dos grandes esquemas. O associativismo político-eleitoral dos trabalhadores de Pernambuco e da Bahia na Primeira República”. *Estudos Históricos*, vol. 35, n. 75, 2022, p. 20.

³² Francisco Foot Hardman & Victor Leonardi. *História da indústria e do trabalho no Brasil*. Das origens aos anos 20. São Paulo: Global, 1982, p. 314.

³³ Os marítimos do Amazonas estão presentes em quase todos os estudos dos mundos do trabalho na Manaus da Primeira República. Eles aparecem imersos no conjunto dos trabalhadores urbanos, em estudos que deram pistas importantes à investigação específica do grupo, como Maria Luiza Ugarte Pinheiro. *A cidade sobre os ombros. Trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925)*. Manaus: Edua, 2015. Deusa Costa. *Quando viver ameaça a ordem urbana. Trabalhadores urbanos em Manaus – 1890-1915*. Manaus: Valer, 2014. Luís Balkar Pinheiro & Maria Luiza Ugarte Pinheiro. *Mundos do trabalho na cidade da borracha. Trabalhadores, lideranças,*

A questão da clivagem interna e das lutas por unidade é um fator presente nos estudos sobre sindicalismo marítimo em diferentes países. Essa dinâmica refere-se à inserção dos vapores num mundo de trabalho de forte tradição, como a navegação, no qual a força do costume prevalecia na divisão das funções e nos relacionamentos a bordo. Nesse processo, os ofícios mecânicos não foram bem aceitos entre a comunidade maruja que passou a alimentar certa rivalidade com eles, embora a identificação como classe fosse estratégica para barganhar interesses durante a expansão náutica até o início da Grande Guerra. Assim, é consenso entre os estudiosos do tema que a ascensão da máquina a vapor coincide com os primeiros sindicatos marítimos pelo mundo.³⁴

Na Espanha, Enric Domingo demonstra que a mudança física dos navios, com casco metálico e maquinarias, marcou um contraste com os veleiros, cujos trabalhadores passaram a comparar o navio com o espaço de uma fábrica; e os ocupantes das máquinas e do fogo a se identificar com o proletariado industrial. Domingo aduz que a passagem tecnológica chocou duas concepções do mundo marítimo: um regido por força do costume e outro concebido na esteira da industrialização. O autor corrobora a hipótese de que essas duas experiências não se anularam de imediato e que, ao contrário, houve convivência de novos e velhos marujos numa vida associativa que estimulava agremiações por ofício, sempre envoltas nos intentos de unidade sindical propostos pelo oficialato. Para os oficiais, era muito caro perder o controle sobre o que consideravam uma conquista dos vapores: o estímulo à competição e à rivalidade entre a marinhagem como forma de evitar motins e greves.³⁵

Na França, segundo Ronan Viaud, o sindicalismo marítimo se origina no final do século XIX, abarcando também os pescadores. Juntos, eles apresentaram um estatuto unificado, que remontava ao Antigo Regime, quando criaram a *Fédération Nationale des Syndicats Maritimes* (1905). Mas ali também divergências políticas de membros e associações por ofício interditaram a plena unidade da federação. Viaud explica a fragmentação pelo desenvolvimento técnico da marinha mercante e da indústria pesqueira;

associações e greves operárias em Manaus (1880-1930). Jundiá: Paco, 2017. Luciano Teles. *Construindo redes sociais, projetos de identidade e espaços políticos. A imprensa operária no Amazonas (1890-1928)*. Tese de doutorado. Porto Alegre, UFRGS, 2018.

³⁴ Baseio-me nos trabalhos de Alston Kennerley. “The Seamen’s Union, the National Maritime Board and Firemen. Labour Management in the British Mercantile Marine”. *The Northern Mariner/Le Marin du Nord*, n. 4, vol. 16, 1997, pp. 15-16 e Maria Stella Rolandi. “Persistenze e mutamenti. L’organizzazione del lavoro marittimo in Italia (1861-1939)”. *Storia e Problemi Contemporanei*, n. 63, mag. 2013, p. 23.

³⁵ Enric Domingo. *El trabajo en la marina mercante española en la transición de la vela al vapor(1834-1914)*. Tese de doutorado. Barcelona, Universidad de Barcelona, 2013. Domingo critica a abordagem de Juan Zamora Terrés, que teria se convencido do discurso dos oficiais sobre a realidade sindical dos marítimos espanhóis, em *El sindicato libre de la Marina Mercante, un intento de unidad sindical* (notas para una historia del movimiento obrero en la Marina Mercante). Barcelona: Facultat Nàutica de Barcelona, 1996.

pelos conflitos nacionais e locais que afetaram os portos, no início do século XX; pelas mudanças de legislação portuária etc.. Por fim, o autor caracteriza o “sindicalismo dos marinheiros”, como mais alinhado ao reformismo dos operários industriais; o “sindicalismo de produtores” dos pescadores, similar aos sindicatos agrícolas de cooperação; e o “sindicalismo de executivos” do oficialato, mais afim com as organizações patronais. Viaud conclui que os marítimos franceses desenvolveram suas próprias concepções sindicais e, apesar de diversos nas identificações por ofício, não distaram muito do sindicalismo terrestre. Portanto, a dualidade entre autonomia e as tentativas de unidade sindical guardavam formas particulares, mas conotam a tendência geral de permanências e rupturas de projetos sindicais anteriores aos vapores.³⁶

Matt Vaughan Wilson pesquisou o sindicalismo marítimo na Grã-Bretanha, mais especificamente, no porto escocês de Glasgow, de 1910 a 1914. Segundo ele, quanto mais as bases militantes fossem empregadas pelo mesmo grupo empresarial, mais centralizadas eram as lideranças marítimas. No norte-atlântico, isso se devia à ascensão da Shipping Federation (1909) que aglutinava companhias da Grã-Bretanha, Bélgica, Alemanha, Suécia, Dinamarca e Bélgica. As conexões entre empregados insatisfeitos com a organização patronal permitiram aos líderes marítimos desses países uma ampla ação colaborativa, além de uma identificação transnacional da categoria. As características dos portos moldavam também o perfil dos sindicatos e sua disposição para o enfrentamento de classe. Como Glasgow era um porto de variadas atividades comerciais, seus marítimos eram mais dispostos à unidade sindical do que à fragmentação: havia um predomínio de pequenos barcos de casas armadoras fixas na cidade, o que levava os marítimos a residirem nos bairros portuários. A estabilidade de moradia e emprego centralizado por uma frente patronal conferiu maior entrosamento entre os marítimos, maior coesão na sua organização e índices baixos de rivalidade interna.³⁷

Em análise comparativa nas costas leste e oeste dos Estados Unidos, Howard Kimeldorf destaca que os graus de radicalidade, a união e as clivagens sindicais dos marítimos atendiam ao quadro de armadores, o tipo de navegação, a heterogeneidade da marinhagem e suas disputas por vagas nos navios. A desunião sindical observável em Nova York, por exemplo, derivaria da pluralidade de armadores e a dependência da navegação de longo curso, que tornavam o emprego marítimo mais esporádico e aumentava a concorrência por equipagens. Segundo o autor, os armadores não viam necessidade de articular uma frente

³⁶ Cf. Ronan Viaud. *Le syndicalisme maritime français*. Les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950). Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2005.

³⁷ Matt Vaughan Wilson. “The 1911 Waterfront Strikes in Glasgow. Trade Unions and Rank-and-File Militancy in the Labour Unrest of 1910-1914”. *IRSH*, 53, 2008, pp. 265-270.

patronal diante de uma marinhagem hostil entre si e relativamente desorganizada como classe, quando comparada ao cenário da costa oeste. Ali havia menor concentração econômica entre as companhias e um grupo de trabalhadores racialmente diversificado que lutava para pleitear direitos desde o fim da Guerra Civil. Isso sedimentou uma entidade patronal para fazer frente à unidade sindical dos marítimos e manter oposição perene a um grupo cada vez mais politizado e em contato com outras organizações pelo mundo.³⁸

Os exemplos geograficamente mais próximos ao contexto do Amazonas vêm do sul do continente pelas pesquisas de Vitor Oliveira e Laura Caruso. Como apontei, Oliveira pesquisou os marítimos da bacia platina, em portos que iam de Corumbá a Buenos Aires, entre 1910 a 1930. Ele enfoca a dimensão transnacional do trabalho e da militância operária da categoria, especialmente no âmbito do Cone Sul e em Assunção no Paraguai. A questão da fragmentação sindical também é problematizada, o qual acrescenta o papel das interrelações entre marítimos de países diferentes que aventavam unidade para romper fronteiras nacionais e alçar uma solidariedade internacional de classe. Outro ponto de destaque é a abordagem da burocracia de diferentes Capitânicas e consulados, os quais obrigavam os marítimos a conhecer a legislação dos países que percorriam e os melhores canais institucionais para encaminhar suas reivindicações.³⁹

Laura Caruso apresenta o caso mais bem sucedido de unidade associativa: a Federación Obrera Marítima (FOM), uma entidade pluriprofissional que aglutinou diferentes ofícios para fazer frente ao monopólio da companhia Mihanovich, maior empregadora marítima da Argentina. Segundo Caruso, empresas, sindicatos e marítimos galgaram entre 1889 e 1921 uma notável capacidade de pressão sobre sucessivos governos. A categoria criou suas entidades para defender melhores condições de trabalho e, apesar da fragmentação de ofícios, a FOM alcançou relevantes níveis de solidariedade, inclusive com uma identidade atrelada à cultura militante do grupo, a chamada “família fomista”. As conquistas da FOM resultaram das habilidades de negociação para manejar a relação com patrões e Estado. Conscientes do papel estratégico que ocupavam na economia, os fomistas escolhiam os momentos certos para elaborar manifestações, com o sistema de *closed shop* sendo sua maior conquista.⁴⁰

³⁸ Howard Kimeldorf. *Reds or Rackets? The Making of Radical and Conservative Unions on the Waterfront*. Berkeley: University of California Press, 1989, p. 17.

³⁹ Cf. Vitor Oliveira. *Nas águas do Prata*.

⁴⁰ Cf. Laura Caruso. *Embarcados*. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1889-1921. Buenos Aires: Imago Mundi, 2016. *Closed shop* se refere a um sistema de domínio sindical do mercado de trabalho, que passa a regular quem seria empregado, podendo restringir vagas a membros de um determinado sindicato.

Após percorrer algumas pesquisas sobre sindicalismo marítimo, posso frisar aproximações e distanciamentos com os marítimos do Amazonas, já demarcando o lugar que eles ocupavam no mundo, jamais apartados do que ocorria noutras águas. Ao longo da tese, demonstro que havia no porto de Manaus uma variedade de rotas e possibilidades de emprego. Não houve organização patronal de armadores por causa da hegemonia da empresa Amazon River e uma alta concorrência entre pequenos e médios empresários. O maior adversário dos marítimos não foram os patrões, mas a Capitania do Amazonas, que resguardava os armadores para atacarem direitos costumeiros ou exigidos pela categoria. Por causa de um cenário empregatício menos esporádico que o litoral, a marinhagem não viveu grandes divergências a nível horizontal.

Em vista da solidariedade existente entre os marítimos, a Capitania e os oficiais chegaram a incentivar o associativismo desde que submisso aos valores do mundo militar, que exigiam plena submissão a valores diferentes da marinhagem, que passavam por ideias racializadas de lugares determinados. Foi justamente isso que impossibilitou a existência de sociedades pluriprofissionais como as que vimos acima. A multiracialidade é um elemento-chave para entender a diferença entre o grupo estudado e outros racialmente mais homogêneos, como os do norte-atlântico. O problema da unidade associativa proposta pelo oficialato precisa ser observado dentro de um quadro de racialização, que insistia em determinar o lugar adequado para cada marítimo.

Para examinar o processo de racialização no associativismo marítimo dialogo com as propostas de David Roediger sobre sindicatos e raça. Suas observações contêm indicações pertinentes de como a vida sindical pode produzir e reproduzir desigualdades raciais, por exemplo, quando lideranças presumidamente brancas tentavam inculcar posições subordinadas aos membros não brancos, em sociedades recém-saídas da escravidão. Para Roediger, o racismo é crucial para perceber cisões em agrupamentos por ofício, podendo recair na organização dos trabalhadores como eixo determinante.⁴¹ Articular esse debate aos estudos sobre a Marinha de Guerra revelam identificações e recusas de categorizações herdadas na marinha mercante de oficiais advindos do mundo militar.

Autores como Álvaro Pereira do Nascimento ajudam a compreender como a categoria se via e queria ser vista naquela sociedade perpassada pelo passado escravista e que teve no

⁴¹ David Roediger. “E se o trabalho não fosse branco e masculino? Recentrando a história da classe trabalhadora e estabelecendo novas bases para o debate sobre sindicatos e raça”. In: Alexandre Fortes et al. (org.). *Cruzando fronteiras*. Novos olhares sobre história do trabalho. São Paulo: Perseu Abramo, 2013, p. 31.

mundo embarcado o seu melhor refúgio.⁴² A proximidade entre os marinheiros mercantes e militares torna-se ainda mais acentuada com a interiorização em Manaus da revolta de João Cândido (1910) no Rio de Janeiro. Como Roediger aduz: não se trata de uma nova classe trabalhadora alterando fatos históricos, mas trata-se de oportunidades abertas por outras formas de enxergá-los.⁴³

Fontes e estrutura do texto

Utilizei-me de um variado corpo documental, alguns foram trabalhados pela primeira vez, como certos relatos de viajantes. A literatura de viagens à Amazônia é bastante farta e foi muito discutida, principalmente, entre os séculos XVIII e XIX. Os textos de viajantes do século XX, com algumas exceções, ainda carecem de maiores estudos e, ao longo da tese, veremos o seu potencial de análise para o período. Coligi impressos de diferentes autores e países. Em contraposição à falta de documentação produzida dentro dos navios, os relatos de viajantes serviram de alternativa por perscrutarem o ambiente interno dos vapores amazônicos.

Outro conjunto que apenas recentemente tem recebido atenção de pesquisadoras/es é o acervo histórico do Judiciário amazonense. Nele acessamos as vozes dos próprios marítimos nos tribunais, em autodefesa das acusações ou informando aspectos do cotidiano de vida e trabalho, camaradagens, rivalidades etc. Dentro de suas limitações, também é documentação que permite discutir a classificação racial dos trabalhadores, pelos exames de corpo de delito, por exemplo.

Os relatórios do Ministério da Marinha informaram dados quantitativos das matrículas e descrições da estrutura da repartição, importantes para avaliar o fluxo de marítimos e o papel institucional da Capitania na navegação mercante. Documentos específicos das associações marítimas consistem de estatutos localizados nos *Diários Oficiais*.

À exceção do segundo estatuto da União dos Foguistas de Manaus (1913), todos os demais são inéditos do público. Essas fontes permitem conhecer a visão de mundo dos diferentes ofícios, seu perfil político, estrutura organizativa, sistema eleitoral, métodos de adesão e exclusão, assistência e, em alguns casos, atenção a discussões raciais. Outras fontes produzidas pelos próprios marítimos são as folhas *O Marítimo* (1911) de Manaus e o *Gazeta Marítima* (1903) do Rio de Janeiro. Também estudei jornais operários dessas mesmas

⁴² Cf. Álvaro Pereira do Nascimento. *Do convés ao porto*. A experiência dos marinheiros e a revolta de 1910. Tese de doutorado. Campinas, Unicamp, 2002.

⁴³ David Roediger. *E se o trabalho não fosse branco e masculino?* p. 46.

idades, avaliando as conexões do movimento operário entre o extremo norte e a capital federal. Por sinal, a imprensa foi a principal base documental analisada.

Percorri jornais de Manaus e outras cidades, recorrendo ao campo de buscas com centenas de palavras-chave no site da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. O periódico mais utilizado foi o *Jornal do Comércio* de Manaus, criado em 1904 e ativo até os dias atuais. A riqueza de seu acervo ensejou variadas problemáticas vividas por trabalhadores manauaras. O jornal exibiu uma postura editorial ambígua, assentindo ou criticando a organização operária, segundo seus próprios interesses econômicos. Outras vezes, o jornal foi um aliado estratégico contra a tirania de comandantes e pelo fim dos castigos físicos, quando os redatores resgatavam posturas abolicionistas em reportagens e entrevistas. A estrutura textual da tese leva em conta os temas suscitados pela análise dessas fontes.

Na primeira parte da tese (*O lugar no espaço*), agrupei os capítulos que discutem a definição dos lugares da marinhagem em espaços físicos: na geografia, no porto e no navio. O capítulo 1 se debruça sobre o processo de criação do rio Amazonas como um “rio mar” pelo trabalho de seus navegadores indígenas e negros, no século XIX. Avalio a aquisição dos vapores nessas águas como um elemento de racialização embasado em noções de modernidade e progresso, que buscavam reorganizar a navegação tradicional. Ao fim, vemos uma (re)composição da marinhagem com migrantes do litoral nordestino, entre os anos 1870 e o início do século XX, conferindo outros sentidos ao rio-mar. O capítulo 2 dedica-se ao porto de Manaus como uma construção da vida em terra desses trabalhadores. Veremos como foi operado um apagamento das influências indígenas e africanas pela transformação da zona portuária (1903-1907). A Capitania do Porto do Amazonas é analisada como o principal órgão de controle da marinha mercante, que era pressionada pelos marítimos na luta por direitos e reconhecimento da sua cidadania. No final, apresento o quadro empresarial que lucrava com a navegação no porto de Manaus. No capítulo 3 proponho a abordagem do navio a vapor como um “navio-arquipélago”: seus compartimentos idealizados pela indústria naval visavam à separação de “ilhas” de trabalhadores, mas a resignificação deles sobre seus ofícios estabeleciam outras conexões formando uma espécie de “arquipélago”.

A segunda parte (*O lugar de trabalho*) aborda o cotidiano de vida e trabalho a bordo dos vapores, sobre as águas e estacionados em Manaus. No capítulo 4 veremos a jornada de 24 horas de trabalho embarcado, a execução das fainas e episódios comuns ao longo do dia e da noite de uma viagem a vapor. O capítulo 5 propõe que a obediência e a hierarquia tinham limites estabelecidos pelos marítimos, que julgavam se a emissão de ordens possuía sentido ou seria mera afronta pessoal. Defendo que esse debate elucidada as clivagens internas da

categoria e sua constante ponderação sobre as propostas do oficialato, dentro e fora dos navios. Esse capítulo serve de introdução à última parte da tese.

A terceira parte (*O lugar de luta*) dedica-se ao associativismo e às mobilizações da categoria. A tendência ao associativismo fragmentado por ofício é o tema do capítulo 6, no qual esmiuço o processo de criação das entidades marítimas, de 1899 até 1909. Demonstro como pilotos, práticos e maquinistas se organizaram primeiro que os subalternos, desencorajando que eles fizessem o mesmo. Mas ao contrário disso e contra o oficialato, os subalternos criaram suas associações a fim de melhorar suas condições de trabalho e a valorizarem o seu lugar de trabalho, como forma de reconhecer seus lugares de direito na sociedade. O capítulo 7 revela como os projetos de unidade associativa, entre 1911 a 1914, buscaram formas mais sofisticadas de inculcar a subordinação à marinhagem. A Federação Marítima do Amazonas (1914) é entendida como um meio para reforçar a autoridade racializada de superiores, supostamente, melhor preparados à vida pública. O capítulo 8 é dedicado a motins e greves marítimas, de 1911 a 1919. Esse recorte abarca os ecos da revolta dos marinheiros de 1910, com antigos participantes dela liderando sublevações em Manaus. A absorção da radicalidade marítima tomava outras formas na capital amazonense, que vivia dias calamitosos com o início da Grande Guerra e dura crise econômica. A parte final do capítulo sublinha a luta dos marítimos nacionais na legislação social, debatida pela Câmara Federal, em 1919.

1 – PELO RIO-MAR

O vapor *Icamiaba* adentrava o rio Amazonas em 20 de agosto de 1865. Trazia no nome a “tribo” mítica de mulheres indígenas associadas às guerreiras gregas Amazonas pelo explorador espanhol Francisco de Orellana, em 1542, que lhe inspiraram o batismo do rio. O navio da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas era comandado por Nuno Cardoso que, dentro de pouco tempo, tornar-se-ia vice-presidente da província do Amazonas e o capitão do seu porto. Possuía uma boa máquina que prometia 12 milhas por hora contra a correnteza, numa das linhas fluviais mais extensas do planeta: de Belém a Nauta, no Peru (seria atravessar toda a Europa Ocidental, de Portugal a Polônia). Era o vapor ideal para se percorrer a Amazônia e, como outros, ele abrigava uma tripulação formada por descendentes de indígenas e africanos. O potencial de rebeldia era perene e as fainas eram vigiadas pelos militares que iam e vinham de Tabatinga, na tríplice fronteira com Peru e Colômbia.¹

Não era por acaso que esse vapor também transportasse tropas, quando um clima de trabalho compulsório ditava o comportamento dos tripulantes. O serviço de bordo era realizado à sombra de armas que tornavam a equipagem como que um elemento a mais da natureza “selvagem” e “inóspita”. A tripulação não devia interferir na experiência oferecida pela Companhia a ilustres passageiros, como um casal de professores acomodados em confortável cabine de popa: Elizabeth e Louis Agassiz, os líderes da Expedição Thayer (1865-1866).

Os naturalistas partiram dos Estados Unidos para reforçar suas teorias para o “problema da raça”. Contrários à miscigenação, os Agassiz buscaram conhecer a população brasileira para demonstrar os malefícios da “mistura racial” na constituição dos indivíduos.² A separação dos trabalhos a bordo pode ter agradado o casal, que se deparou com o microcosmo de uma sociedade multirracial no *Icamiaba* onde, aparentemente, os brancos ocupavam o topo; e negros, indígenas e mestiços eram subalternizados na base. Naquele dia, eles cruzaram caminho no tombadilho com marinheiros e moços que sequer figuram em seu relato. Seus olhos voltavam-se para o mundo d’água aberto diante deles. Era a primeira vez que viam o rio Amazonas, mas sem enxergar a sua navegação como produto do trabalho de mulheres, homens e crianças discriminados em seu olhar racista.

¹ Cristobal de Acuña; Gaspar de Carvajal & Alonso de Rojas. *Descobrimientos do rio das Amazonas*. Rio de Janeiro: Editora Nacional, 1941, pp. 265-266. *Amazonas*. Manaus, n. 21, 14 nov. 1866.

² A expedição percorreu o Rio de Janeiro e a bacia amazônica, visando coletar espécimes animais e material geológico. O estudo sobre as “raças brasileiras” resultou em um conjunto fotográfico e um relato da viagem. Maria Helena P.T. Machado. *Raça, ciência e viagem no século XIX*. São Paulo: Intermeios, 2018, pp. 46-49.

“Hoje, porém, é impossível fazer outra coisa que não seja olhar e admirar”, dizia Elizabeth. O marido Louis, ainda mais surpreso: “este rio não parece um rio; a corrente geral, neste mar de água doce, é dificilmente perceptível à vista e mais se parece com as vagas dum oceano do que com o movimento dum curso d’água mediterrâneo”.³ Eles percorreram a literatura sobre o rio Amazonas antes daquela aventura. Ecoavam o que se noticiava mundo afora: aquelas dimensões só encontravam paralelos na vastidão oceânica. Sem esforço, identificaram o rio como um “mar de água doce”. Havia algum tempo, corria nos relatos de viagens amazônicas uma expressão apropriada: *rio-mar*. De duplo sentido, ora denota o rio que *parece* mar, ora a ligação com o Atlântico, o rio *em direção* ao mar.

Vamos ter em mente as duas conotações acima, pois servem de metáfora à ideia central do capítulo: o rio como um lugar de criação de seus navegadores que, ao contrário de qualquer pressuposto determinista, foi crucial para o “fazer-se” dos trabalhadores marítimos do rio Amazonas, durante a construção desse lugar no espaço físico para conquistar reconhecimento como profissionais e autonomia de vida. Em resumo, entendendo a primeira conotação (o rio que *parece* mar) como resultado do trabalho humano: a concepção do rio Amazonas como mar ou oceano interno deve-se à expropriação de um amplo conhecimento de sua navegação na transição tecnológica para os motores a vapor.

A expansão das linhas de vapores aventou ao mundo as dimensões oceânicas do Amazonas, a fim de atrair capital estrangeiro após a abertura internacional do rio, em 1869. A segunda conotação (o rio *em direção* ao mar) ganhou mais força a partir dos anos 1860 e 1870 e será examinada ao fim do capítulo. Essa simboliza a integração definitiva das águas do Amazonas à circulação de mercadorias e pessoas, do Atlântico aos Andes. Isso incrementou o intercâmbio de ideias e a recomposição das equipagens com trabalhadores vindos de outras partes do Brasil e do mundo. É na conjunção dessas duas experiências – um vasto rio navegado há milênios por habitantes nativos e ocupado gradativamente por navios e equipagens heterogêneas – que analiso o lugar do espaço no “fazer-se” dos marítimos do Amazonas.⁴ Por ora, frisemos o *rio-mar* como um “mar de água doce”.

³ Elizabeth Agassiz & Louis Agassiz. *Viagem ao Brasil, 1865-1866*. Brasília: Senado Federal, 2000, p. 163.

⁴ Em formulação bastante citada, E.P. Thompson defende *classe* como um fenômeno histórico, “definida pelos homens enquanto vivem sua própria história”. Em termos de experiência, a classe assume-se no movimento contínuo de agência humana (um “fazer-se”), criando a si própria ao mesmo tempo em que é criada pelos condicionamentos sociais. *A formação da classe operária inglesa*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, p. 10, vol. I: A árvore da liberdade.

Para o médico Araújo Lima, nos anos 1940, “os que empregam a expressão rio-mar, usam de um vocábulo que a observação autoriza”.⁵ Na época dele, a associação do rio Amazonas a um mar tornara-se senso comum: bastava olhar para as águas e comparar. Mas nem sempre fora assim. Desde os primórdios do mercantilismo, a observação direta foi imprescindível para se criar rotas de comércio no Novo Mundo. Mais do que os cartógrafos, as tripulações eram responsáveis por produzir esse espaço navegado. Debates sobre trajetos e localizações tornaram-se inclusive uma tradição marítima desse período.⁶ Na intrincada malha fluvial do Amazonas, o levantamento de dados acelerava-se a cada nova expedição. Desde o século XVI, as descobertas de novas rotas no grande rio pareciam intermináveis. E, quanto mais os invasores brancos buscavam conhecê-lo, maior sua brutalidade na expropriação de informações e no trabalho forçado empreendido nisso. No tempo dos Agassiz, muito sangue já havia tingido o majestoso rio que admiravam.

Como dito, este capítulo centra-se no processo de trabalho que levou à construção do rio Amazonas como percurso. Além da produção desse conhecimento, tal processo também ensejou percepções próprias dos tripulantes a respeito do espaço navegado e das formas como o navegavam, algo indispensável para se pensar a formação de uma identidade de ofício marítimo na Amazônia. No advento dos vapores (1853) não havia marítimos propriamente ditos, mas mulheres e homens que navegavam como complemento de renda ou por objetivos específicos. Eram rearranjos de vida de trabalhadores que invertiam a hierarquia naval de forma dissimulada: os superiores forasteiros tornaram-se reféns de seus conhecimentos enquanto eles barganhavam vantagens para embarcar.

O conhecimento do espaço geográfico e a insurgência de suas ocupações fizeram dos tripulantes amazônicos verdadeiros senhores dos rios, sem que isso fosse percebido claramente por forasteiros e autoridades, na segunda metade do século XIX. Mas a tensão entre a emissão e o cumprimento das ordens provava que a pacificação a bordo era uma abstração dos brancos. Um contingente provindo de comunidades indígenas, ribeirinhas e de mocambos dava a sensação de que a qualquer momento a hierarquia viraria do avesso. A dinâmica entre a ocupação do território amazônico por essas pessoas e os caminhos que as levaram para dentro dos vapores não interditou que suas aspirações de liberdade e autonomia de vida desafiassem a lógica de dominação imposta com a modernização naval.

⁵ J.F. de Araújo Lima. “Capacidade mental e material do caboclo amazônico”. *Jornal do Comércio* [doravante *JC*]. Manaus, n. 13.423, 2 jan. 1944.

⁶ Alida Metcalf. “Mapping the Traveled Space. Hans Staden’s Maps in *Warhaftige Historia*”. *e-JPH*, vol. 7, n. 1, 2009, p. 3. David Armitage. “Three Concepts of Atlantic History”. *In*: David Armitage & Michael J. Braddick (ed.). *The British Atlantic World, 1500-1800*. New York: Palgrave Macmillan, 2002, p. 12.

Uma “geografia insurgente”

Na transição para os vapores, os tripulantes amazônicos haviam subvertido lugares de subalternidade destinados a eles dentro e fora dos navios.⁷ Nesse sentido, o conceito de “geografia insurgente”, segundo Yuko Miki, auxilia na análise do processo e agência desses sujeitos. Em estudo sobre a formação de quilombos no Brasil oitocentista, a historiadora aplicou o conceito para problematizar estratégias quilombolas de apropriação de espaços a favor de autonomias de vida. Para Miki, trata-se de um fenômeno-chave para entender a colonização interna do país. Na maior parte do século XIX, indígenas, africanos e seus descendentes transformavam os interiores do território em refúgio. Após a Independência, áreas como a Amazônia tornaram-se alvo de um “agressivo projeto de desenvolvimento, encabeçado por agentes governamentais e exploradores”.⁸ As elites proprietárias culpavam a população negra e indígena por um alegado atraso econômico, que servia de pretexto a invasões em nome do progresso. Tal atraso constituía um padrão explicativo da situação econômica no norte, conforme Alfredo Wagner de Almeida, uma “ideologia da decadência”: falta de braços, transportes apropriados, terras ocupadas por gentios e quilombolas etc. justificavam expedições, invasões e morticínios a quem conseguia sobreviver fora do domínio do Estado Imperial.⁹

Desde a América portuguesa, o governo combatia mocambos e comunidades indígenas que desafiassem a ordem social. Nesse sentido, convém ponderar o conceito de “geografia insurgente”: a ocupação dos espaços reitera não apenas resistências, mas uma expressão política de cidadania. “Uma cidadania que se situava contra o projeto de construção da nação que tinha como premissa a subjugação social e territorial dos sertões e de sua população escravizada”, negra e indígena. A navegação a vapor é um fenômeno importante para avaliarmos esse processo. Através dela, muitas pessoas reimaginaram alternativas de sobrevivência ao compor tripulações e subverter uma concepção de geografia que definia lugares permanentes de subalternidade aos despossuídos.¹⁰ Acrescento ainda que muito antes dos vapores, os habitantes da Amazônia dilatavam espaços há milênios através de rotas fluviais costumeiras.

⁷ Análise de forma mais detida em meu artigo: “Rumos da liberdade. Geografia insurgente e trabalho marítimo na Amazônia pós-Cabanagem (1840-c. 1870)”. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 14, 2022.

⁸ Yuko Miki. “Fugir para a escravidão. As geografias insurgentes dos quilombolas brasileiros, 1880-1881”. In: Flávio Gomes & Petrônio Domingues (org.). *Políticas da raça*. Experiências e legados da abolição e da pós-emancipação no Brasil. São Paulo: Selo Negro, 2014, p. 24.

⁹ Alfredo Wagner de Almeida. *A ideologia da decadência*. Leitura antropológica a uma história da agricultura do Maranhão. Rio de Janeiro: Casa 8, 2008, p. 22.

¹⁰ Yuko Miki. *Idem*, p. 27.

Para Justine Cousin, o trabalho marítimo produz práticas espaciais que conectam lugares em escalas locais e globais. No Atlântico, a circulação dos marítimos ligava o interior dos Impérios às metrópoles, criando “espaços transimperiais” ou nos dizeres de Julius Scott, “comunicações intercoloniais” para transitar informações e experiências de liberdade entre mares, rios e portos distantes. Além da dilatação espacial das idas e vindas, o navio também era um lugar produzido pelos tripulantes que viviam suas próprias experiências de espacialidade a bordo.¹¹ Isso ficou mais evidente com a chegada dos vapores e sua rígida secção entre convés e máquinas – um marco divisor em relação ao mundo das velas e dos remos. A dinâmica entre a produção do lugar embarcado nos vapores e o lugar na natureza como instrumento de identificação e reivindicação de direitos é o que nos interessa aqui.

Na véspera dos vapores, os postos de pilotos e práticos eram dominados por habitantes nativos: indígenas, ribeirinhos, mestiços e negros de diferentes condições jurídicas. Eram esses os responsáveis por guiar navios na malha fluvial desde antes dos vapores. Isso passou a se alterar entre o final do século XIX e o início do XX, com migrações de outras partes do Brasil. Nessa época, os vapores praticamente absorveram a navegação de cabotagem, contudo, as relações de trabalho continuaram tributárias da longa duração de uso do trabalho indígena e de negros escravizados. Vamos à composição étnica e social das tripulações, antes dos vapores para verificar a constituição de lugares almeçados por elas dentro e fora dos barcos.

Um retrato étnico e social das tripulações antes dos vapores

No ano de chegada dos vapores (1853), a cabotagem entre as províncias do Amazonas e do Pará era feita anualmente por “duas escunas, três iates, dois batelões e 59 canoas cobertas, com uma tripulação de 60 mestres, 51 pilotos e marinhagem composta por 335 índios, 27 brancos, 16 pardos, 20 pretos e 33 pardos escravos”. No tráfego até o Mato Grosso e países vizinhos, eram mais de duas mil canoas de diferentes lotações “e o número das pessoas das equipagens, índios civilizados ou gentios, inclusive mulheres, se eleva certamente a mais de 6.000”.¹² Apesar do número aparentemente elevado de tripulantes indígenas, a Cabanagem contribuiu à sua diminuição pela forte repressão aos participantes da revolta. O processo de destruição dos povos originários remete às missões religiosas do século XVIII até a

¹¹ Justine Cousin. *Extra-European Seamen Employed by British Imperial Shipping Companies (1860-1960)*. Tese de doutorado. Paris, Sorbonne Université, 2018, *passim*. Julius Scott. *The Common Wind. Afro-American Currents in the Age of the Haitian Revolution*. New York: Verso, 2018, *passim*.

¹² Fausto d’Aguiar. *Relatório do presidente da Província do Pará*. Belém: Typ. de Santos & Filhos, 1851. J.B. Tenreiro Aranha. *Relatório do presidente da Província do Amazonas*. Manaus: Typ. do Ramos, 1852, pp. 62-63.

culminância da Cabanagem, quando os índios passam de “maioria a minoria”, na segunda metade do século XIX.¹³ Contudo, ainda foi possível encontrar tripulantes indígenas e/ou seus descendentes até o início do século XX.

O cônsul dos Estados Unidos no Pará, Christopher C. Andrews, reportou nos anos 1880 que os paquetes eram comandados por oficiais brancos e tripulados com indígenas “dóceis” e “habilidosos”. Andrews possuía noções discutíveis de classificação, mas fornece uma boa pista sobre a longa duração dessa presença no trabalho marítimo.¹⁴ Claro, a habilidade não prescindia da “docilidade” e nem todo indígena era apto para o ofício naval. Na véspera do advento dos vapores, a maioria dos povos originários havia se refugiado longe das margens dos rios. As companhias e os comandantes foram obrigados a recorrer a grupos específicos que permaneciam em trânsito aquático e terrestre, impondo condições próprias para auxiliar nas viagens. Nem sempre os brancos aceitavam tais condições e podiam se valer de estratégias variadas para infringir termos e costumes de embarque. No outro lado do mundo ocorria algo semelhante.

Ao se fixarem na Índia, os armadores britânicos encontraram uma navegação ancestral repleta de costumes, na qual boa parte era dominada por famílias de tradição marítima, eivadas de divergências e antagonismos entre si. Aproveitando-se disso, os britânicos passaram a equipar seus vapores seguindo diferenças religiosas e culturais trazidas das aldeias. Eles alocavam diferentes grupos separados por setor, sem necessariamente obrigá-los a trabalhar juntos. A intenção era esmaecer qualquer identificação coletiva e solidariedade entre os tripulantes, evitando os riscos de motins e greves.¹⁵ Nos paquetes amazônicos não foi possível precisar prática similar, mas é evidente que diferenças e clivagens étnicas serviram à navegação mercante.

Era preciso perscrutar os povos mais habilidosos e disponíveis ao trabalho marítimo, homens e mulheres que soubessem conviver com diferentes etnias, que falassem minimamente o português ou mais de uma língua indígena para repassar ordens e se comunicar a bordo e em terra. No século XIX, havia um conhecimento geral de onde estariam tais tripulantes. Na margem direita do alto rio Negro, havia os Içana (que significa “gente de embarcação” ou “navegadores”), habitantes do rio de mesmo nome, pertencentes ao grupo

¹³ Tomo emprestada a expressão de Carlos Araújo de Moreira Neto. *Índios da Amazônia*. De maioria a minoria, 1750-1850. Petrópolis: Vozes, 1988.

¹⁴ Christopher C. Andrews. *Brazil. Its Condition and Prospects*. New York: D. Appleton and Company, 1887, p. 264.

¹⁵ Dinakara Desai. *Maritime Labour in India*. Bombay: Servants of India Society, 1940, p. 22.

Baré.¹⁶ Outros visados eram os Baniwa e os Maku, um conjunto de povos falantes de arauak da região do rio Içana.¹⁷

Os Moxos (ou Mojos), oriundos da Bolívia, eram canoeiros experientes que atuavam em diferentes pontos do rio Madeira. Teriam se engajado no trabalho embarcado para fugir do serviço militar boliviano e do recrutamento forçado para os seringais. Em Manaus, formaram uma considerável colônia na segunda metade do oitocentos. Até a década de 1860, o grupo armava embarcações próprias com capacidade para 11 a 20 tripulantes. As equipes eram formadas entre parentes, incluindo as mulheres, e serviam em linhas regulares no rio Madeira, transportando passageiros e mercadorias (ouro, sebo, fumo, charutos, açúcar etc.).¹⁸ No final do século XIX, o avanço dos vapores afetou o negócio dos Moxos e eles partiram de Manaus.¹⁹

Não podemos nivelar sua experiência à de outras conjunturas históricas e geográficas do mundo branco, mas algumas convergências evidenciam-se pela transição tecnológica. Antes dos vapores, no norte-atlântico era comum que grupos familiares chefiassem equipagens e armações de pequenos e médios barcos. Muitas vezes essas famílias de tradição naval se fixavam em rotas comerciais para obter maior regularidade de trabalho. Lá também o avanço de grandes companhias chegou a liquidar costumes e tradições de serviços marítimos capitaneados por chefes de famílias.²⁰ Os Moxos foram cruciais no tráfego dos rios Negro e Madeira até serem ultrapassados pela velocidade dos paquetes e, certamente, pela pressão de seus proprietários. No caso deles, a autonomia e manejo de barcos próprios ameaçavam os interesses econômicos dos brancos, quando o negócio náutico objetivava apenas explorar a força de trabalho dos povos indígenas.

Os Mura era outro grupo bastante visado por contratantes e aliciadores de equipagens. Eram notórios pela expertise naval e pela pirataria fluvial praticada com audácia e bravura. Após incisivas e violentas ações coloniais contra seus modos de vida, os Mura passaram a

¹⁶ Agnello Bittencourt. *Manaus*. Manaus: Governo do Amazonas/SEC, 2012, pp. 101-102.

¹⁷ Robin M. Wright. “História indígena no noroeste da Amazônia. Hipóteses, questões e perspectivas”. In: Manuela Carneiro da Cunha (org.). *História dos índios no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, pp. 254-255.

¹⁸ Entre 1867 e 1868, os alemães Albert Frisch e Franz Keller-Leuzinger partiram em missão de estudos pelo rio Madeira e realizaram os primeiros registros fotográficos da Amazônia e seus habitantes. Dentre as 98 fotografias há algumas imagens dos Moxos, classificados como “barqueiros bolivianos”, em *Resultado de uma expedição fotográfica pelo baixo Solimões ou alto Amazonas e pelo rio Negro*. Acervo: Convênio Leibniz-Institut fuer Laenderkunde, Leipzig/Instituto Moreira Salles, c.1867.

¹⁹ Elisée Reclus. *Estados Unidos do Brasil*. Geografia, Etnografia, Estatística. Rio de Janeiro: Garnier, 1900, p. 118. Mais informações sobre o grupo, cf. Gary van Valen. *Indigenous Agency in the Amazon*. The Mojos in Liberal and Rubber-Boom Bolívia, 1842-1932. Tucson: University of Arizona Press, 2013.

²⁰ Eric Sager. “Seafaring Labour in Maritime History and Working-Class History”. *International Journal of Maritime History*, n. 1, 1990, p. 274.

negociar serviços embarcados. Em 1846, o jovem entomologista e empresário estadunidense William H. Edwards veio à Amazônia com seu tio pesquisar e sondar mercado para os negócios da família no ramo de curtume. Sua longa expedição a bordo da grande canoa *Galliota* rendeu um relato de rara atenção aos tripulantes, que incluem de indígenas a negros em fuga da escravidão. Certa feita, os Edwards contrataram uma tripulação composta de uma família mura oriunda do rio Negro: um tuxaua (chefe) e seus cinco filhos, uma nora e dois netos pequenos.²¹ Talvez a pretexto de servir como tripulação, a família vivesse a itinerância imposta aos Mura desde o século XVIII pelos conflitos com brancos e outros indígenas. Ao longo do século XIX, eles viviam a procura de áreas temporárias para caça e pesca, como podia ser o caso dessa família, que visava aportar em algum lugar no meio do trajeto.²²

A bordo da *Galliota*, o velho tuxaua exercia liderança sem mandar como um comandante naval. As condições de trabalho circunstanciais pouco afetavam a hierarquia e a visão de mundo dos povos originários. O tuxaua posicionou-se no alto do barco, onde falava e cantava sem parar em “línguas desconhecidas”. Toda a tripulação mantinha-se em postura de reverência, atentos à navegação enquanto escutavam em silêncio o velho homem. Edwards comenta que o tuxaua alegrava-se bastante ao encontrar outros mura ao longo da viagem. Juntos eles confidenciavam coisas de forma divertida, sempre no seu próprio idioma.²³ Para José Ribamar Bessa Freire, as diferentes línguas faladas dentro dos barcos desapareceram conforme portugueses e brasileiros tornavam-se comandantes. Até que, a partir de 1853, o navio a vapor lusitanizou quase que por completo as práticas de sociabilidade e trabalho fluvial pela hegemonia de ordens emitidas em português.²⁴

Enquanto categorial social, os indígenas diminuíram como tripulantes de navios no século XX. Isso pode corresponder a um maior controle exigido pelas Capitânicas dos Portos sobre a formação profissional de postos como pilotos e práticos, tradicionalmente ocupados por indígenas na era das velas e dos remos. De modo geral, no século XX houve uma perda de dados sobre o pertencimento comunitário de indígenas e descendentes, persistindo nas fontes uma generalização do “índio” ou “tapuio”. Moreira Neto argumenta que “tapuio” seria uma categoria forjada pela colonização e evangelização das missões setecentistas. A extinção do

²¹ William H. Edwards. *A Voyage Up the River Amazon, Including a Residence at Pará*. New York: D. Appleton & Company, 1847, p. 107.

²² Eliane Pequeno. “Mura, guardiães do caminho fluvial”. *Revistas de Estudos e Pesquisas*, vol. 3, 2006, p. 150.

²³ William H. Edwards. *Idem*, p. 140.

²⁴ José Ribamar Bessa Freire. *Rio Babel*. A história das línguas na Amazônia. Rio de Janeiro: Eduerj, 2011, p. 137.

termo “tapuio” teria sido alcançada com êxito durante a expansão da economia gomífera nos anos 1870.²⁵

Na segunda metade do século XIX, já se denotava uma população majoritariamente cabocla no Amazonas. Segundo um observador da época, o termo “caboclo” ou “tapuio” identificavam indígenas e descendentes como civilizados, distinguindo-os dos que supostamente viviam isolados.²⁶ No censo imperial de 1872, a província do Amazonas apresentou a maior porcentagem de caboclos no total de sua população (63,9%), seguida do Pará (16,2%) e do Mato Grosso (14,1%).²⁷ Os dados sugerem uma progressiva desarticulação dos povos tradicionais pela expropriação e expulsão de seus territórios, encorajadas por seringais e linhas de navegação.

Grosso modo, o caboclo designava o indígena apartado das comunidades e disponível ao assalariamento. Para João Pacheco de Oliveira, na “genealogia do ‘caboclo’ está o tratamento de ‘tapuio’, aplicado na região nos séculos XVII e XVIII aos índios que não representavam mais uma ameaça aos colonizadores, sendo, portanto, radicalmente distintos dos ‘índios bravos’”. Nesse movimento classificatório, o caboclo continuava a indicar uma origem indígena, porém imputando um lugar social inferior aos descendentes de diferentes etnias.²⁸ Na documentação coligida dos anos 1900, os termos mais comuns para designar tripulantes indígenas, descendentes ou mestiços são “caboclo” ou “acaboclado” – esse último referente à cor de pele também classificada como “acobreada”, “azeitonada”, “bronzeadas” ou simplesmente “morena”. Essas duas classificações denotam a presença indígena numa marinhagem ainda mais heterogênea no século XX.

Outro importante contingente embarcado veio da população negra. Vimos mais acima um levantamento de pretos, escravizados e pardos nas equipagens da cabotagem feita entre as províncias do Pará e do Amazonas em 1852.²⁹ Embora habitasse também as capitais Belém e Manaus, a marinhagem negra era mais comum no baixo Amazonas, região tradicional de mocambos onde muitos serviam como guias e práticos. Alguns armadores e comandantes equipavam o navio com trabalho escravo, e também havia os livres, libertos e

²⁵ Carlos de Araújo Moreira Neto. *Índios da Amazônia*, p. 66, pp. 82-84. Véronique Boyer. “O pajé e o caboclo. De homem a entidade”. *Mana*, vol. 5, n. 1, 1999, *passim*.

²⁶ Henry W. Bates. *Um naturalista no rio Amazonas*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1979, p. 22.

²⁷ Brasil. Diretoria Geral de Estatística. *Recenseamento do Brasil em 1872*. Amazonas. Rio de Janeiro: Leuzinger & Filhos, 1872.

²⁸ João Pacheco de Oliveira. *O nascimento do Brasil e outros ensaios*. “Pacificação”, regime tutelar e formação de alteridades. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2016, p. 36.

²⁹ João Batista Tenreiro Aranha. *Relatório do presidente da Província do Amazonas*, pp. 62-63.

fugitivos da escravidão que ganhavam a vida tripulando, formando maioria entre os marujos negros.³⁰

Há algum tempo a historiografia tem revelado a ocupação da população negra em todas as atividades produtivas da economia amazônica oitocentista.³¹ Em clássico estudo sobre o Pará, Vicente Salles mostra que as divisões de trabalho não eram estanques “e apenas em alguns casos especiais está o negro desempenhando papel preponderante, em outros o indígena ou o caboclo”. Para ele, o indígena e o “caboclo” teriam se adaptado bem aos serviços fluviais, tripulando lado a lado com os negros. Salles ainda afirma, embora sem explicitar, que a Capitania do Porto do Pará tinha matriculado “bom número de pretos escravos”.³² A marinhagem negra da Amazônia passaria por acréscimo considerável com a chegada de migrantes de diferentes cantos do Brasil, na virada do século XIX para o XX, como demonstro adiante. Antes, precisamos sublinhar as circunstâncias de recrutamento das equipagens anteriores à era do vapor. É hora de conhecer as formas criadas pelos tripulantes para subverter lugares de subalternidade racialmente referendados a bordo e em terra. Vejamos como equipagens de tamanha riqueza étnicorracial insurgiram o espaço embarcado e terrestre para melhorarem de vida e, posteriormente, lutarem por sua cidadania.

Reagindo à subalternidade, a bordo e em terra

Entre 1828 e 1829, o oficial da Marinha britânica Henry Lister Maw percorreu o rio Amazonas em busca de uma ligação entre o Atlântico e o Pacífico. Na descida do Amazonas, armou uma igarité (tipo de canoa movida a varas) com “um piloto, ou homem do leme, seis índios, um negro escravo, e um rapaz índio que cozinhava”.³³ O sistema de funcionamento dela envolvia disciplina coletiva e boa dose de camaradagem para não emborcar. No baixo Amazonas era comum encontrar tripulações multirraciais, diferente dos altos rios, pouco percorrido pela navegação comercial e onde os indígenas predominavam pela mesma razão. Sobre esses, Maw notou corretamente que a razão das deserções não era “outra senão a injustiça com que [...] são tratados, sendo evidente que eles ou se aumentam ou diminuem na

³⁰ Cf. Eurípedes Funes. *Nasci nas matas, nunca tive senhor*. História e memória dos mocambos do baixo Amazonas. Fortaleza: Plebeu Gabinete de Leitura, 2022. Flávio Gomes. “‘No labirinto dos rios, furos e igarapés’. Camponeses negros, memória e pós-emancipação na Amazônia, c. XIX-XX”. *História Unisinos*, vol. 10, n. 3, 2006.

³¹ A lista de estudos é extensa, mas vale destaque a seguinte coletânea: Aldrin Moura de Figueiredo; Maria de Nazaré Sarges & Daniel Barroso (org.). *Águas negras*. Estudos afro-luso-amazônicos no Oitocentos. Belém: Cátedra João Lúcio de Azevedo/UFGPA, 2021.

³² Vicente Salles. *O negro no Pará, sob o regime da escravidão*. Rio de Janeiro: FGV/UFGPA, 1971, pp. 176-177.

³³ Henry Lister Maw. *Narrativa da Passagem do Pacífico ao Atlântico, através dos Andes nas províncias do norte do Peru, e descendo pelo rio Amazonas até ao Pará* [1831]. Manaus: ACA, 1989, p. 217.

proporção do tratamento que recebem”.³⁴ O emprego de indígenas a bordo resultava de um longo efeito do processo de colonização que também oportunizou um aprendizado de engajamento e deserção. Uma boa ilustração disso vem do século XVII.

Os indígenas da missão jesuíta de Maracanã eram treinados para servir como remeiros e práticos na navegação de entreposto entre as capitanias do Pará e do Maranhão. Eles aproveitavam o ensinamento do ofício, a proteção do assentamento e as vantagens das viagens até decidirem a hora certa de abandoná-lo, usando táticas sofisticadas para largar canoa e missionários a deriva após mergulharem e desaparecerem nas águas. É possível que esses desertores se equipassem depois outras embarcações, navegando para si ou para outros.³⁵ Claro, o repertório de sabotagens e a consciência do seu papel estratégico seguiam sempre com eles para subverter a lógica de obediência esperada pelos brancos, compondo uma memória de insurgência desde então.

Em 1834, outra expedição patrocinada pela coroa britânica levou os oficiais Frederick Lowe e William Smyth a capitanear uma viagem similar à de Maw. No rio Javari, a dupla contava com uma tripulação indígena que passou por cima dos contratantes para liderar a expedição. Eles ditavam a ordem das fainas, o ritmo de trabalho e a agenda de viagem. A cada cinco horas de trabalho, encostava-se o barco para uma hora de descanso regada a goles de *masato* (bebida fermentada a base de mandioca, arroz, milho ou abacaxi). A tripulação também impôs a divisão dos trabalhos de bordo, uma inversão da hierarquia que permitiu aos indígenas maior liberdade dentro do barco. Com medo de motins, deserções e cientes da revolta cabana em curso, os britânicos aceitaram a subserviência aos tripulantes. Um dos trechos mais interessantes do relato narra o momento em que os indígenas estipularam o limite de suas funções, negando-se a cozinhar para Lowe e Smyth: eles obrigaram a dupla a preparar sua própria comida, cedendo-lhes uma quantia calculada de lenha. Após aquiescerem às imposições dos indígenas, os britânicos descrevem uma jornada amistosa e cordial. De fato, tudo correria bem desde que a tripulação decidisse por tudo, inclusive o lugar reservado para os brancos.³⁶

Quando Lowe e Smyth aportaram em Manaus, a cidade estava arrasada pela rebelião e a dupla passou por enorme dificuldade para montar outra equipagem. Os confrontos tinham absorvido os habitantes mais experientes no manejo de barcos, tanto nas fileiras cabanas

³⁴ Henry Lister Maw. *Narrativa da Passagem do Pacífico ao Atlântico*, p. 222.

³⁵ Almir Diniz de Carvalho Júnior. “Índios cristãos no cotidiano das colônias do norte (séculos XVII e XVIII)”. *Revista de História*, n. 168, 2013, p. 78.

³⁶ Frederick Lowe & William Smyth. *Narrative of a Journey from Lima to Pará, Across the Andes and Down the Amazon*. London: J. Murray, Albermarle-Street, 1836, p. 274.

quanto nas diligências repressoras.³⁷ Os brancos tornaram-se alvos potenciais de emboscadas. Em Santarém, no Pará, um comerciante britânico avisou aos patrícios que um “crioulo” de nome Jacó andava matando brancos nas redondezas.³⁸ Avisos iguais a esse podem ter convencido futuros viajantes a evitar embarcações de pele escura.

O príncipe Adalberto da Prússia, por exemplo, veio à Amazônia dois anos depois de reprimida a rebelião. Viajou, segundo ele, por distração e sem interesses científicos ou políticos. Ao chegar a Breves, no Pará, sua comitiva buscou os melhores profissionais para servi-lo na navegação fluvial. Um rapaz se apresentou para guiá-los, o “mulato” Frutuoso, mas o monarca o rejeitou, a quem “não nos queríamos confiar, não nos restando por isto senão procurarmos outro piloto aqui em Breves”. Acontece que, sem Frutuoso, ninguém transitava ali. Levou muitas horas para encontrar um substituto. Aquele era o especialista da área. O prussiano dizia preferir indígenas que, além de mostrar “grande vocação para os serviços de marinheiro”, pareciam mais fáceis de lidar.³⁹ Mais tarde, ele mesmo descobriu como era complexo mantê-los a bordo sem fazer concessões.

O monarca viu como era “difícil, pela sua completa indiferença, tirar qualquer coisa destes homens sempre alegres”. Não eram poucos os detentores de expertise naval, mas para embarcá-los era preciso negociar critérios próprios de ritmo de trabalho e pagamentos condicionados a mercadorias, alimentação, passagens de transporte etc. Além disso, o ambiente de bordo chefiado por um branco se conectava a trágicas memórias do passado colonial. Sem uma boa margem de negociação, os tripulantes amazônicos viviam na defensiva para travar relações de trabalho com estranhos. Adalberto viu nisso um empecilho que tentou explicar com racismo: a marinha brasileira era desqualificada por desprever de brancos “fortes e robustos” e viver entregue ao domínio de negros e indígenas.⁴⁰

Em tom de aviso, sugeria cautela para não ceder a essas pessoas a direção completa das expedições. Porque os indígenas, por exemplo, não tinham “nenhuma ideia de duas coisas tão importantes para nós europeus: tempo e espaço”. Na verdade, o príncipe deparara-se com a sofisticação dessas noções, pois os tripulantes indígenas zelavam por um tempo e um espaço de trabalho condizente com a necessidade, a disposição física, emocional e os momentos propícios para navegar. Segundo ele, o segredo para um bom serviço a bordo com os nativos seria

³⁷ Frederick Lowe & William Smyth. *Narrative of a Journey from Lima to Pará*, p. 122.

³⁸ *Idem*, pp. 293-300.

³⁹ Príncipe da Prússia Adalberto. *Brasil: Amazônia-Xingu*. Brasília: Senado Federal, 2002, pp. 88-89.

⁴⁰ *Idem*, p. 364.

deixá-los à vontade, nunca incitá-los. Então, trabalham de boa vontade e tanto quanto podem. Se quiserem, porém, descansar, não se deve tentar dissuadi-los; deve-se deixar-lhes a liberdade de decidir onde querem fazer alto e acampar para passar a noite; e nunca abusarão desta liberdade. Nada nestes casos é mais necessário evitar do que o descontentamento do pessoal.⁴¹

Apesar de embarcados, eles valiam da sua importância para subverter a hierarquia de bordo e a submissão a quem devia emitir ordens. Naquela altura, o barco de Adalberto fora cooptado para práticas de liberdade e movimento pelo território. Viagens assim serviam para se deslocar pelos rios, encontrar parentes, amigos, novos locais para habitar ou conhecer, reforçar alianças com os brancos e manter contatos comerciais. Sobre essa última possibilidade, o comércio de regatões foi estratégico a diferentes comunidades indígenas, mocambos e para os seringueiros dos séculos XIX e XX.

Os regatões nomeavam o comércio ambulante feito em pequenas e médias embarcações tripuladas pelos próprios donos, geralmente homens brancos – muitos judeus e sírio-libaneses, no final do século XIX – que mantinham intrincadas relações com seus fregueses. Às vezes agiam como exploradores, assassinos, enganadores, atravessadores; outras como aliados de indígenas, negros escravizados, livres e em fuga. Suas negociações podiam ser feitas fora da vista de autoridades, fazendeiros e senhores de escravos, quando estacionavam seus barcos na beira de rios, lagos, furos e igarapés para negociar desvios de mercadorias e excessos da produção. Eram, portanto, atores importantes na conquista da autonomia de vida e experiências de liberdade dessas populações, apesar da tirania que chegavam a exercer em terra e dentro dos barcos.⁴² Suas atividades também dinamizavam o ensino do ofício embarcado a quem necessitava de fuga ou uma profissão, numa região onde a circulação monetária era ínfima e o sistema de escambo era disseminado, o que garantia a existência dos próprios regatões.⁴³ Pouco valor atribuído ao dinheiro e formas autônomas de subsistência influenciavam a contratação, recrutamento e pagamento das tripulações.

Subindo o rio Trombetas, no Pará, William H. Edwards mandou o piloto indígena recrutar tripulantes pelas praias de Óbidos, ofertando uma combinação de dinheiro, comida,

⁴¹ Príncipe da Prússia Adalberto. *Brasil: Amazônia-Xingu*, pp. 313-314.

⁴² Maiores informações sobre os regatões e os mundos do trabalho na Amazônia, cf. Alexandre Isidoro Cardoso. *O Eldorado dos Deserdados*. Indígenas, escravos, migrantes, regatões e o avanço ao oeste amazônico no século XIX. Tese de doutorado. São Paulo, USP, 2017 e Márcio Couto Henrique & Laura Morais. “Estradas líquidas, comércio sólido. Índios e regatões na Amazônia (século XIX)”. *Revista de História*, n. 171, 2014.

⁴³ Roberto Santos. *História econômica da Amazônia, 1800-1920*. São Paulo: T.A. Queirós, 1980, p. 171. Cf. também: Patrícia Sampaio. *Os fios de Ariadne*. Fortunas e hierarquias sociais na Amazônia, século XIX. São Paulo: Livraria da Física, 2014, *passim*.

café e cachaça.⁴⁴ No rio Tonantins, rumo a Fonte Boa, um indígena caiuvicena pediu passagem na expedição de Smyth e Lowe em troca de trabalho. A dupla achou aquilo proveitoso, pois pagavam diariamente a tripulação com meio metro de pano de algodão. Em Tefé, parte dela decidiu retornar e exigiu pagamento em farinha e mais panos de algodão.⁴⁵ Passagens e mercadorias eram formas comuns de pagamento que evidenciam escolhas próprias daqueles que embarcavam apenas quando precisavam de algo. Caso contrário, os contratantes deparar-se-iam com deserções ou a simples recusa ao trabalho remunerado.

Em 1868, no oeste paraense, o naturalista mineiro Ferreira Penna não conseguiu convencer pescadores e “indivíduos sem ocupação regular” a tripularem para ele. Ao oferecer dinheiro pelo serviço, ouvia sempre “não posso, patrão!”. “Nenhum deles explicava a razão desta recusa, – humilde, fria, mas inflexível e capaz de impacientar e desesperar a um homem que não conhecesse os hábitos e a indiferença desses indivíduos para o dinheiro”.⁴⁶ Outro naturalista, o britânico Henry Walter Bates, talvez tenha encontrado a resposta. Em sua longa expedição (1848-1859) concluiu que os canoieiros eram “donos de seu próprio nariz” e “orgulhosos demais para se empregarem” no barco dos outros.⁴⁷ Fabricar e se deslocar em embarcação própria tornou a população indiferente aos avanços dos viajantes, esses sim, dependentes do conhecimento sobre os espaços que percorreriam. A lógica de assalariamento não fazia sentido quando se buscava manter o mínimo de contato com forasteiros brancos.

Em jornada evangelística pela Amazônia (1840-1842), o missionário norte-americano Daniel Kidder aprendeu que nem a razoável soma de 800 réis diários seduzia tripulantes.⁴⁸ No alto rio Negro, o naturalista britânico Alfred Russel Wallace equipou um “bom piloto” por um valor maior ainda: 4 mil-réis a diária. O preço compensava, porque “tudo ali depende da habilidade do piloto”. Mas não foi fácil achar o restante da guarnição. Entre 1848 a 1852, o recrutamento forçado encorajava a deserção coletiva de eventuais tripulantes. Por isso ele apelou ao “capitão de trabalhadores” (responsável pelos recrutamentos) e ao delegado de polícia, mas “todos eles me davam a resposta de costume: – ‘Não há gente nenhuma aqui’”.⁴⁹

Tais recusas podem ser observadas pelo prisma da “economia moral da multidão” de E.P. Thompson, em seu clássico texto sobre o mundo do trabalho inglês no século XVIII. Tal formulação supõe noções definidas e defendidas de “bem-estar comum” de trabalhadoras e

⁴⁴ William H. Edwards. *A Voyage Up the River Amazon*, p. 139.

⁴⁵ Frederick Lowe & William Smyth. *Narrative of a Journey from Lima to Pará*, pp. 280-285.

⁴⁶ Ferreira Penna. *A região ocidental da Província do Pará*. Belém: Typ. do Diário de Belém, 1869, p. 56.

⁴⁷ Henry W. Bates *Um naturalista no rio Amazonas*, pp. 88-89.

⁴⁸ Daniel Kidder. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1980, p. 179.

⁴⁹ Alfred R. Wallace. *Viagens pelos rios Amazonas e Negro*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1979, p. 398, p. 461.

trabalhadores que buscavam apoio na tradição paternalista das autoridades e, de dentro dela, faziam suas aspirações soarem tão alto que tornavam essas mesmas autoridades, em certa medida, reféns deles.⁵⁰ Basta verificar que a negativa dada a Ferreira Penna (“não posso, patrão!”) revela uma lógica própria daquelas relações de trabalho e que restringiu a autoridade do naturalista. A autonomia dessas tripulações criou todo um arcabouço de costumes em comum que circulavam a contrapelo da dominação do Estado Imperial e de sua elite proprietária, minando-a internamente enquanto a mão de obra embarcada era requerida e barganhada por gente acostumada a se deslocar por aquele território.

Os tripulantes dos relatos supracitados eram geralmente contratados e pagos por diárias. A sazonalidade dessa relação de trabalho atrofiava a lealdade a patrões temporários e contrapunha-se a demais tipos de servidão de longa duração ou do passado de escravidão de alguns deles. Muitos contratos eram subvertidos pelos tripulantes a favor de projetos de liberdade e interesses próprios, mais evidentes com a possibilidade de outra percepção dos espaços facilitada pelo trabalho marítimo. Apesar da condição social dos tripulantes, a vida embarcada permitia conhecer outros lugares e expandir noções de onde e como podiam agir e viver.⁵¹ Nos capítulos seguintes, isso iluminará a luta pela autonomia associativa de marinheiros, moços, foguistas e carvoeiros e sua inconformidade com a racialização de lugares subalternos dentro e fora dos navios. Outra das formas utilizadas pela oficialidade para exigir obediência irrestrita nesses espaços e manter a desigualdade entre os ofícios passava por padrões de masculinidade valorizados no mundo marítimo e portuário. Mas na navegação amazônica isso nem sempre foi hegemônico.

A presença feminina e a masculinidade hegemônica

Após algumas deserções, Edwards chegou a Serpa (atual cidade de Itacoatiara, no Amazonas) com desfalques na *Galliota*. A esposa de uma autoridade local ofereceu aos viajantes uma tripulação inteiramente feminina, mas o entomologista achou aquilo “terrível demais de se pensar”. Desde Belém, ele se espantara com o número expressivo de armações e barcos gerenciados por mulheres.⁵² A longa experiência de navegação das mulheres amazônicas

⁵⁰ E.P. Thompson. “A economia moral da multidão inglesa no século XVIII”. *Costumes em comum*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 152.

⁵¹ Lincoln Secco. “O espaço técnico na Península Ibérica (1820-1914)”. *Projeto História*, n. 34, 2007, pp. 91-92.

⁵² William H. Edwards. *A Voyage Up the River Amazon*, p. 35, p. 201.

escapava à lógica do mundo ocidental, masculino e branco do século XIX, que via a vida marítima como uma expressão de virilidade e bravura.⁵³

O advento dos vapores no rio Amazonas buscou aplainar essas diferenças e aos poucos a marinhagem passou a apresentar uma masculinidade hegemônica. Mais do que apenas distinguir a presença de homens no lugar de mulheres, essa masculinidade dizia respeito a uma forma de hierarquia e subjugação de outras expressões de gênero, no caso em tela: dentro dos navios e nas instituições formadoras do profissional marítimo. A ascensão de um barco movido a intrincados maquinários veiculou a necessidade de maior rigidez e disciplina para se obter o máximo de sua potência. Não por acaso, boa parcela das equipagens de vapores provinham de escolas navais e de aprendizes-marinheiros. Além da imposição de um complexo sistema de autorizações pelas Capitânicas dos Portos, que limaram as mulheres dos navios, o estado encampou a ideologia de “corpos robustos” para a vida marítima, uma condição que excluía as mulheres por critério biológico sem sequer avaliar suas qualificações.⁵⁴ Nesse sentido, a hegemonia da masculinidade não se reduziria à violência, apesar de poder ser sustentada pela força. Ela ascende através da cultura, das instituições e da persuasão.⁵⁵ Isso explicaria como Edwards ficou estupefato com a possibilidade de mulheres guiando sua expedição.

Ao longo do tempo, a ideia da vida embarcada como exclusivo de um gênero convencia a opinião dos letrados do Amazonas. Havia alguma associação entre valores de masculinidade e serviço de bordo que planificava a experiência de navegação amazônica ao mundo oceânico. Daí parecer estranho que ainda houvesse mulheres qualificadas para equipar no século XX, revelando o objetivo de suplantação de uma memória recente na Amazônia, quando elas protagonizavam boa parte da navegação. Em notícia alarmante do *Quo Vadis?*, madame B. Leathess “prestou exame de... piloto!” em New Orleans. E em Savannah, na Geórgia, “uma senhora tem fortuna empreitando os pequenos trabalhos marítimos da região”. Sugestivamente, o título do texto é “O feminismo” e creditava ao movimento organizado das norte-americanas essa mudança social.⁵⁶ O articulista exagerou os abalos da masculinidade

⁵³ Cf. Mary A. Conley. *From Jack Tar to Union Jack. Representing Naval Manhood in the British Empire, 1870-1918*. Manchester: Manchester University Press, 2009.

⁵⁴ O conteúdo do decreto nº 79, de 23 de dezembro de 1889, sobre a regularização da praticagem, explicita que o candidato a prático devesse possuir corpo de “robustez para a vida do mar”. Brasil. “Decreto nº 79 de dezembro de 1889. Regulamento geral para o serviço da praticagem dos portos, costas e rios navegáveis dos Estados Unidos do Brasil”. *Coleção de Leis do Império do Brasil*, 1889, p. 276, vol. 1.

⁵⁵ Baseio-me em Robert W. Connell & James W. Messerschmidt. “Masculinidade hegemônica. Repensando o conceito”. *Estudos Feministas*, 21 (1): 424, 2013, pp. 244-246.

⁵⁶ “O feminismo”. *Quo Vadis?* Manaus, n. 199, 4 nov. 1903.

hegemônica do mundo naval, como se a Amazônia não estivesse repleta de mulheres como aquelas. Desviando-se da realidade local, o texto evidencia uma ideologia de feminilidade.

Angela Davis interpreta a ideologia de feminilidade como um subproduto da industrialização, popularizado e disseminado por diferentes meios narrativos como imprensa, romances, imagens etc. As mulheres brancas, especificamente, passaram a ser vistas como “habitantes de uma esfera totalmente separada do mundo do trabalho produtivo. A clivagem entre economia doméstica e economia política, provocada pelo capitalismo industrial, instituiu a inferioridade das mulheres com mais força do que nunca”.⁵⁷ Inspirado na autora, o esvaziamento feminino da navegação fluvial pode ser entendido pelo avanço capitalista na Amazônia, pelas inovações tecnológicas dos navios e pelas esferas institucionais. Isso determinaria o lugar social dos papéis de gênero exercidos dentro e fora dos navios.

No advento da República, a exigência de profissionais diplomados por escolas subordinadas ao Ministério da Marinha dificultou a permanência feminina nos navios. O projeto iniciado ainda no governo provisório era militarizar ao máximo a marinha mercante, na intenção de utilizar sua marinhagem como força reserva na defesa do território. Para tanto, aventava-se um tipo ideal de marujo para os vapores: de corpo robusto, leal, obediente, corajoso e preferencialmente branco. Caso não estejamos diante de um erro tipográfico do *Jornal do Comércio*, a única exceção localizada foi Albertina Figueiredo, fogueira da lancha *Sophia*, em 1913. Albertina enviara uma denúncia sobre o roubo de um “relógio de prata com corrente de metal amarelo”.⁵⁸ Naquele momento havia uma escassez de marítimos e uma crise econômica no Amazonas. Albertina pôde ter se favorecido disso para conseguir emprego, mas nada impede que fosse uma veterana. Não é possível averiguar se ela ou outras conseguiam, de alguma forma, matrículas na Capitania, mas sua presença revela que até nos vapores a masculinidade pode ser relativizada e que as mulheres não se restringiam a serviços de copa e cozinha.⁵⁹

Os vapores não conseguiram substituir plenamente a tradição da navegação artesanal capitaneada por mulheres antes dos primeiros veleiros. Em 1859, o médico alemão Robert Avé-Lallemant conheceu dona Maria, indígena dos arredores de Breves. Mesmo diante do frenesi dos vapores, a hábil navegadora continuava exercendo atividades comerciais em sua canoa. Remava sozinha por todos os furos e igarapés das redondezas, vendendo e trocando mercadorias. Segundo o viajante, a mulher parecia ter acumulado “grande fortuna”. O médico

⁵⁷ Angela Davis. *Mulheres, raça e classe*. São Paulo: Boitempo, 2016, p. 35.

⁵⁸ *JC*. Manaus, n. 3.221, 25 abr. 1913.

⁵⁹ Sobre o trabalho feminino de mulheres negras em grandes linhas de navegação, cf. Jo Stanley. “Black Women on British Ships”. *Black and Asian Studies Association Newsletter*, n. 28, sept. 2000.

afirmou que gente como dona Maria era muito comum, e que só raramente se via um branco comandando embarcações.⁶⁰ Doravante, o afastamento feminino de grandes barcos implicava também na racialização da marinha mercante como lugar privilegiado do homem branco, pois as navegantes amazônicas eram predominantemente negras, indígenas e mestiças.

Anos depois, quando os vapores absorveram a maior parte do transporte fluvial, as mulheres permaneceram no manejo e administração de pequenas e médias embarcações, como o são ainda hoje. No final do século XIX, o viajante português Lourenço Fonseca maravilhou-se em Santarém, no Pará, com “alguns barcos exclusivamente tripulados por cinco e mais mulheres, êmulas das do [rio] Douro [de Portugal]”, cujas atividades não se intimidavam com os enormes paquetes.⁶¹ A masculinidade foi aos poucos se tornando hegemônica nas principais rotas do rio Amazonas, mas nunca superou de todo as navegadoras de outros barcos. Muitas delas chefiavam famílias e tinham no trânsito formas alternativas de ganhos financeiros ou adicionais à negociação de produtos agrícolas, extrativos ou manufaturas. Nos dias atuais, é fácil encontrar na orla de Manaus mulheres tripulando canoas e barcos de diferentes calados, no comando, na praticagem e até donas de frotas inteiras.

A dominação masculina da navegação a vapor compõe um ideário de dominação pela força, de um negócio de extrema voracidade como fora a introdução desses navios na Amazônia. A presença feminina nos barcos ligava-se a um passado náutico de experiências de liberdade e autonomia, de pouca interferência de padrões discursivos ou práticas de dominação. A masculinidade hegemônica seria, portanto, outra das formas de hierarquia a subjugar demais expressões de gênero, raça e etnia, cercear liberdades nos lugares de trabalho e na organização dos marítimos, sobrepondo uma ideia de civilização a tantas outras existentes às margens do rio-mar.⁶²

A introdução dos vapores (1853)

Desde os anos 1820, comerciantes do Amazonas e do Pará fomentavam projetos de introdução de vapores mercantes, visando atrair capital estrangeiro. Com o estouro da Cabanagem, os projetos ficaram suspensos e a ocupação de vapores veio pela ação dos militares. Anos após a revolta, na década de 1840, encouraçados e vasos de guerra ainda circulavam pelo rio Amazonas e para a população, vapores viraram sinônimo de repressão e

⁶⁰ Robert Avé-Lallemant. *No rio Amazonas*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1980, p. 65, p. 55.

⁶¹ Lourenço Fonseca. *No Amazonas*. Lisboa: Companhia Geral Typographica, 1895, p. 41.

⁶² O maior problema das trocas culturais é quando uma cultura busca suplantar outras com uso de violência ou criando parâmetros de desigualdade. Marshall Sahlins. *Ilhas de História*. São Paulo: Zahar, 1990, p. 135.

violência. Não havia vapores mercantes no rio Amazonas até o Império assinar, em 1853, um contrato de exclusividade dessa navegação com Irineu Evangelista de Souza, o futuro barão de Mauá. Tratava-se do maior empreendimento empresarial visto no Império. A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1853-1871) incumbiu-se de servir viagens de Belém até Nauta, no Peru. Além dos objetivos econômicos, o contrato servia de medida para a incorporação definitiva do território amazônico ao domínio do Império e incrementar o transporte de produtos extrativos, com destaque para a borracha que vinha encontrando boa recepção no mercado.⁶³

Tão logo efetivadas, as linhas a vapor encorajaram novas expedições fluviais apoiadas por empresários, fazendeiros e governos provinciais. O objetivo era conhecer os espaços para mapear e dominar novas rotas e, claro, intimidar a formação de mocambos e assentamentos de grupos indígenas, combatendo suas economias paralelas.⁶⁴ Houve um alargamento da vigilância do Estado que concedeu aos comandantes dos vapores (oficiais reformados da Marinha de Guerra) poder para julgar e punir infratores sobre as águas. Navios mais velozes também agilizaram o recrutamento forçado para serviços militares, urbanos e rurais; as capturas de escravizados fugidos e a reescravização de outros; também favorecia o tráfico de cativos até as províncias do centro-oeste e sudeste brasileiro.⁶⁵ Por fim, não se tratava somente de uma modernização dos meios de transporte, mas um planejamento social que visava embranquecer a navegação amazônica.

Em estudo publicado em 1956, o historiador amazonense Arthur Reis defendeu que o vapor substituiu a navegação de “caboclos” e “tapuios” da Amazônia, rendendo-lhes sérios prejuízos. Mas Reis viu nisso um fator positivo, pois “em que época da história foi possível o progresso sem que alguns, muitos mesmo, não se vissem prejudicados nos seus interesses? Quantas vidas não têm sido imoladas para que a humanidade progrida?”. Para ele, a população pobre era um sacrifício necessário para que o vapor efetuasse “uma verdadeira revolução branca”.⁶⁶ Sua interpretação etnocêntrica não alcança outros desdobramentos do vapor no mundo vivido pelos embarcados. Porque, apesar da euforia de proprietários, fazendeiros, senhores de escravos e intelectuais, as vantagens da tecnologia a vapor foram

⁶³ Cf. Vitor Marcos Gregório. *Uma face de Jano. A navegação do rio Amazonas e a formação do Estado Brasileiro (1838-1867)*. São Paulo: Annablume, 2012. Roberta Brito. *Vapores de Mauá. A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871)*. Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2018.

⁶⁴ Oscar de la Torre. *The People of the River. Nature and Identity in Black Amazonia, 1835-1945*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2018, p. 7.

⁶⁵ Cf. Luiz Carlos Laurindo Júnior. *Rios de escravidão. Tráfico interno e o mercado de escravos no Vale do Amazonas (1840-1888)*. Tese de doutorado. São Paulo, USP, 2021.

⁶⁶ Arthur Reis. *A Amazônia que os portugueses revelaram*. Rio de Janeiro: MEC, 1956, pp. 66-65.

cooptadas por práticas de liberdade dos tripulantes não brancos, enquanto comandantes e agentes de navegação dependiam de seus conhecimentos.

A expansão das linhas e o estímulo do Estado à vinda de viajantes estrangeiros propiciaram novas formas de ganhos para guias e práticos. Os vapores serviram para dinamizar costumes de trabalho adquiridos noutros modelos náuticos, que pavimentaram a identificação de profissionais marítimos. Para se equipar na marinha mercante, passou a ser obrigatório a inscrição de matrícula nas Capitanias e um ano de serviço na Esquadra Imperial,⁶⁷ diferente de quando os acertos pessoais às margens dos rios garantiam as equipagens. Ao mesmo tempo em que a demanda por marítimos crescia com a chegada dos vapores e incremento do comércio, ocorria um embrutecimento da exploração a bordo e das privações às liberdades conquistadas pela população que não se constringia com barcos movidos a fogo.

Ao chegar a Maués, na província do Amazonas, o casal Agassiz destacou a “indiferença dos índios” aos paquetes. No caso em tela, os indígenas das redondezas foram convidados para assistir uma exibição de superioridade dos brancos. O comandante de um vapor militar “mandou atirar o canhão para eles verem; pôs o navio em movimento para lhes mostrar as máquinas em ação e as rodas em movimento.” Mas ao contrário do esperado, os visitantes “olharam para tudo isso com o mesmo ar calmo e impassível, como homens que estão acima, talvez melhor dizer abaixo, de qualquer emoção de surpresa”. Elizabeth Agassiz era incapaz de enxergar altivez e orgulho naquelas reações. Resmungou que os indígenas eram desprovidos de “dons preciosos concedidos à raça branca” e insensíveis “às impressões novas, a surpresa, o prazer, a emoção”.

Para o casal, os trópicos condenavam os seres a uma degeneração por determinações raciais. Não cabia na sua mentalidade racista a capacidade dessas pessoas serem responsáveis pela sua exuberante viagem. Para eles, a ordem divina concebera cada criatura a um devido lugar e ambiente. Não acreditavam em condições de transformação por sobrevivência, portanto, quem não se enquadrasse às hierarquias raciais era prontamente rechaçado.⁶⁸ Isso explica a ira de Elizabeth com a “fisionomia de bronze” dos indígenas diante da tediosa e vergonhosa exibição dos brancos e seus maquinários. Pior ainda descobrir, ao final da visita,

⁶⁷ Silvana Jeha. *A galera heterogênea*. Naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, c. 1822-c. 1854. Tese de doutorado. Rio de Janeiro, PUC/RJ, 2011, p. 92.

⁶⁸ Francisco Bethencourt. *Racismos*. Das Cruzadas ao século XX. São Paulo: Companhia das Letras, 2018, pp. 458-459.

que aqueles indígenas não entendiam português.⁶⁹ Eles podiam até entender, mas foram exitosos em convencer os brancos de que nada daquilo importava.

Pouco tempo após a viagem dos Agassiz, os vapores passaram a ser menos frequentados por indígenas indiferentes e mais por profissionais formados em diferentes escolas navais do Brasil e do mundo. A abertura internacional do rio Amazonas tornou-se um chamariz de emprego embarcado e novos atores entraram em cena naquele mundo a vapor. A construção do rio como um lugar de trabalho no espaço ganharia outros contornos com a (re)composição da marinhagem.

A (re)composição da marinhagem

Após muita discussão parlamentar, o governo brasileiro abriu o rio Amazonas à navegação internacional com a lei nº 3.749, de 7 de setembro de 1866. A entrada dos navios de bandeiras amigas do Brasil, conforme Elisée Reclus, “fizeram no mundo amazônico uma revolução cujas consequências se multiplicam de ano para ano”. O rígido fechamento da região amazônica era uma imposição desde o período colonial, quando Portugal dificultava o conhecimento da extensão de suas colônias no norte. Os riscos de perda do território enfrentados no curso da Cabanagem dificultaram ainda mais a penetração estrangeira nos anos seguintes. Reprimidas as revoltas regenciais, introduzida a navegação a vapor e com aumento da exportação de produtos extrativos, a pressão de políticos e empresários tornou a abertura imprescindível. Com a entrada dos primeiros navios estrangeiros, a região então afastada dos centros comerciais, “foi por assim dizer transportada para o litoral oceânico, do qual se tornaram prolongamentos as margens do rio e as dos seus canais laterais, de seus afluentes e tributários, em mais de 50.000 quilômetros”.⁷⁰

A abertura do rio ao Atlântico significava também a recepção de um novo contingente de profissionais marítimos, de diferentes procedências, portadores de bagagens culturais e experiências próprias. Eis a segunda conotação do “rio-mar”: o rio *em direção* ao mar tornava-se produto e produtor da identificação de ofícios de bordo, tributária da conexão fluvial e atlântica executada pela marinhagem.

Em 1871, Mauá repassou seus contratos à inglesa Amazon Steamship Company, iniciando um monopólio estrangeiro na navegação que durou até o final de 1910. Os ingleses investiram pesado na compra de navios, permitindo a abertura de novos postos de trabalho e

⁶⁹ Elizabeth Agassiz & Louis Agassiz. *Viagem ao Brasil*, p. 300.

⁷⁰ Elisée Reclus. *Estados Unidos do Brasil*, pp. 67-68.

uma maior procura pelas águas do Amazonas por diversos marítimos. Os avanços do capitalismo internacional na Amazônia têm sua parcela de incidência na (re)composição da força de trabalho marítima. Além das variadas origens, muitos dos marítimos incorporados aos vapores vinham diretamente ocupar-se em ofícios de convés e de máquinas. Os mais experientes, nascidos e crescidos na região, acostumados ao mundo dos remos e das velas, tornavam-se cada vez mais restritos à praticagem, que quase nada se alterara com a transição tecnológica. Os demais eram egressos de escolas de aprendizes-marinheiros de províncias litorâneas: meninos e rapazes de pele escura enviados por mães, pais ou tutores para serem educados e alimentados pela Marinha. Geralmente após um ano de serviço como efetivos da Armada, eles davam baixa para se empregar na marinha mercante.

A Companhia de Aprendizes-Marinheiros do Amazonas, criada pelo decreto n° 4.861, de 17 de janeiro de 1871, servia para treinar e entregar profissionais disciplinados. Mas apesar do bom desempenho dos alunos após dez anos de atividades as condições de infraestrutura e investimento eram das mais precárias. Na Flotilha do Amazonas o cenário era parecido, acrescido do número insuficiente de praças. A falta de marinheiros era sentida de forma geral em todos os postos e não satisfaziam a alta demanda por tripulações. O Amazonas e o Pará não dispunham de reserva aproveitável de marinheiros militares, principalmente com os pedidos de baixas e deserções crescentes. Além das péssimas acomodações e serviços, o tratamento dispensado aos rapazes era conhecido pela brutalidade. Os mais qualificados como os maquinistas não hesitavam em desertar para a marinha mercante.

O presidente da província Satyro Dias reclamou, em 1881, que os maquinistas geravam dores de cabeça “pela grande dificuldade que há em consegui-los aqui, onde a navegação a vapor é grande e os indivíduos que se empregam nas máquinas dão preferência aos navios de comércio, apesar de ganharem menos, porque não estão sujeitos a disciplina nem fazem despesa com uniformes”.⁷¹ De fato a marinha mercante era mais suportável e os armadores aproveitavam para contratar homens formados na Armada. O restante da tripulação era improvisado com forasteiros que cresciam em número e presença portuária. Em Manaus, a maioria da marujada no século XX provinha do litoral e tinha algum aprendizado ou experiência náutica prévia.

Ao longo deste capítulo, vimos uma multidão de indígenas, negros e seus descendentes compondo a frota mercante do rio Amazonas. Conforme os avanços da comercialização da borracha silvestre, a partir dos anos 1870 os indígenas diminuem nas

⁷¹ Satyro Dias. “Fala do presidente da Província do Amazonas, em 4 de abril de 1881”. *Amazonas*. Manaus, n. 570, 13 mai. 1881.

zonas portuárias e nos navios, sendo substituídos por outros marítimos. Segundo os recenseamentos estatísticos, em 1890, o Amazonas apresentou o maior aumento na porcentagem de mestiços e pardos em todo o país: 7,03%.⁷² De início o número pode não impressionar, mas aduz uma alteração importante no perfil racial dos trabalhadores. É possível que o extrativismo e a (re)composição étnicorracial da marinhagem possam ter influído nessa porcentagem. Quanto ao trabalho marítimo, a chegada de profissionais nordestinos era o principal fator de mudança.

Recorro ao termo *nordestino*, cuidando de sua construção social e cultural, e não como essência ou elemento auto-explicativo de uma identidade regional desses trabalhadores. Na documentação, os marítimos identificam suas origens pela cidade ou unidade federativa. Mais adiante veremos que a origem foi um elemento importante da vida associativa dos marítimos. Eles se reuniam tanto em associações de ofício quanto em mutuais de conterrâneos, como cearenses, pernambucanos e maranhenses. Vale destacar que, assim como outras levas de migrantes pelo Brasil, na Amazônia os marítimos eram majoritariamente não brancos, frutos de um processo migratório que imbricava origem regional, racialização e relações de classe.⁷³

Em resumo, a configuração das equipagens analisadas ao longo da tese ocorria da seguinte maneira: amazonenses e paraenses, filhos e netos de indígenas e africanos, permaneceram como oficiais nos postos de pilotos, práticos e com alguma presença entre os maquinistas. Eram ocupações de prestígio que denotam mecanismos importantes de mobilidade social. Contudo, o maior bloco marítimo distanciava-se desses oficiais de diferentes maneiras. Eram marinheiros, moços, foguistas e carvoeiros provenientes, na maioria, do Pará, Pernambuco, Maranhão e Ceará. Embora sem precisar as classificações raciais do grupo, é possível presumir a predominância de negros e mestiços ao verificarmos a incidência de origens em lugares onde a escravidão obteve maior relevo, como Maranhão e Pernambuco.⁷⁴ No topo da hierarquia naval ficaram os comandantes portugueses que atuavam como intermediários de armadores patrícios e de outras origens europeias. Um bom número de ibéricos também se empregou na cozinha dos vapores, sem deter conhecimentos

⁷² Brasil. Diretoria Geral de Estatística. *Boletim comemorativo da Exposição Nacional de 1908*. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1908, f. XXIII.

⁷³ Paulo Fontes. *Um Nordeste em São Paulo*. Trabalhadores migrantes em São Miguel Paulista (1945-66). Rio de Janeiro: FGV, 2008, *passim*.

⁷⁴ Sigo a hipótese de Álvaro Pereira do Nascimento, de que as migrações são importantes conjuntos para determinar a cor dos trabalhadores, pois em sua maioria consistiam de descendentes de escravizados ou egressos do cativeiro que se deslocavam para afastar-se de memórias trágicas, do perigo constante da reescravização ou a procura de familiares e amigos dispersos pelo tráfico. “Trabalhadores negros e o ‘paradigma da ausência’”. *Contribuições à História Social do Trabalho no Brasil*”. *Estudos Históricos*, vol. 29, 2016, p. 618.

específicos de marinharia ou maquinaria, diferente dos brasileiros que migravam propositalmente para equipar no Amazonas.

Há décadas predominou em diversos campos de estudos sobre migrações à Amazônia uma ideia de desterro, especialmente do nordestino. O sociólogo Samuel Benchimol, por exemplo, defendia o choque dos recém-chegados com o mundo fluvial. A maioria deles seriam trabalhadores rurais obrigados a conviver com o transporte aquático preponderante na região, vinham de “terras enxutas” e tinham “pânico” de água.⁷⁵

No entanto, nem todos eram alheios à navegação e vinham justamente para nela se empregar. Como José de tal, um jangadeiro cearense que viajava a Manaus pelo vapor *Iracema* a procura de trabalho embarcado. Sua jangada vinha a reboque do navio quando ele caiu e se afogou no rio Tarauacá.⁷⁶ Não raro os migrantes tripulavam para pagar viagens, caso de Horácio Maciel Brasileiro que “havia pedido uma passagem gratuita” para Manaus “e estava recompensando com seus serviços esse obséquio”. Ele não sabia nadar e passou a tripular o *Andresen* de forma ilegal. Atuava como carregador quando escorregou da prancha e desapareceu nas águas do rio Madeira. Ninguém sabia de onde vinha, o que fazia nem que idade tinha.⁷⁷ Claro, havia quem conseguia aprovação nas Capitânicas do Amazonas e do Pará, provando que nem todo migrante mirava os seringais. É preciso considerar o trabalhador qualificado, cujos objetivos de deslocamento destoam de estereótipos atribuídos aos migrantes do famigerado “ciclo da borracha”.

Estudos recentes têm enfatizado a agência de mulheres e homens no processo migratório para a Amazônia, de 1877 até a década de 1940.⁷⁸ Eles criticam abordagens tradicionais do tema, que apontam a seca e a fome como as principais causas das migrações. Tais explicações tiveram um grande divulgador no supracitado Samuel Benchimol. Desde os anos 1940, o sociólogo cristalizara no migrante nordestino a figura do “aventureiro”, do “deslocado”, genericamente classificado como *arigó*, um tipo social de difícil assimilação à vida amazônica e ao trânsito fluvial. Entretanto, as próprias pesquisas de campo de Benchimol

⁷⁵ Samuel Benchimol. “O cearense na Amazônia. Um inquérito antropológico”. *Amazônia: um pouco-antes e além-depois*. Manaus: Umberto Calderaro, 1977, p. 143.

⁷⁶ “Quando vinha para Manaus pereceu afogado”. *JC*. Manaus, n. 8.430B, 17 jun. 1928.

⁷⁷ “Tragado pelas águas do rio Madeira. Na vila de S. Antonio, um tripulante do vapor *Andresen* morreu afogado”. *JC*. Manaus, n. 4.574, 18 jan. 1917.

⁷⁸ Alexandre Isidio Cardoso. *Nem Sina, nem acaso*. A tessitura das migrações entre a Província do Ceará e o território amazônico (1847-1877). Dissertação de mestrado. Fortaleza, UFCE, 2011. Edson Barboza. *A hidra cearense*. Rotas de retirantes e escravizados entre o Ceará e as fronteiras do Norte (1877-1884). Tese de doutorado. São Paulo, PUC/SP, 2013. Valdirene Porto. *Imprensa, imigração, trabalho e sociabilidades femininas na Belle Époque manauara, 1880-1920*. Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2016. Francisco Costa. *Para a chuva não beber o leite*. Soldados da borracha. Imigração, trabalho e justiça na Amazônia. Tese de doutorado. São Paulo, USP, 2014. Frederico Lima. *Soldados da borracha*. Das vivências do passado às lutas contemporâneas. Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2013.

chegaram a contradizê-lo, quando o colocavam diante de profissionais nem um pouco determinados pelos meios sociais ou naturais.

Um bom exemplo é a entrevista com o marinheiro negro baiano José Francisco de Sales, em meados de 1943. Ironizando as duras classificações do pesquisador, o baiano tirou sua desforra: “*I am arigó from Brooklin*”. Entre o final dos anos de 1910 e o início da década seguinte, Sales aproveitou uma ocasião para desertar de seu navio e morar no citado bairro de Nova York, tornando-se fluente em inglês. Conhecia os Estados Unidos tão bem quanto Benchimol, que insistia em enquadrá-lo numa subalternidade exercida pela população de cor. Sales exibia orgulho de suas escolhas de vida, fruto das circunstâncias abertas pela vida marítima. Quando ficou sabendo do bom movimento portuário, ele partiu dos Estados Unidos para tornar-se marinheiro no rio Amazonas, fixando-se em Manaus após a crise gomífera dos anos 1920.⁷⁹ Temos então um caso totalmente alheio às conclusões mais vulgares da migração à Amazônia: um baiano chegado a Manaus que sequer partira de seu local de nascimento, tendo se deslocado de um país estrangeiro, utilizando-se de sua qualificação profissional e das informações que ela certamente permitia.

Anseios individuais ou coletivos dão alternativas de leituras frente análises deterministas, centradas em fatores de ordem econômica que justificavam os deslocamentos. As razões econômicas comumente operam nas seguintes dualidades: seca/miséria, de um lado; e de outro, enriquecimento rápido/fartura. Apesar de a desigualdade ser crucial para entender processos migratórios, é preciso cautela, pois os migrantes nunca foram resultados mecânicos de estímulos econômicos ou sociais. Na verdade, eles possuíam redes de sociabilidade e agiam por escolhas próprias, como agentes e não meras cifras ou números.⁸⁰ Alexandre Isidio Cardoso considerou ações subjetivas para entender as lógicas do processo migratório de cearenses à Amazônia, na segunda metade do século XIX. Segundo o autor, fatores econômicos, políticos e sociais devem ser conjugados a “outras dimensões do processo, gestadas principalmente no âmbito das relações de parentesco, vínculos de solidariedade, informações compartilhadas entre vizinhos e conhecidos que devem ser igualmente levadas em consideração”. Ninguém migrava de forma atabalhoada, como nos revela o marinheiro Sales. A lógica da migração era bem trabalhada e podia se basear em redes de sociabilidade tecidas pelos migrantes.⁸¹

⁷⁹ Samuel Benchimol. O cearense na Amazônia, p. 312.

⁸⁰ Tenho por referência nessas interpretações: Paulo Fontes. *Um Nordeste em São Paulo*.

⁸¹ Alexandre Isidio Cardoso. *Nem sina, nem acaso*, p. 159.

No concernente à marinha mercante, a chegada de forasteiros requer análise de um tipo específico de migrante: o profissional especializado. A documentação coligida demonstra que os migrantes marítimos não eram, necessariamente, gente desesperada por emprego. Muitos vinham já qualificados e dotados de habilitações formais do ofício. Isso conferia maior poder de barganha frente os empregadores, diferente dos menos qualificados. A liberdade de transitar entre os portos também atendia a condições específicas do mercado de trabalho. Ao contrário de um genérico aventureiro, a circulação dos marítimos respondia às demandas de serviço embarcado, para as quais teciam redes de solidariedade em longas distâncias que dinamizavam ideias, culturas, tradições, práticas, aspirações e experiências. Assim, identidades de ofício e condições de mercado de trabalho permitiram que os marítimos desempenhassem importante papel no movimento operário do extremo norte.⁸²

Esse contingente trouxe consigo um mundo de reivindicações nunca visto na era dos remos, varas e velas. Ocorreu um processo inédito de identificação de ofícios e criação de entidades representativas em decorrência da absorção da maior parcela da navegação pelos vapores. A aquisição de novas tecnologias implicou em ressignificações da profissão embarcada exercida por veteranos e neófitos, enquanto o porto de Manaus tornava-se um caldeirão de marítimos. No início daquele século, uma comunidade de variadas origens, cores de pele e ideias políticas veio pelo rio-mar até a capital do Amazonas, reivindicar o direito à cidade e a consolidação de sua cidadania. A escolha por esse porto é o tema do próximo capítulo.

⁸² Os canteiros de Santos também exerceram sua importância para o movimento operário em razão de suas qualificações profissionais e seu elevado grau de independência na relação com os patrões. Fernando Teixeira da Silva. *Operários sem patrões*. Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Campinas: Editora da Unicamp, 2003, p. 55.

2 – NO PORTO DE MANAUS

Enquanto Belém é a “fachada atlântica” da Amazônia brasileira, Manaus seria a “capital da hinterlândia”. O antigo nome da cidade, Barra do Rio Negro, referia-se a uma posição estratégica observada desde o período colonial: localizada na divisa do que hoje conhecemos como Amazônia Ocidental (composta pelos atuais estados do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima) e Oriental (Pará, Maranhão, Amapá, Tocantins e Mato Grosso). Em 1818, os viajantes bávaros Spix e Martius apostavam que a Barra se tornaria a maior praça comercial do interior do país, por se tratar de um porto fluvial de confluência, localizado próximo ao encontro dos rios Negro e Solimões. A mudança de nome para “Manaus” ocorreu em 1856, pouco após a instalação da navegação a vapor no rio Amazonas, que tornou seu porto o principal eixo da rota Belém-Nauta. Com a abertura internacional do rio Amazonas (1869), Manaus virou parada obrigatória da longa cabotagem.¹ O porto passou a receber uma multidão de pessoas, uma alta circulação de mercadorias e notícias de várias partes do Brasil e do mundo. Logo as autoridades passaram a se preocupar com a circulação de toda sorte de pessoas, incluindo tipos indesejáveis de agitadores ou fugitivos, normalmente encontrados em multidões portuárias. Para controlar esse tráfego humano era preciso superar os ditames da natureza e o domínio das muitas embarcações artesanais.

Na segunda metade do século XIX, quem desembarcasse em Manaus veria um porto não muito diferente de tantos outros existentes na calha do Amazonas. A navegação e as atracagens obedeciam às estações das chuvas e das águas, bem conhecidas pela comunidade marítima local. A vida coletiva desse grupo também era regulada pelas condições naturais ao longo do ano. Na Exposição Universal de 1893, em Chicago, foi distribuído um álbum souvenir, de autoria desconhecida, contendo uma fotografia da orla de Manaus, com veleiros e canoas estacionados na vazante. A ideia era divulgar riquezas e belas paisagens para seduzir imigrantes e empresários. No extremo direito dessa imagem, vemos o Mercado Público e à esquerda, a ladeira dos Remédios (atual rua Miranda Leão). O fotógrafo estaria na rampa da Matriz (antiga praia da Imperatriz). Dentro de dez anos ali seria construído o novo porto da cidade (figura 1).

¹ Aziz Ab’Saber. “A cidade de Manaus (primeiros estudos)”. *Boletim Paulista de Geografia*, n. 15, 1953, pp. 18-20. J.B. von Spix. *Viagem pelo Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1938, pp. 139-140, 3 vol.



Figura 1: “Panorama of Manáos. River Front”. Fonte: *The City of Manáos and the Country of Rubber Tree* (Souvenir of the Columbian Exposition Chicago, 1893), s.ed., 1893.

Na orla de Manaus o rio Negro apresenta cerca de seis quilômetros de largura. No apogeu das cheias, atinge 80 metros de profundidade e recua em torno de 10 metros nas vazantes. Visitantes oitocentistas descrevem um cenário similar ao da fotografia acima. Apesar da inconstância das águas, elogiavam a localização do porto e sua conveniência para atracagens de paquetes, veleiros, chalupas, cobertas, igarités e batelões. Após a reforma portuária (1907), essa heterogeneidade naval veio acompanhada de uma multidão cosmopolita de “todas as raças e cores”, segundo Paul Walle.² Desde os anos 1850, Manaus recebia pessoas de origens diversas, cuja boa parcela empregara-se no serviço portuário.

Mulheres, homens e crianças executavam diferentes ofícios voltados à chegada, estadia, carregamentos e reparos dos navios. E não havia um ancoradouro propriamente dito, o sistema de embarque e desembarque se resumia a trapiches e rampas. Todo o trabalho realizado no porto dependia do trabalho braçal de carregadores, estivadores, catraieiros, calafates, carpinteiros, carroceiros e embarcadiços. A organização e execução desses serviços ficavam a critérios próprios dos trabalhadores. Isso começou a mudar conforme os vapores escoavam cada vez mais cacau, castanha e borracha. A fiscalização dessas saídas era realizada apenas em Belém. Em 1874, a Capitania do Porto do Amazonas foi criada para desafogar a

² William H. Edwards. *A Voyage Up the River Amazon, Including a Residence at Pará*. New York: D. Appleton & Company, 1847, p. 172. Paul Walle. *Au pays de l’or noir*. Pará, Amazonas, Mato Grosso. Paris: Librairie Orientale & Américaine, 1909, pp. 104-105.

capital paraense, manter uma base militar para segurança das cargas e do território, além de beneficiar os cofres amazonenses com a coleta de impostos.³ Nesse tempo, o traslado dos navios para terra firme era feito em pleno rio Negro. Os vapores baixavam âncoras e descarregavam os passageiros nas catraias (botes de aproximadamente oito metros), quase todas capitaneadas por portugueses. Muitos deles eram originalmente marítimos e pescadores que se tornaram catraieiros após imigrar.

A cultura de trabalho criada e vivida pelos catraieiros foi bastante afetada pela modernização do porto de Manaus em fins do século XIX. Tal como noutros portos brasileiros, modernização implicava adaptar-se à cabotagem internacional e, em outros termos, extirpar os vestígios do tráfico escravo. Comparada a outras capitais, especialmente as litorâneas, Manaus não foi palco de grandes desembarques de escravizados e, na segunda metade do oitocentos, a maioria da população negra era livre. Mas como entreposto fluvial a cidade foi estratégica para o tráfico interprovincial. E o aumento de volume portuário levou escravizadores a cogitarem emprego de cativos no setor portuário e marítimo, na década de 1880. Assim os catraieiros entabularam a primeira greve que se tem notícia em Manaus. Uma greve que conectou a defesa de um lugar de trabalho ao movimento abolicionista.

Com a análise dessa greve inicio a discussão deste capítulo, cujo foco é como diferentes embarcações foram afetados e reagiram à transformação portuária de Manaus, na medida em que defendiam lugares de direito naquele espaço. Aqui abordarei também como o estado foi aos poucos instituindo normas e regulações pela Capitania do Porto do Amazonas para minar a autonomia e a liberdade de movimento dos trabalhadores. Ao fim, apresento o quadro empresarial das companhias de navegação que empregavam a maior parcela da marinhagem local. Entender como estado e empresários agiram nos mecanismos de controle e na produção de riquezas será crucial para entendermos os lugares almejados pela categoria em seu processo associativo. O objeto central será demonstrar a dimensão portuária como decisiva na elaboração dos lugares da marinhagem em terra firme, sem desvincular de suas experiências de bordo.

A greve dos catraieiros (1884)

Segundo o presidente da província do Amazonas José Paranaguá, em 1883 havia no tráfego da orla de Manaus: “113 embarcações miúdas, ocupadas por 159 homens, quase todos

³ Mavignier de Castro. *Síntese histórica da evolução de Manaus* [1948]. Manaus: Umberto Calderaro, s.d., pp. 147-148.

portugueses”.⁴ A maioria era de Póvoa de Varzim, onde aprenderam a manejar e fabricar essas embarcações. Paranaguá se referia a botes com toldos de lona branca, adornados com placas semicirculares pregadas nas popas, nas quais se viam os nomes das embarcações, muitas com referências à terra natal dos catraieiros. A referência à origem era encontrada também na indumentária que desafiava o calor amazônico: bonés de lã, camisas com padrões quadriculados e de mangas compridas, calças de brim e tamancos fechados.⁵ Com remos compridos, remavam de pé os próprios botes e os de pequenos e médios armadores, também portugueses.⁶

A chegada desses trabalhadores em Manaus e Belém se relacionava com aos abalos do setor pesqueiro português, em fins do século XIX. O expansivo controle de empresas inglesas de navegação acarretou um enorme desemprego na pesca artesanal do país, facilitando a recrutadores e aliciadores de imigração a convencer jovens solteiros e desempregados a imigrarem para o Brasil. Boa parte deles alocou-se nas duas “capitais da borracha” preferindo o serviço portuário aos seringais. Suas chegadas atendiam também aos projetos imigratórios defendidos pelos governantes que, dentre outros motivos, interessava-se por civilizar e branquear a população da Amazônia.⁷ Como a zona portuária e o mundo embarcado eram lugares tradicionais de trabalho escravo, alguns grupos abolicionistas passaram a pleitear a ocupação desses setores com imigrantes europeus, propondo o fim da escravidão com vistas ao embranquecimento da classe trabalhadora. Essa face abolicionista também obteve adesão de quem disputava emprego com os cativos, fazendo do porto objeto de disputa de diferentes concepções abolicionistas.

Em 18 de julho de 1883, um grupo de abolicionistas levou ao *Diário de Notícias* de Belém, a seguinte denúncia: um escravo de Lourenço Holanda se negou a embarcar no vapor *Pará*, em direção a Manaus, porque não queria ser afastado de “algum ente que lhe é caro”.

⁴ José Paranaguá. *Relatório do presidente da Província do Amazonas*. Manaus: Typ. do Amazonas, 1884, p. 32.

⁵ Geraldo Pinheiro. *Imprensa, política e etnicidade*. Portugueses letrados na Amazônia (1885-1933). Tese de doutorado. Porto, Universidade do Porto, 2012, pp. 261-262. Moacir de Andrade. “Manaus das catraias”. *JC*. Manaus, n. 39.436, 23/24 out. 2005. O poeta Thiago de Mello relembra que nos anos 1930, os catraieiros se ocupavam das travessias dos igarapés de Manaus, como Joaquim Adão, “de Vila Nova de Gaia, tinha um orgulho danado de sua catraia, sempre muito limpa, os bancos laterais de itaúba lisinha, era gostoso passar a mão. *Senhora dos Navegantes* era o nome da catraia que fazia a última viagem noturna”. Thiago de Mello. *Manaus, amor e memória*. Manaus: Funcomiz, 1983, p. 108.

⁶ Na véspera da greve de 1884, havia sete empresários de catraia em Manaus: Manuel Caetano d’Almeida & Cia.; José Custódio Brandão & Cia.; João Francisco Pinto; Camilo Ramos & Cia; Mattos & Ferreira; Bento Júnior & Cia.; e Guimarães & Filho. *Almanach Administrativo, Histórico, Estatístico e Mercantil da Província do Amazonas, para o ano de 1884*. Manaus: Typ. do Amazonas, 1884, pp. 169-170.

⁷ Edilza Fontes. “*Preferem-se português(as)*”. Trabalho, cultura e movimento social em Belém do Pará (1885-1914). Tese de doutorado. Campinas, Unicamp, 2002, p. 92, p. 121. Maria Luiza Ugarte Pinheiro. “Migração, trabalho e etnicidade. Portugueses e ingleses no porto de Manaus, 1880-1920”. *Varia História*, vol. 30, n. 54, 2014, pp. 813-814.

Algumas pessoas, dentre as quais dois policiais, começaram a espancá-lo para que entrasse no navio. “O escravo lutou, mas não embarcou! Felizmente apareceu aí um guarda d’Alfândega que, revoltado ante o procedimento dos escravocratas, proibiu o embarque do escravo”. E concluem: “Já que não temos lei para localizar a escravatura, convém que a classe dos catraieiros, a exemplo dos jangadeiros do Ceará, não se preste a conduzir escravos para bordo dos vapores do sul ou do Amazonas. Será esse um real serviço prestado à nobre causa da abolição”.⁸ Eles se referiam à greve dos jangadeiros cearenses, de 27 de janeiro de 1881, liderada pelos libertos José Luis Napoleão e Francisco José do Nascimento, o Dragão do Mar.

A greve dos jangadeiros conseguiu fechar o porto de Fortaleza para o desembarque de cativos e prejudicar negócios de escravos da capital e do interior.⁹ Ações semelhantes levaram ao dia 25 de março de 1884, quando o Ceará tornou-se a primeira província a abolir a escravidão. Com o enorme fluxo de cearenses ao extremo norte, essas notícias animavam os abolicionistas paraenses e amazonenses. Segundo José Maia Bezerra Neto, os catraieiros de Belém haviam decidido por não mais embarcar ou desembarcar escravos na capital, aderindo à Sociedade Abolicionista 28 de Setembro. Como vimos, a campanha da imprensa abolicionista cumpria importante papel ao reiterar apelos ao povo e aos catraieiros para fechar o porto de Belém ao comércio de escravos.¹⁰ Em Manaus, o fechamento do porto resultou de uma ação conjunta de abolicionistas brancos e catraieiros, em maio de 1884.

No dia 7 de maio, os catraieiros enviaram um ofício ao presidente da província do Amazonas, anunciando a greve. Os pormenores da paralisação são desconhecidos, diferente da sua eficácia: dois dias depois, foi decretado o fechamento do porto de Manaus para o tráfico de escravos.¹¹ O governo provincial já tinha estipulado, desde 1882, um aumento de dois mil-réis por averbação de cada escravo entrado na província, e o presidente autorizou a construção de outra rampa, na rua Governador Vitória, cuja obra estaria atrasada.¹² A cidade continuou dependendo da rampa da Imperatriz que era praticamente dominada por catraieiros. Tal domínio permitiu que uma única categoria de trabalhadores paralisasse os desembarques

⁸ “Violência”. *Diário de Notícias*. Belém, n. 162, 19 jul. 1883.

⁹ Paulo Martins. *Escravidão, abolição e pós-abolição no Ceará*. Sobre histórias, memórias e narrativas dos últimos escravos e seus descendentes no Sertão cearense. Dissertação de mestrado. Niterói, UFF, 2012, p. 23.

¹⁰ José Maia Bezerra Neto. *Por todos os meios legítimos e legais*. As lutas contra a escravidão e os limites da abolição (Brasil, Grão-Pará: 1850-1888). Tese de doutorado. São Paulo, PUC/SP, 2009, p. 404.

¹¹ “Notícias do Amazonas”. *A Constituição*. Belém, n. 111, 15 mai. 1884. Provino Pozza Neto. *Aves Libertas*. Ações emancipatórias no Amazonas Imperial. Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2011, p. 120.

¹² “Desídia presidencial”. *Jornal do Amazonas*. Manaus, n. 896, 14 fev. 1884. O presidente José Paranaguá era membro do Partido Liberal, que encampou parte da agenda abolicionista. O *Jornal do Amazonas* pertencia ao Partido Conservador e o acusava de prejudicar os negócios do Amazonas, chamando-o de “jovem aprendiz de presidente”, isto é, pouco experiente e dado a ideias extravagantes, como a libertação dos escravos.

na cidade. A abertura de outra rampa significava mais oportunidades de emprego, por isso os catraieiros visavam impedir uma eventual concorrência com o braço escravo.

Naquele ano de 1884, entraram 837 escravizados na província do Amazonas, desses, 50% (418) desembarcaram em Manaus. O tráfico interprovincial vigorava concomitante à migração de nordestinos e estrangeiros rumo aos seringais e serviços urbanos.¹³ O sistema era operado por companhias de navegação a vapor e navios particulares do Pará e do Amazonas. Trabalhadores livres e escravizados eram transportados nos mesmos navios que os distribuíam ao longo de rios, matas e portos. A bordo, essas pessoas possivelmente circulavam suas próprias experiências abolicionistas e de luta contra a escravidão.¹⁴ Mas no Amazonas, a elite proprietária lucrava muito mais com as indenizações dos fundos de emancipação.

Na capital Manaus, as elites proprietárias prezavam por sua imagem “abolicionista” enquanto superfaturavam alforrias pagas com verba pública em eventos de clubes e sociedades. Dessa forma, é preciso apontar sem romantismos que os gestos de emancipação ocorriam quando já não era mais economicamente viável manter a escravidão no Ceará e no Amazonas. Segundo Provino Pozza Neto, agências individuais e coletivas se entrelaçavam em diferentes projetos pró-abolição para favorecer interesses particulares que visavam proteger privilégios e posses de políticos e empresários. Como afirma Patrícia Alves-Melo, “as famílias tradicionais amazonenses foram perspicazes em passar adiante uma ‘propriedade’ em desvalorização e ainda conseguiram ‘polir’ suas imagens públicas passando à história como grandes progressistas e abolicionistas”.¹⁵ Trazer os catraieiros e outros trabalhadores para dentro dessas mobilizações é forma de reavaliar tais versões históricas cristalizadas.

Certamente os catraieiros estavam no largo 28 de Setembro, no dia 10 de julho de 1884, comemorando a abolição no Amazonas.¹⁶ Sua mobilização vitoriosa tinha parcela naquela conquista popular, que também demonstrava a força política de trabalhadores forasteiros imersos nas disputas políticas locais. O próprio local escolhido para o evento trazia no nome a data da Lei do Ventre Livre (1871).¹⁷ Os grevistas tinham obtido o apoio popular e

¹³ São dados trazidos por Jéssyka Sâmia Costa. *Por todos os cantos da cidade*. Escravos negros no mundo do trabalho na Manaus oitocentista (1850-1884). Dissertação de mestrado. Niterói, UFF, 2016, p. 76.

¹⁴ O jangadeiro cearense José, que trouxe sua própria jangada para trabalhar em Manaus, não deve ter sido o primeiro nem o único. *JC. Manaus*, n. 8.430B, 17 jun. 1928.

¹⁵ Patrícia Alves-Melo. “Superfaturamento e verba pública: como elite lucrou com abolição ‘precoce’”. Disponível em: <[Superfaturamento e verba pública: como elite lucrou com abolição "precoce" - 20/07/2022 - UOL Notícias](#)> Acesso em: 28/8/2022.

¹⁶ Provino Pozza Neto. *Ave Libertas*, p. 122.

¹⁷ O local abrigou o Palacete Provincial e posteriormente o Quartel da Polícia Militar, até pouco tempo ainda ativo. Por conta disso, é conhecido hoje como “Praça da Polícia”. Nome que sugere um apagamento da memória pela forma como o Estado passaria a lidar com a população liberta nos anos seguintes, entendendo-as como “classes perigosas” e mais tarde, como “caso de polícia”.

saíram fortalecidos do movimento, eles se beneficiaram da preferência por trabalhadores de origem europeia, a quem os patrões creditavam qualificação superior a dos descendentes de indígenas e africanos – uma clivagem que não seria resolvida de forma festiva. Cumpre destacar que a população liberta ainda permaneceria enredada nas artimanhas de ex-senhores que fortaleciam laços de dependência e diferentes formas de coerção ao trabalho. Basta observar o aumento exponencial, no Ceará e no Amazonas, de “contratos” de trabalho que retiveram inúmeras pessoas no serviço doméstico de antigos escravistas.¹⁸ Essa prática foi constante dentro dos vapores, onde se via inúmeros jovens e meninos servindo o oficialato, como veremos logo mais. Destarte, a população liberta e os catraieiros ainda cruzaram caminho outras vezes no trabalho portuário e a bordo dos vapores. Os catraieiros passaram a ser valorizados por sua capacidade de mobilização, e a greve de 1884 não deve ter fugido da memória de marinheiros e moços negros e mestiços.

Outra greve de catraieiros ocorreu em 1886, dessa vez contra o aumento de impostos profissionais cobrado pelo município e pelo governo provincial.¹⁹ Era o início da constrição do poder dos catraieiros no sistema de desembarques. Até então, o grupo dominava a orla do rio Negro e eram os senhores da ponte da Imperatriz, popularmente conhecida como “ponte dos catraieiros”. Ficava sobre o igarapé do Espírito Santo, onde hoje termina a avenida Eduardo Ribeiro. A ponte e a rampa da Matriz, símbolo da greve de 1884, foram os primeiros espaços afetados pela construção do novo porto de Manaus. No final do século XIX, os catraieiros se concentraram nos arredores do Mercado Público e nos igarapés que cortavam a cidade.²⁰

No advento da República os catraieiros ainda gozavam alta conta entre os trabalhadores urbanos, apesar dos prejuízos obtidos com a modernização do porto. Em 1914, União dos Marinheiros e Moços do Amazonas convocou catraieiros para tomar assento em suas reuniões e solenidades. Não por acaso, a associação abrigava muitos sócios de pele escura. Aliás, a propaganda do porto de Manaus “livre da escravidão” pode ter incentivado rapazes e homens negros a se manter ou optar pela marinha mercante do rio Amazonas. Pois

¹⁸ Cf. Patrícia Alves-Melo. “Superfaturamento e verba pública”.

¹⁹ Ernesto Chaves. “Expediente do presidente da Província, do mês de fevereiro de 1886”. *Jornal do Amazonas*. Manaus, n. 1.180, 16 fev. 1886.

²⁰ Vide anúncio de 1895: “Os botes *Ganha Pouco*, *Flor do Amazonas* e *Preciosa*, de propriedade dos catraieiros Augusto Fernandes da Silva, Thomaz Rezende e José Pereira Esquipa, acham-se para todo o serviço à disposição dos exc.^{mos} fregueses, à rampa do Mercado, onde farão diariamente a sua estação permanente”. “Importantíssimo!”. *Diário Oficial*. Manaus, n. 323, 3 jan. 1895.

apesar das dificuldades, isso compensaria pela circulação de informações e notícias úteis à luta por liberdade e cidadania vivida em portos e paradas.²¹

Para Antonio Higino da Silva, o tráfico escravo e os abolicionismos geravam embates que perpassavam as zonas portuárias. Manaus não ficou aquém disso. As autoridades provinciais do Amazonas procuraram livrar seu principal porto do passado escravista, obtendo inclusive dos catraieiros reações contrárias. A reconfiguração do espaço portuário transformou esses trabalhadores em mão de obra excedente, obrigando-os a reorganizar modos de vida na cidade. O modelo gestor adotado também em Manaus não serviu para partilhar os ganhos dos avanços tecnológicos com aqueles que dependiam da atividade portuária.²² Saíram beneficiados os que exorcizavam o fantasma do tráfico, a despeito de quem se mobilizou no seu enfrentamento real, aspectos nublados pela ênfase da vitória tecnológica em face da natureza amazônica e sua população não branca.

Um porto moderno acenava à integralização mundial de relações comerciais, ao mesmo tempo em que supostamente contornaria marcas históricas da escravidão negra e indígena. Exemplo desse pensamento pode ser apreendido na década de 1860, pelas transformações defendidas pelo engenheiro e abolicionista negro André Rebouças. Boa parte de seu projeto para os portos do Império incluía afastar a memória do desembarque de escravizados para privilegiar o lugar do trabalho livre. Seu modelo não deixava espaço à navegação informal e convidava estado e empresas a investir na regulação de entradas e saídas de embarcações. Quanto maior fosse o volume de mercadorias em circulação, maior devia ser a adequação dos portos às demandas do capitalismo internacional.²³

Por conta da demanda de borracha, no final dos anos 1880 o movimento portuário de Manaus foi intensificado. Entre 1882 e 1883, só de navios de longo curso, foram 294 entradas e saídas; em 1903, esse número saltou a 2.413. Manaus tornava-se um dos três principais portos de exportação da época, junto a Rio de Janeiro e Porto Alegre.²⁴ Em 1899, um correspondente norte-americano defendeu uma urgente reforma no que chamou de “porto oceânico a mil milhas do Atlântico”. Opiniões favoráveis a um novo ancoradouro justificavam-se pelo papel estratégico da borracha ao desenvolvimento industrial. Desde os anos 1870, a Inglaterra já controlava a sua distribuição mundial pelo porto de Liverpool. Na

²¹ A importância do mundo marítimo às pessoas egressas da escravidão é um dos temas de Julius Scott. *The Common Wind. Afro-American Currents in the Age of the Haitian Revolution*. New York: Verso, 2018, p. 29.

²² Antonio Higino da Silva. *Portos de commercio*. Tecnologia, associacionismo e redes de sociabilidade: os desafios e as propostas modernizadoras de André Pinto Rebouças para o Brasil do Segundo Reinado (1850-1890). Tese de doutorado. Rio de Janeiro, UFRJ, 2019, p. 113.

²³ *Idem*, p. 15.

²⁴ Brasil. Diretoria Geral de Estatística. *Boletim comemorativo da Exposição Nacional de 1908*. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1908, p. 120.

década seguinte, ela buscava o acesso irrestrito do produto a partir de Manaus. Entre o final do século XIX e início do XX, os ingleses se instalaram na cidade para negociar com as oligarquias locais o patrocínio de infraestruturas portuárias.²⁵

No governo de Silvério Nery, a chamada Lei do Beneficiamento da Borracha, de 8 de julho de 1900, pavimentou os trâmites: toda borracha saída do Amazonas deveria passar por um teste de qualidade em Manaus que exigia uma infraestrutura à altura. O estado reteria impostos de exportação e os britânicos arcaíam com a reforma e a gestão portuária. As novas instalações foram construídas entre 1903 e 1907.²⁶ Era o soterramento literal do lugar de memória da greve dos catraieiros e de outros agentes na luta contra a escravidão.

Reconstrução portuária (1903-1907)

Na tentativa de contornar a inconstância das águas, combater o trânsito ilegal de navios e diminuir o controle dos trabalhadores sobre a zona portuária, o governo federal abriu concorrência às obras do porto de Manaus, em setembro de 1899, vencendo a empresa paulista Barão Rymkiewicz & Co. do engenheiro e barão polonês Bronislaw Rymkiewicz. O contrato assinado em agosto de 1900 estipulou a exploração do porto por 60 anos.²⁷

Em 1902, a B. Rymkiewicz & Co. transferiu seu contrato à Manáos Harbour Limited, instituída em Londres pela família Booth, dona de rotas atlânticas entre a Europa e o norte do Brasil, desde 1866. A empresa tinha por sócios o barão de Rymkiewicz e o engenheiro cubano Antonio Lavandeyra. Em 1903, as primeiras obras foram entregues: a casa de máquinas (atual Museu do Porto, desativado), um armazém e um cais provisório. No ano seguinte, mais armazéns, uma torre de caixa d'água, linhas férreas, o cais do Roadway (ponte flutuante de desembarque) e geradores de eletricidade.²⁸ A conclusão das obras, em 1907, conferiu outra dinâmica à vida portuária de Manaus e a aquisição de novas tecnologias alterou o processo de trabalho de carroceiros, estivadores e carregadores. Os danos foram ainda maiores para os catraieiros, que perderam o domínio dos desembarques.

²⁵ Frank G. Carpenter. "An Ocean Port a Thousand Miles From the Atlantic". *The Evening Star*. Winchester, Virginia, 17 jun. 1899. Maria Helena Capelato & Maria Lígia Coelho Prado. "A borracha na economia brasileira da Primeira República". In: Boris Fausto (org.). *História geral da civilização brasileira*. São Paulo: Difel, 1995, p. 328, vol. 8. Maria Luiza Ugarte Pinheiro. *A cidade sobre os ombros*. Trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925). Manaus: Edua, 2015, pp. 41-42.

²⁶ Agnello Bittencourt. *Navegação do Amazonas & portos da Amazônia*. Rio de Janeiro: SPVEA, 1959, p. 22. Maria Luiza Ugarte Pinheiro. *Idem*, p. 44.

²⁷ Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais. *Portos do Brasil*. Rio de Janeiro: Empr. Ind. Ed. "O Norte", 1922, p. 6.

²⁸ Lileane Aguiar & Aline da Silva. "Dramas e tramas na privatização do porto de Manaus. A situação do Booth Line". *Aboré*, n. 5, 2005, p. 32.

O Roadway superou os períodos de vazante do rio Negro, permitindo a atracação de navios de alta tonelagem em situações antes desfavoráveis. A ponte flutuante existe até hoje, possui 136 metros por 15 de largura, assentada sobre uma fileira de cilindros divididos em seções que acompanham o sobe e desce do rio. As mercadorias desembarcavam no Roadway e eram transportadas em trilhos até os armazéns da Manáos Harbour. O embarque era feito por 17 guindastes movidos a eletricidade. Além de Manaus, apenas Santos tinha instalações semelhantes.²⁹ N’*O Malho*, vemos o complexo portuário da Manáos Harbour retratado em um concurso fotográfico de 1939 (figura 2).



Figura 2: “Porto de Manáos”. Fonte: *O Malho*. Rio de Janeiro, n. 334, 26 out. 1939.

Passageiros e tripulações desciam no Roadway e seguiam pela ponte que os levava para a praça da Matriz, no coração de Manaus. Com alguma caminhada, os marítimos alcançavam a Capitania do Porto e o Mercado Público. Na foto acima, vemos que nem sempre o Roadway dava conta das embarcações, tornando a orla do rio Negro um enorme ancoradouro, tal como os igarapés do Educandos e do São Raimundo que cortavam a cidade. Nesses lugares os marítimos criaram a sua cultura portuária, ressignificando com ideais de liberdade e

²⁹ Agnello Bittencourt. *Navegação do Amazonas & portos da Amazônia*, pp. 57-59. Mavignier de Castro. *Síntese histórica da evolução de Manaus*, pp. 27-28. Maria Luiza Ugarte Pinheiro. *A cidade sobre os ombros*, p. 51. Maria Lucia Gitahy. *Ventos do mar*. Trabalhadores do Porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914. São Paulo: Unesp, 1992, p. 31.

alternativas à dura vida de bordo, claro, sempre às vistas da polícia, dos funcionários da Manáos Harbour³⁰ e da Capitania do Porto, a repartição responsável por brechar os impulsos mais libertários da marinhagem.

A Capitania dos Portos e o acesso à cidadania

As Capitánias dos Portos foram criadas pelo decreto n. 358, de 14 de agosto de 1845. Em tese, suas tarefas consistiam no policiamento naval; controle de entradas e saídas de navios; administração de matrícula das tripulações e inspeção de faróis. Mas suas atribuições e conexões sociais iam mais além do que isso. Por exemplo, era a única repartição marítima que arrecadava recursos obtidos do registro de navios mercantes, de multas, da cobrança da emissão de cadernetas, taxas de matrículas e da venda de estampilhas e selos. A chefia cabia ao capitão do porto, um oficial de carreira indicado pela pasta da Marinha. O quadro de funcionários era formado por militares e civis bem relacionados com políticos e empresários locais.³¹

No Império, apenas a Capitania da Corte respondia diretamente ao Ministério dos Negócios da Marinha, as demais se subordinavam aos presidentes de província e à mercê de politicagens locais.³² No propósito de proteger e regular a navegação comercial, as Capitánias mediavam ligações da Marinha com setores sociais, políticos e econômicos. Sua maior finalidade era inserir o Brasil na circulação internacional de mercadorias, que implicava em melhor infraestrutura e políticas centralizadoras. Para tanto, era preciso superar as crises do período regencial e traçar medidas de controle sobre o território nacional. O extremo norte estava no cerne da questão, sendo o Grão-Pará a última província a aderir ao Brasil independente após o fim da Cabanagem.³³

A província do Amazonas adquiriu sua autonomia e foi criada em 1850. A repressão forçou as duas províncias a se conformar às aspirações do Império e submeterem-se a presidentes nomeados pela Corte e dela dependentes. Era uma nova fase de conquista da

³⁰ Nos 90 anos de seu domínio, a Manáos Harbour foi alvo com constantes protestos de carregadores, catraieiros, carroceiros e estivadores. A antipatia popular propalada nos jornais estendeu-se a todos os especuladores britânicos residentes na cidade. As maiores manifestações disso foram as greves dos estivadores contra a empresa, entre 1899 a 1925, examinadas no clássico trabalho de Maria Luiza Ugarte Pinheiro. *A cidade sobre os ombros*.

³¹ Pablo Pereira. *A Marinha de Guerra na Amazônia*. Segurança e modernização (1890-1918). Dissertação de mestrado. Belém, UFPA, 2017, p. 74, p. 80.

³² Edilson Santos Jr. "Capitania do porto da corte e província do Rio de Janeiro, conflitos de interesses e jurisdições na capital do Império (1845-1855)". In: Cezar Honorato & Alcidesio Oliveira Jr. (org.). *Portos & cidades portuárias em questão*. Niterói: Polis UFF, 2020, p. 26.

³³ *Idem*, pp. 20-29.

região amazônica, dirigida por uma elite ávida por borracha, cada vez mais lucrativa na segunda metade do século XIX.³⁴ Logo, a Capitania do Porto do Pará ficou sobrecarregada. Isso justificou a criação da Capitania do Amazonas com o decreto nº 5.798, de 18 de novembro de 1874.³⁵ Ela funcionou por muitos anos no precário prédio alugado em frente ao Mercado Público de Manaus, onde mal se via o movimento portuário.³⁶

O primeiro capitão do porto foi o próprio vice-presidente da província do Amazonas, o capitão de mar e guerra, Nuno Alves Pereira de Mello Cardoso, que conhecemos no comando do *Icamiaba*, em 1865. Ele passou a exercer esse posto duplo, que mesclou a autoridade portuária à política, reforçando o controle sobre pessoas e navios na nova província. É preciso abrir um parêntese sobre a trajetória de Nuno e o seu perfil comum a outros capitães do porto, os quais não ficavam aquém da vida econômica e da política tradicional para onde eram designados.

Nuno Cardoso nasceu no Rio de Janeiro e tinha ascendência lusitana. Teria como antepassado Nuno Álvares Pereira, o Santo Condestável, de quem herdara o nome – figura histórica de Portugal citada várias vezes n’*Os Lusíadas*. A mitologia familiar explica as ações pouco modestas do Nuno de Manaus e desvela ares de nobreza, muitas vezes, forjado pelo oficialato brasileiro e propalado até a República. Foi destacado à província do Amazonas pelo governo imperial, onde se casou com a filha de um marechal da família Nery, oligarquia tradicional de Manaus. A Capitania do Porto do Amazonas funcionou por três na própria casa de Cardoso, antes de mudar para o sobrado do barão de São Leonardo, um ex-presidente da província do Amazonas. Cardoso não fez quase nada como chefe da repartição, mas foi esperto o suficiente para adquirir terrenos nas imediações e lucrar com especulações imobiliárias. Um deles, onde hoje se encontra o Mercado Municipal, estava à sua vista toda vez que entrava e saía do decrepito prédio da Capitania. O primeiro capitão do porto do Amazonas morreu em 1881, sem ver o novo porto e ter a autoridade questionada pela marujada como seus sucessores. Em seu tempo, os matriculados não chegavam a mais de duzentos.³⁷

No advento da República, as Capitánias passaram a responder diretamente ao Ministério da Marinha para evitar interferência política dos estados. Anualmente, os capitães

³⁴ Mark Harris. *Rebelião na Amazônia*. Cabanagem, raça e cultura popular no Norte do Brasil, 1798-1840. Campinas: Editora da Unicamp, 2017, pp. 344-345.

³⁵ Arthur Dias. *O Brasil atual*. Informações geográficas, políticas e comerciais. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904, p. 103.

³⁶ Mavignier de Castro. *Síntese da evolução histórica de Manaus*, pp. 147-148.

³⁷ *Commercio do Amazonas*. Manaus, n. 128, 8 jun. 1875. “Capitania do Porto” *Jornal do Amazonas*, n. 93, 24 abr. 1876. Agnello Bittencourt. *Dicionário amazonense de biografias – vultos do passado*. Rio de Janeiro: Conquista, 1973, pp. 376-377.

enviavam relatórios aos ministros, informando os ganhos financeiros, o estado dos prédios e do pessoal, seus barcos e outras observações. Sobre a amazonense, o que mais lemos é uma insatisfação constante com a penúria herdada do tempo de Nuno Cardoso. Para cortar gastos a Capitania chegou a ser fundida com a Flotilha do Amazonas na década de 1890, em contrapartida, o capitão do porto passou a exercer autoridade dupla sobre a navegação comercial: toda vez que algum marítimo quisesse reclamar ele se veria diante do capitão do porto e do comandante da Flotilha.³⁸

Em 1900, o capitão da vez afirmou que a Capitania estava abaixo do “grande desenvolvimento que tem tido o porto de Manaus, atualmente frequentado por grande número de navios, dos quais alguns têm linhas [diretas] com os Estados Unidos do Norte, Europa e ilhas do Atlântico”. O cenário era pior que em 1875, contando com três empregados civis e homens da flotilha improvisados.³⁹ Mas a arrecadação aumentou em tempo recorde. Dois anos depois, a repartição alugou um prédio próximo à orla do rio Negro, que estava sendo preparada para as obras do novo porto. Os lucros auferidos resultavam do maior volume de mercadorias e matrículas, que exigiram melhor desempenho e organização da Capitania.⁴⁰ A partir do final do século XIX, a repartição passaria a sofrer mais pressão de companhias e comandantes para frear greves e demais agitações de marítimos que começavam a se organizar. O auge da economia de exportação assentava-se numa marinhagem maior, melhor organizada e heterogênea em termos políticos e étnicorraciais.

Em 1907, o novo regulamento das Capitánias sofisticou o policiamento e a vigilância portuária. Foi esclarecido que o capitão não devia interferir em acordos salariais mantidos entre armadores e tripulantes, limitar-se à administração do porto e das matrículas de homens e navios. Contudo, alargou sua autoridade para reprimir quem atravancasse o porto, exercendo poder policial para investigar e punir a seu critério. O regulamento de 1907 desenhou o seguinte cenário: através dos comandantes, os armadores definiam quanto e como pagariam a tripulação sem interferências da Capitania, mas ficava a critério do capitão do porto punir e prender os desordeiros, incluindo aí qualquer um que reclamasse dos salários.⁴¹

A regularidade é um ponto importante a ser ressaltado nessa relação institucional. Luca Lo Basso verificou, na Gênova setecentista, que a falta e o atraso dos soldos consistiam na principal recorrência dos marujos ao *Consolato di Mare*, equivalente a uma Capitania. Eles

³⁸ Pablo Pereira. *A Marinha de Guerra na Amazônia*, p. 80.

³⁹ J. Pinto da Luz. *Relatório do Ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901.

⁴⁰ Alexandrino de Alencar. *Relatório do Ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, pp. 68-69.

⁴¹ Brasil. “Decreto n. 6.617, de 29 de agosto de 1907. Regulamento das Capitánias dos Portos”. *Diário Oficial*. Rio de Janeiro, 1º nov. 1907, p. 7.841.

conseguiam pressionar as autoridades marítimas a reconhecer todo um conjunto de tradições e costumes como formas legais de organização do trabalho, e deram outro sentido àquela presença institucional enquanto a utilizavam em favor próprio, negociando participação por dentro da sua jurisdição.⁴²

Em Manaus, a Capitania compôs o itinerário de circulação de uma marujada acostumada a reivindicar. Não havia nenhuma outra forma de proteção além do que regia os regulamentos das Capitânicas, isto é, os próprios marítimos resguardavam seus direitos, confrontando quem devia cuidar e proteger a navegação. E tal como em outras repartições da República, o papel repressivo do estado se legitimava nas funções de policiamento e proteção da navegação. Coube aos marujos instrumentalizar os regulamentos para granjear direitos e alguma proteção jurídica.

Um ponto de virada do regulamento de 1907 foi o uso da expressão *marinha mercante*. Até então o setor era entendido como reserva da Armada. O crescimento da economia de exportação e da organização dos marítimos obrigou as instâncias reguladoras a encará-los como trabalhadores e não mais como militares de reserva. Segundo Pablo Nunes Pereira, a insistência em militarizar homens já identificados aos ofícios marítimos cobrava um preço muito caro da “segurança” portuária. A formação identitária do marítimo precisou enfrentar as Capitânicas para positivar a imagem de trabalhadores e assim evitar a apropriação da marinha mercante como força militar auxiliar da República. Mas o autor conclui que as Capitânicas do Amazonas e do Pará não possuíam meios materiais para fazer guerra. O seu poder se efetivava mesmo era com o uso da pena. Através dos números buscavam controlar o movimento de pessoas e navios por Manaus. Catalogar, observar e registrar era a forma encontrada de aparentemente perscrutar a vida marítima.⁴³

O registro de matrícula

O decreto nº 2.304, de 2 de julho de 1896, regulamentou a navegação de cabotagem e determinou a matrícula obrigatória de barcos e tripulações. Ambos deveriam, como no tempo do Império, se matricular nas repartições marítimas do distrito de sua navegação ou estadia. Os comandantes apresentavam na Capitania os registros de matrícula do pessoal, informações do carregamento e o rol de equipagem (a lista de tripulantes). Ninguém podia equipar sem estar devidamente registrado na mesma Capitania que o navio. O primeiro Regulamento das

⁴² Luca Lo Basso. “Lavoro marittimo, tutela istituzionale e conflittualità sociale a bordo dei bastimenti della Repubblica di Genova nel XVIII secolo”. *Mediterranea*, ano XII, apr. 2015, p. 162.

⁴³ Pablo Pereira. *A Marinha de Guerra na Amazônia*, pp. 101-103.

Capitanias na República (1896) definiu a matrícula como “a inscrição do indivíduo nos livros da Capitania, para que esta lhe forneça um documento com o qual ele possa exercer sua profissão no mar” (art. 290).⁴⁴

Para se matricular, o candidato submetia o pedido na Capitania e pagava a taxa de 1\$000 mil-réis (equivalia a um quilo de carne seca em Manaus). Em seguida, preenchia um formulário com nome, idade, nacionalidade, filiação, profissão, residência e sinais físicos (cor, estatura, cabelos, olhos, barba, rosto e nariz). Após aprovada, a matrícula gerava um número de identificação. Então o matriculado passava a ser responsável por suas ações no trabalho e fora dele. A matrícula servia para individualizar quem vivia imerso na coletividade durante toda a jornada de trabalho. O registro de seu corpo num órgão do estado impedia que a identidade coletiva sobrepujasse as consequências individuais a quem escapasse das normas previstas. Estamos falando de uma sociedade na qual “saber o seu lugar” era uma das expressões capazes de traduzir regras de sociabilidade hierarquizadas e atualizadas cotidianamente.⁴⁵

Nessa época, a marinhagem de Manaus era composta por muitos filhos e netos de africanos e indígenas. Não é estranho imaginar as matriculadas inscritas dentre as diversas interdições sociais do período, visando controlar o trânsito de ideias rebeldes pelos navios que ameaçavam o sistema político e econômico idealizado na República. Refiro-me à radicalidade dos aliados do projeto de país em curso, mas não isentos na criação de alternativas políticas próprias. Dentro dos movimentos abolicionistas de outras regiões, muitas dessas alternativas viam o novo regime com boas expectativas e muitas apostavam no associativismo operário. Logo, de que maneira evitar maiores organizações de trabalhadores não brancos, experimentados no passado escravista, num porto recém-reformado para atrair capital estrangeiro? Wlamyra Albuquerque salienta as dimensões do porto como lugar de recepções. Era um espaço submetido pelas autoridades políticas à elaboração, sem explicitar, de mecanismos de controle social pautados em critérios raciais.⁴⁶ Acredito que a manutenção burocrática das matrículas se alinhava à lógica de racialização do Estado imperial continuada na nova forma de governo, que nada promovia para remediar as mais diferentes formas de desigualdade. Contudo, uma observação quanto à diferença do uso das matrículas pelos

⁴⁴ Brasil. “Decreto n° 2.304 de 2 de julho de 1896. Aprova o regulamento da navegação de cabotagem”. *Diário Oficial*. Manaus, n. 778, 11 ago. 1896.

⁴⁵ Wlamyra Albuquerque. *O jogo da dissimulação*. Abolição e cidadania negra no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2009, p. 33.

⁴⁶ *Idem*, p. 47.

marinheiros de então: elas geravam um documento aparentemente positivado como marcador social que identificava seu possuidor como trabalhador livre.

O candidato entregava na Capitania os seus dados pessoais e físicos para legalizar o exercício da profissão, que representava também o distanciamento definitivo do trabalho cativo ou do estigma da vadiagem. Aprovados, esses dados iam para o Livro de Matrículas e depois eram utilizados na confecção de uma caderneta. O cobiçado item era a prova física de quem se tratava o matriculado e qual o ofício a ser disputado nos navios. Por comprovar a condição de trabalhador naval, a caderneta era exigida na filiação das associações marítimas. Localizei uma delas em boas condições, anexada a um auto de infração no Arquivo Histórico do Judiciário do Amazonas, analisada no próximo tópico.

A caderneta em questão possui capa de couro e por volta de 30 páginas. Na contracapa vinham impressos trechos do regulamento da Capitania em vigor, informando as obrigações do matriculado e punições previstas para cada infração. De resto, há espaços para se preencher o histórico de embarques, os navios tripulados, as datas das equipagens, atestados de conduta moral e o desempenho no trabalho. Os comandantes anotavam se a habilitação profissional era “bastante”, “pouca” ou “nenhuma”; e se o comportamento era “bom”, “regular” ou “mau”. Os registros eram feitos antes de ir a terra, ao fim da jornada de trabalho. Em seguida entregava-se o bilhete de desembarque ao matriculado, que se dirigia à Capitania para receber carimbos e selos na caderneta. O procedimento devia ser feito em até 24 horas após as viagens. Caso o marítimo tivesse alguma reclamação sobre a avaliação de sua conduta pelo comandante, podia solicitar a abertura de um inquérito na Capitania. Em se provando a injustiça do comandante, a multa a ser paga era de apenas 200\$ (duzentos réis) e o reclamante podia acionar a Justiça comum.⁴⁷ O sistema era pensado para amedrontar o marítimo com desemprego caso arriscasse sujar a caderneta enfrentando os superiores. Entretanto, esse método de coação não foi de todo eficaz.

Nos anos 1910, conforme se agravava a crise gomífera, mais frequentes ficaram os motins e paralisações contra déficits de tripulação e por melhores condições de trabalho, o que levou a Capitania a emitir cadernetas apenas com apresentação de um atestado de conduta carimbado pela polícia.⁴⁸ Mas é importante frisar que os marítimos dedicavam pouquíssima lealdade aos portos onde se matriculavam. Eram trabalhadores em constante movimento que alteravam seus modos de agir, sua forma de ver e pensar o mundo e, quanto mais multiétnico

⁴⁷ Brasil. “Decreto n. 11.505, 4 mar. 1915. Aprova e manda executar o novo regulamento para as Capitánias de Portos”. *Diário Oficial da União*, seção 1, 8 mar. 1915.

⁴⁸ *JC*. Manaus, n. 2.662, 19 set. 1911.

o grupo, menores as possibilidades de se adequarem às normas estanques da vida terrestre.⁴⁹ A realocação de porto sempre foi uma saída ante a perseguição das autoridades.

Aonde iam, os marítimos levavam suas cadernetas consigo. Eram valiosas porque provavam uma ocupação regular e afastavam o estigma da vagabundagem, algo crucial nas horas mais incertas. Tanto que durante a Grande Guerra, além da falta de viagens e dos navios parados, o documento ficou 500\$ (quinhentos réis) mais caro.⁵⁰ Isso aumentou os furtos e as falsificações de cadernetas.⁵¹ Vejamos um caso de alteração de identidade, encontrado numa acusação dirigida pelo capitão do porto à Justiça Criminal, em 1916, para elucidar alguns significados atribuídos a esses documentos.

A caderneta de Thadeu/Matheus

Não sabemos por quanto tempo o ferreiro Matheus Francisco de Souza, morador de Manaus, esforçava-se para se matricular na Capitania. Em 18 de março de 1916, requereu exame para sub-ajudante de maquinista, mas teve o pedido indeferido.⁵² A deflagração da guerra em 1914 piorou a procura por emprego, acirrou as disputas por vagas e deve ter incentivado Matheus a procurar um atalho. Em abril, o ferreiro apareceu com uma caderneta na Capitania do Amazonas. Mas o capitão do porto José Martini, tirano que reencontraremos outras vezes, mandou recolher Matheus e o documento, acusando-o de fraude. No mesmo dia, encaminhou um ofício com a caderneta em anexo para o Juizado Municipal do 2º Distrito Criminal.

Matheus era acusado de rasurar o documento do foguista Thadeu Francisco dos Santos, paraense de 25 anos, e substituído pelo seu próprio nome. Convencido da fraude, o capitão exigiu de Matheus uma multa de 200\$000 (duzentos mil-réis), “não podendo embarcar sem haver pago a multa, no prazo de 10 dias contados da data da intimação, ficando sujeito ao processo e cobrança executiva nos termos das leis vigentes”.⁵³ Em junho de 1916, a promotoria enquadrou Matheus em crime de falsidade de documentos, agravado com a premeditação, deliberação criminosa, abuso de confiança e motivo frívolo: pena de um a 4 anos de prisão mais multa de 20% do dano causado.

⁴⁹ Cf. Marcus Rediker. *Outlaws of the Atlantic*. Sailors, Pirates, and Motley Crews in the Age of Sail. Boston: Beacon Press, 2014.

⁵⁰ Alexandrino de Alencar. *Relatório do Ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1917, p. 148.

⁵¹ Vide a notícia: “Os larápios penetraram ontem, à residência de Joaquim Marcellino Gonçalves, a av. João Coelho, n. 13 e de lá furtaram uma caderneta de matrícula de carvoeiro, Marcellino apresentou queixa à 1ª Delegacia, que registrou o caso”. “Os buliçosos”. *JC*. Manaus, n. 4.684, 19 mai. 1917.

⁵² “O que houve na Capitania”. *JC*. Manaus, n. 4.275, 19 mar. 1916.

⁵³ As informações a seguir foram colhidas do seguinte processo: TJAM. JMCRI-3D. Ofício de auto de infração. Manaus, 24 abr. 1916. Cx. Criminal (1916).

A caderneta foi então encaminhada para exame pericial e passou a compor a massa documental do processo. Nela acessamos a forma e o conteúdo desse tipo de documento, além de outras pistas da trajetória profissional e das feições de Thadeu (ou as de Matheus?) (figura 3).

Doc. n.º 3 / Anexo (Doc. n.º 3)

Matricula do pessoal feita em 15 de fevereiro de 1909 na forma da Lei 47 da Decreta n.º 161 de 7 de agosto de 1907

Nome ~~Matheus~~ Francisco dos Santos ~~de Souza~~ Fran^{co}

FILIAÇÃO	SIGNAES
Pai de Joaquim Fran ^{co} dos Santos	Cabellos pretos crespos
Nacionalidade Portug. Braz.	Olhos pretos
Naturalidade Para	Barba branca ruiva
Idade 25 annos	Estatura 1,65 em
Cor escura	Estado solteiro
Rosto comprido	Residencia Manaus?
Naziz chato	Profissao Foguista
Assinatura do matriculado Matheus Thadeu	Signaes particulares

Secretaria da Capitania do Porto, de Manaus, 15 de fevereiro de 1909

O Capitão do Porto
Roberto Ribeiro

Figura 3: Caderneta de Thadeu Francisco dos Santos [rasurada]. Fonte: Doc. n.º 3. Anexo dos autos: TJAM. JMCRI-3D. Ofício de auto de infração. Manaus, 24 abr. 1916. Cx. Criminal (1916).

Vemos acima a rasura *Matheus* sob o que parece ser a grafia *Thadeu*. Curioso o nome dos dois serem bem parecidos na composição: Thadeu Francisco dos Santos e Matheus Francisco de Souza. O restante dos dados sugere semelhanças físicas entre eles, pois não há alteração nelas. É visível apenas a rasura do primeiro nome e o acréscimo sobre o último: “digo, Fran^{co} de Souza”. De alguma maneira, os dois partilhavam a pele escura, o rosto comprido, o nariz chato, os olhos pretos, os cabelos crespos, o bigode e os 1,65 cm de altura. Ou Matheus apostava que isso passaria despercebido.

Sobre o matriculado Thadeu, temos o histórico dos engajamentos como foguista, segundo seus comandantes, de bom desempenho e comportamento. O paraense se matriculou na Capitania do Amazonas em 15 de fevereiro de 1909. Em seis anos, foram 20 equipagens em 11 navios diferentes. Houve uma progressão delas conforme o foguista ia sendo elogiado, reconhecido como hábil profissional e se enturmava (equipou a lancha *Onça* por sete vezes, entre 1910 e 1915). A partir de 1913, por razões desconhecidas, o espaço destinado aos

desembarques se encontra em branco, impossível dizer se por negligência ou de propósito. O carimbo da Capitania informa a renovação da caderneta para o ano de 1916, embora ele não tenha se engajado em nenhuma viagem nesse ano.

Thadeu regularizou seu documento no dia 20 de março de 1916, dois dias antes de Matheus reprovar no exame de sub-maquinista. Em 11 de abril, a caderneta já estava nas mãos do ferreiro que, nesse meio tempo, pôde ter negociado o documento com o dono original. Talvez o foguista Thadeu estivesse em situação delicada há mais de um ano sem equipar, e a venda da caderneta a Matheus, ávido em se tornar marítimo, veio a calhar. Interessante observar a tática de Matheus em utilizar dos saberes de ferraria para se engajar em ofício que também lidava com mecanismos e fornos. Os dois podiam ser antigos conhecidos e frequentado os mesmos lugares. É possível imaginar Thadeu sondando os reprovados nos exames para vender clandestinamente sua caderneta; Matheus encontrando o documento perdido por aí ou obtendo das mãos de um terceiro sujeito; outra hipótese seria Matheus possuir o documento de um homem morto. Infelizmente não obtive outras informações sobre Thadeu. Cogitei também ser a mesma pessoa com identidade alterada de propósito, pois nomes falsos não eram raros entre a marujada. Mas isso não explicaria a migração de ofício, no caso do ferreiro Matheus, que já havia prestado exame para sub-maquinista. Voltemos ao desenrolar do auto de infração.

A promotoria arrolou o capitão do porto e mais dois funcionários da Capitania como testemunhas. Em maio, o juiz nomeou um tabelião e um escrivão para proceder ao exame pericial da caderneta. Eles concluíram que o documento era verdadeiro por conter as assinaturas do capitão do porto anterior e de seu secretário. Atestou-se a rasura do primeiro nome, mas não conseguiram decifrar a informação original. Foi José Martini quem acusou a fraude ao consultar os Livros da Capitania e constatar a matrícual de um Thadeu e não Matheus. Segundo os peritos, não havia tipos diferentes de grafia no documento, isto é, a rasura e o restante eram obra da mesma pessoa. Mas Thadeu e Matheus não sabiam escrever. Havia a participação de alguém da Capitania no esquema ou tratava-se de um erro na confecção do documento, resultante de uma escuta errada? Nada se concluiu. Os peritos se abstiveram sobre a autoria da “letra da pessoa que grafou na caderneta o nome ‘Matheus’ sobre a rasura aludida”. A prática de crime não podia ser provada.

Talvez Matheus tenha pagado alguma multa para não responder outro processo porque, pouco tempo depois, reapareceu matriculado como carvoeiro. Em 1917, finalmente

requereu na Capitania que fosse “transferida para a de foguista a sua matrícula de carvoeiro, obtendo petição e despacho favorável”.⁵⁴

Um dado precisa ser inserido na trama: tudo ocorreu com uma greve de foguistas em ebulição. O movimento era agitado pela União dos Foguistas de Manaus e tinha no capitão José Martini seu principal antagonista. A ação enérgica do capitão para deter um candidato a foguista pode muito bem se vincular àquele contexto: não sabemos se na visão do capitão do porto, Matheus engrossaria a fileira de suas inimizades que ele vinha punindo por muito menos naqueles dias (ver capítulo 8).

Matheus certamente viu de perto a movimentação dos foguistas, sem sabermos sua opinião ou grau de participação no episódio. Mas é possível identificar alguns significados no ato de matrícula naquele momento. A matrícula oferecia dois tipos de movimento: o acesso ao trabalho embarcado e ao associativismo de ofício. Ela identificava o profissional marítimo e era exigida na filiação de suas associações. Na verdade, tratava-se de um sentido ao revés de sua função inicial: o controle do movimento pela classificação física e moral de seu portador. O mesmo documento que demarcava subordinação à Capitania permitia enfrentá-la nas trincheiras dos próprios matriculados. Cumpre arrolar um número maior de matrículas para reforçar essa hipótese.

Uma população flutuante

Anualmente os capitães do porto reportavam ao ministro da Marinha o quadro de matrículas de suas repartições. Esses dados apresentam variações e podem não corresponder bem à realidade, mas denota a situação desse mercado de trabalho ano a ano, o que era bem difícil de apurar no período imperial. Nos relatórios provinciais usava-se a expressão “pessoal empregado na navegação” que incluía de pescadores a proprietários de barcos. Já o registro imperial de 1872 suscita alguma identificação profissional. Antes do procedimento dos registros de matrícula, algumas quantificações distribuía tripulantes por companhias de navegação do Amazonas e Pará. Segundo a *Revista Marítima Brasileira*, a Amazon Steamship aparece como a maior empregadora em 1881, com 876 marítimos. Demais companhias eram: Empresa Marajó e Tocantins (198); Empresa Guamá e Capine (15); Empresa Pinheiro, Benfica e Mosqueiro (5); particulares (173). No total, somavam 46 vapores

⁵⁴ *JC*. Manaus, n. 4.737, 7 jul. 1917. Infelizmente sua tão desejada carreira de foguista foi bem curta. No dia 17 de dezembro de 1919, Matheus embarcou muito doente na terceira classe do vapor *Walter* e morreu nas águas do rio Madeira antes de chegar a Manaus. O seu corpo foi entregue à Capitania e mandado pelo mesmo José Martini que fosse enterrado no cemitério São João Batista. Mesmo na hora da morte, continuavam a classificá-lo como de “identidade ignorada”. *JC*. Manaus, n. 5.614, 19 dez. 1919.

(16.707 t.) e 1.267 marítimos. Tirando alguns maquinistas e foguistas, quase todos eram brasileiros. Em 1884 o barão de Santana Nery registrou aumento: 114 vapores e 4 mil marítimos.⁵⁵ Nessa década visualizamos um cenário empresarial mais robusto nos vapores do que nos veleiros, reiterando o processo de substituição tecnológica como de mudanças no perfil da marinhagem.

De 1897 até 1903 eram discriminados nacionais e estrangeiros. Esses últimos diminuíram com as leis de nacionalização da cabotagem (1907-1910), quando passaram a ser computados desde que naturalizados. No final da Grande, os estrangeiros voltariam a ser arrolados, talvez como medida de segurança nacional. Em geral, os dados apontam uma hegemonia de marítimos nacionais, desde o final do século XIX (tabela 1).

Tabela 1: Matrículas de nacionais (N) e estrangeiros (E) no Amazonas

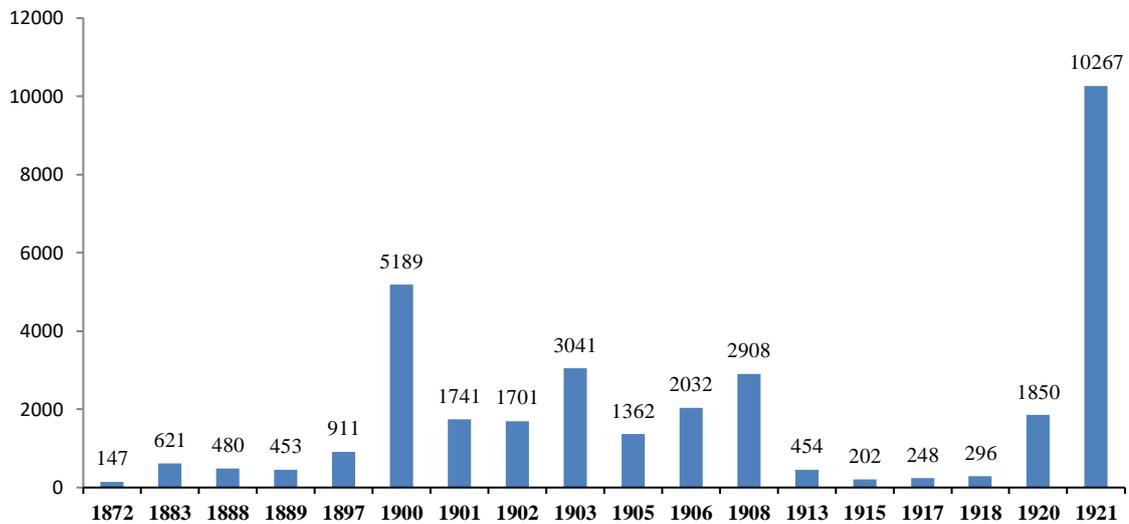
Ano	1897	1900	1901	1902	1903	1917	1918
N	733 (80,4%)	3.242 (62,4%)	1.079 (61,9%)	1.295 (76,1%)	2.484 (81,6%)	240 (96,7%)	269 (90,8%)
E	178 (15,6%)	1.947 (37,5%)	662 (38%)	406 (23,8%)	557 (18,3%)	8 (3,2%)	27 (9,1%)
Total	911	5.189	1.741	1.701	3.041	248	296

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos Relatórios do Ministério da Marinha (1897-1919).

No total, entre 1897 e 1918, os nacionais correspondem a 71,1% e os estrangeiros a 28,8%. As porcentagens mais altas de estrangeiros, de 1900 a 1902, podem resultar das demandas por trabalho qualificado durante a reforma portuária, momento oportuno para emprego pela promessa de maior volume de trânsito naval. Na conclusão das obras do porto (1907) houve um aumento de 49,7% de trânsito fluvial em proporção aos seis anos anteriores, e que devem ter exigido mais homens nos postos de máquinas e pilotagem de longo curso, nos quais participavam maior número de estrangeiros. Por volta de 1903, havia 11.500 marítimos em todo o país, desses, 3.910 estavam no Pará e no Amazonas, isto é, a Amazônia abrigava 34% da marinhagem brasileira da época.⁵⁶ Ao longo dos anos, essa porcentagem alargava e encolhia segundo as crises políticas e econômicas e a situação associativa nos dois Estados. O gráfico 1 dá imagem dessas idas e vindas de matrículas no Amazonas.

⁵⁵ *Revista Marítima Brasileira*, n. 1, jul. 1881. Rio de Janeiro: Lombaerts & C. pp. 272-273. Barão de Santana Nery. *O País das Amazonas*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1979, p. 157.

⁵⁶ Arthur Dias. *O Brasil atual*, p. 92. *Jornal de Caxias*. Caxias/MA, n. 373, 7 mar. 1903. David Campista. *Relatório do Ministro da Fazenda*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, p. 322. “Nossa marinha mercante”. *Quo Vadis?* Manaus, n. 70, 11 fev. 1903.

Gráfico 1: Total de matrículas no Amazonas (1872-1921)

Fonte: Brasil. *Recenseamento do Brasil em 1872*. *Diário de Notícias*. Rio de Janeiro, n. 1.030, 6 abr. 1888. José Paranaguá. *Relatório do presidente da província do Amazonas*. Manaus: Typ. do Amazonas, 1883. Joaquim Machado. *Exposição do presidente da província do Amazonas*. Manaus: Typ. do Amazonas, 1889. Brasil. Diretoria Geral de Estatística. *Recenseamento do Brasil em 1920*. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1930, p. 105-106, vol. IV (5ª parte). Relatórios do Ministério da Marinha (1897-1921).

As matrículas de 1900 correspondem à falta de restrições aos estrangeiros, que se somavam aos nacionais sem dificuldades. Temos um leve aumento em 1903 que deve corresponder à promessa do novo porto de Manaus, cujas obras tiveram início no ano anterior. Em 1905 registra-se uma queda de matrículas, ainda sem explicação satisfatória além dos transtornos da construção dos muros de arrimo do cais, que podem ter encorajado marítimos a se matricularem no Pará. Essa escolha não incidia que numa mudança efetiva de domicílio, porque nesse mesmo ano o associativismo ganhou fôlego com a criação de entidades como a União dos Foguistas de Manaus. O cenário associativo e a inauguração do novo porto devem ter contribuído para o aumento de matrículas de 1906 a 1908. Em 1906, também houve uma greve do setor de máquinas que obteve uma vitória importante em Manaus. Isso tornava o Amazonas um pouco mais atrativo para se equipar. A partir de 1910 se inicia a chamada “crise da borracha” que acarretou em breve desarticulação de associações, seguida do estouro da Grande Guerra, quando a baixa de matrículas equiparou-se ao final do século XIX. Em resposta, de 1911 a 1919 veremos uma primavera associativa de marítimos com importantes greves e motins. Possivelmente o saldo dessa mobilização influenciou no crescimento vertiginoso de 1921. Apesar da decadência econômica do Amazonas naquela década, os marítimos vinham de vitórias razoáveis que talvez atraíssem marítimos de outros lugares para Manaus, especialmente da capital paraense.

Se observarmos os números da Capitania do Pará, veremos um aumento correspondente às baixas do Amazonas. O mais significativo é em 1913: enquanto a amazonense apresentava 454 matriculados, a paraense reportava incríveis 14.094. No ano seguinte, em Manaus, o agitador anarquista João Demoniz afirmava liderar mais de 12 mil marítimos, número que podia considerar a soma dos homens empregados nas rotas amazônicas e não somente os matriculados no Amazonas.⁵⁷ Isso fazia sentido pois as matrículas de Manaus não equivaliam ao volume de marítimos pelos portos. Nesse mesmo ano de 1914, o Pará possuía 25.768 matriculados e o Amazonas, 1.058. O porto de Belém sozinho detinha a maior marinhagem do país, deixando a capital federal em segundo lugar, com 22.698 matriculados. Em 1921, Manaus receberia boa parte deles: 10.697.⁵⁸ Mesmo à sombra dos anos 1920, tidos como de declínio náutico, essa década consagra a ascensão dos marítimos como categoria, tanto em quantidade quanto por sua organização, como veremos ao fim da tese.

Por fim, o contingente marítimo flutuava conforme a situação política e econômica vivida nos Estados do Pará e do Amazonas. Nos jornais de Manaus e Belém, era comum a seção “transferências de matrícula” na coluna de avisos marítimos, tendo o Pará como o principal destino e vice-versa. Isso explica por que certas associações da categoria não faziam discriminação estadual: a mobilidade entre esses portos estava sempre no horizonte de luta dos marítimos. Nesse sentido, Pablo Nunes Pereira foi perspicaz em calcular os tripulantes entrados e saídos do Pará e do Amazonas, entre 1912 e 1913, período de baixas nas matrículas do Amazonas. O autor somou os números de entradas e saídas, concluindo para Belém o trânsito de 52.714 marítimos. Em todo o Pará havia 275.167 habitantes. Os marítimos então representariam 19,2% desse número, sem necessariamente constarem nos dados demográficos. Já pela capital do Amazonas, passaram 42.774 marítimos. Diante de 80.931 habitantes, seriam notáveis 52,9%. Segundo Pereira, isso fazia de Manaus “uma cidade de marinheiros”.⁵⁹ Assim podemos entender melhor o rigoroso controle almejado pela Capitania do Amazonas, que dividia com os armadores o receio de que essa comunidade virasse tudo de ponta cabeça. Aliás, as particularidades do quadro de armadores do rio Amazonas também incidiam na mobilidade entre esses portos, bem como nos tipos de negociação com seus empregados. Vejamos a quem pertenciam os navios equipados por essa população flutuante.

⁵⁷ *A Lucta Social*. Manaus, n. 2, 1º mai. 1914. No capítulo 7, reencontraremos Demoniz e veremos o motivo de tão polêmica afirmativa.

⁵⁸ “Marinha mercante nacional. O pessoal matriculado nas capitânicas dos portos da República”. *O Jornal*. Rio de Janeiro, n. 631, 11 mar. 1921.

⁵⁹ Pablo Pereira. *A Marinha de Guerra na Amazônia*, p. 90.

A frota mercante amazônica

Desde 1853, a navegação do rio Amazonas era explorada por empresas nacionais com subvenção pública. Após acordos firmados nos anos 1860, armadores estrangeiros passaram a complementar o serviço oferecido pelos brasileiros. No final dessa década, a abertura internacional do rio Amazonas o incluiu nas rotas da longa cabotagem. As britânicas Booth Line e Red Cross Line & Cia faziam a conexão com Liverpool. Tornou-se possível ir até os Estados Unidos (United States Brazil Mail S.S. Cia); Alemanha (Hamburg Südamerikanische Dampsschiffahrts Gesellschaft); Itália (Ligure Brasileira); França (Chargeurs Réunis) e diferentes escalas. Para o sul do Império, havia a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, criada desde 1837.⁶⁰

A partir dos anos 1870, os britânicos se interessaram pelas duas companhias atuantes na província do Amazonas: a pioneira Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, do barão de Mauá, e a Companhia Fluvial do Alto Amazonas, do português Alexandre Amorim. Em 17 de junho de 1871, Mauá transferiu seus contratos à inglesa The Amazon Steamship Navigation Company Ltd. Três anos depois, Amorim vendeu seus direitos para a mesma empresa. Em maio de 1874 os ingleses já dominavam a navegação do rio Amazonas.⁶¹ Enquanto isso, os armadores locais serviam com linhas saídas de Belém para buscar alguma independência do monopólio britânico.

Segundo Rinaldo Moraes, em 1881 a frota fluvial somava 20 navios e 9.028 toneladas. Em 1907, subiu para 60 navios e 13.734 toneladas. Sete anos depois, 106 vapores circulavam no vale amazônico, distribuídos entre The Amazon Steamship Navigation Co. Ltd. (19); Companhia de Navegação a Vapor de Manáos (2); Companhia de Navegação Pará e Amazonas (8); Empresa do Marajó (5); particulares (9); Red Cross Line (3); Booth Steam Ship (7); Companhia Brasileira de Navegação a Vapor (6); lanchas avulsas (47). Contudo, as embarcações não movidas a vapor (368) ainda predominavam.⁶² Até o final do século XIX, a maior parcela da marinhagem ainda trabalhava com remos, velas e varas.

No raiar do século XX, a Amazon Steamship continuava como a maior empresa de navegação fluvial do país, com vapores ativos nos principais rios do extremo norte. Em 1904,

⁶⁰ Samuel Benchimol. *Navegação e transporte na Amazônia*. Manaus: Ed. reprográfica, 1995, p. 8.

⁶¹ Antonio Loureiro. *O Amazonas na Época Imperial*. Manaus: Valer, 2007, p. 173.

⁶² Rinaldo Moraes. *A navegação regional como mecanismo de transformação da economia da borracha*. Tese de doutorado. Belém, UFPA, 2007, p. 156. Dante Fonseca. “O surto gumífero e a navegação na Amazônia”. *Revista Veredas Amazônicas*, n. 1, vol. 1, 2011, p. 12.

encomendaram material publicitário para seus 32 navios, adquiridos no país ou encomendados de estaleiros europeus e norte-americanos.⁶³

A gerência da Amazon Steamship era ocupada por brasileiros de confiança, os quais mantinham maior proximidade com comandantes e capitães do porto. Já a marujada passava anos equipando sem conhecer o corpo de funcionários das companhias. As relações de hierarquia se davam mais com os comandantes e a Capitania. Isso mudava no âmbito das pequenas e médias empresas, nas quais os comandantes e armadores chegavam a misturar funções. Esse perfil se tornou mais comum quando as casas aviadoras assumiram o transporte de mercadorias para os seringais, nos anos 1900. A principal alteração do quadro empresarial ocorreu com os norte-americanos assumindo a dianteira do negócio, quando o magnata Percival Farquhar adquiriu dos ingleses a Amazon Steamship, em 1911. A empresa foi renomeada como The Amazon River Steamship Navigation Co. Ltd. (1911), ou simplesmente, Amazon River.

À sombra da Amazon River

Em 1910, o contrato da Amazon Steamship com a União chegava ao fim. Havia uma pré-disposição para que fosse renovado, mas o governo obrigou que ela servisse os altos rios em tempo de estiagem e a empresa declinou. O governo federal se reuniu com os armadores locais para estudar uma forma de substituição das linhas da Amazon Steamship. Contudo, a frota dos amazonenses e paraenses não era suficiente, mesmo com número expressivo de navios.⁶⁴ O pesquisador amazonense Antonio Loureiro elaborou uma lista desses vapores. Para traçar um quadro naval dos anos 1870 a 1945, cruzei as informações de Loureiro com alguns dados de estaleiros estrangeiros⁶⁵ e compilei 344 navios e 299 proprietários, dentre empresas e particulares.

Esses navios transportavam passageiros e mercadorias (às vezes negociadas por armadores que diversificavam escopo na praça dos aviamentos) ou eram fretados por terceiros.⁶⁶ Um ponto em destaque é o que representava o método de aviamento, tão

⁶³ The Amazon River Steamship Navigation Company Limited. *The Great River*. Notes on the Amazon and its Tributaries, and the Steamer Services. London: Humpkin, Marshal, Hamilton, Kent & Co. 1904, p. 15.

⁶⁴ Rinaldo Moraes. *A navegação regional...*, p. 164.

⁶⁵ A lista pode ser acessada em: Antonio Loureiro. *História da navegação no Amazonas*. Manaus: Lorena, 2007 e está disponível em: <www.navioseportos.com.br/web/index.php/historia/a-navegacao-na-amazonia/548-relacao-de-navios-da-amazonia-durante-o-ciclo-da-borracha>, já os navios negociados nos estaleiros estrangeiros, em: <shipbuildinghistory.com/shipyards/19thcentury/rees.htm> e <www.clydeships.co.uk>. Acessos em: 30/9/2020.

⁶⁶ A fortuna do empresário português J.G. Araújo, de Manaus, foi inicialmente gerida dessa forma. Sua firma trabalhava no atacado de secos e molhados, fretando transporte para o interior do Amazonas, de sal, açúcar,

característico do comércio amazônico. Tratava-se de um sistema de crédito existente desde tempos coloniais, uma espécie de crédito sem dinheiro, caracterizado por trocas de mercadorias entre as casas aviadoras que abasteciam seringais e firmas exportadoras. Ao longo do tempo, as aviadoras se especializaram cada vez mais nesse sistema, tornando-se verdadeiras potências financeiras que chegavam a representar interesses do capital estrangeiro, numa extensa rede comercial assentada pelo componente étnico (especialmente de empresários portugueses e judeus) que se estendia do porto de Belém ao de Iquitos, no Peru. Claudemilson Oliveira pontua que a extensão dessa área exigia muita confiança entre fornecedores e distribuidores, o que azeitava relações calcadas em identidades nacionais, raciais e de classe.⁶⁷

A listagem de navios revela que a maioria das casas armadoras alocava-se em Belém (144) seguida de Manaus (76), Iquitos (4) e Itacoatiara/AM (1). Boa parte das linhas de navegação iniciava e terminava na capital paraense. Manaus ficava basicamente no meio das rotas, mas possuía seus próprios armadores que faziam lucrativas viagens para o norte, o sul e o sudoeste amazônico. No quadro 1 visualizamos as principais companhias, expressas no número de navios e na soma total de toneladas transportadas que representavam o seu poder econômico.

bolachas, tecidos, armas, ferramentas etc. Em 1910, Araújo dominou a rota do rio Branco (atual estado de Roraima) até a capital amazonense, para investir na pecuária. Márcia Eliane Mello. *O império comercial de J. G. Araújo e o seu legado para a Amazônia (1879-1989)*. Manaus: FIEAM, 2010, p. 16, p. 27.

⁶⁷ Maria de Nazaré Sarges. *Belém. Riquezas produzindo a Belle Époque (1870-1912)*. Belém: Paka-Tatu, 2000, p. 51. Claudemilson Oliveira. *A kipá e o cocar. A rede intercomunitária judaica na estruturação urbana de Itacoatiara (1910-1920)*. Tese de doutorado. Manaus, UFAM, 2019, p. 28.

Quadro 1: Companhias particulares (c.1874 – c.1940)

Companhia	Frota	Cidade	Toneladas
Companhia (ou Empresa) do Marajó	8	Belém	3073
Barbosa & Tocantins	4	Belém	2793
Lloyd Brasileiro	12	Rio de Janeiro	2759
A. de Castro Martins	1	Belém	2154
Nicolaus & Cia.	7	Belém/Manaus	2106
A. Bernaud & Cia.	6	Belém	1921
Mello & Cia.	6	Belém	1661
Alves Braga Rubber and Trading Co.	5	Belém	1487
José Julio de Andrade	6	Belém	1415
J.F. Mendonça	3	Belém	1360
B.A. Antunes	4	Belém	1351
Empresa de Navegação Mosqueiro e Soure	2	Belém	1222
G.A. Miranda, Filhos & Cia.	4	Belém	1169
Armazéns Andresen	4	Manaus	1063
Antonio Cruz & Cia.	3	Manaus	997
A. Miranda de Araújo & Cia.	3	Manaus	979
B. Levy & Cia.	2	Manaus	879
Braga Sobrinho	4	Belém	847
Pinho, Certo & Cia.	3	Belém	840
A.R. Alves	3	Belém	829
Gomes & Cia.	3	Manaus	814
J. Constant	2	Manaus	800
Leite & Cia.	2	Belém	771
Rocha Silva & Cia.	2	Belém	763
Levy Ferreira & Cia.	3	Belém	746
C. Montenegro	2	Manaus	730
Companhia de Manáos	3	Manaus	619
A. Morley & Company	3	Iquitos	614
Tavares Coutinho	2	Belém	600
M. da Cunha Chaves	2	Belém	343
Antonio dos Santos Cardoso	2	Manaus	300
Cerqueira, Lima & Cia	2	Belém	298
A.R. da Fonseca	2	Manaus	274
Armando Teixeira	2	Belém	111

Fonte: elaborado pelo autor.

Listei acima os proprietários de mais de um barco. A exceção foi A. de Castro Martins, cujo único navio capacitava 2.154 toneladas e valia por uma frota. Todos os navios computados foram adquiridos entre os anos 1890 e 1910. A maior frota em circulação era do Lloyd Brasileiro, companhia paraestatal criada em 1894, que passou a ligar o norte ao sul do país, mas que ainda perdia em tonelagens para a Companhia do Marajó e a Barbosa & Tocantins, com seus grandes e luxuosos navios.

Em 1910, o governo do Pará solicitou à Amazon Steamship a prorrogação de seu contrato até que parte dos armadores acima se organizasse para assumir suas linhas. Num prazo de três meses, a companhia Freire Castro, Meirelles & Cia. foi formada para se apossar

das rotas, à exceção do rio Madeira, cedido à B.A. Antunes & Cia. Mas nada veio a termo. Uma nova subvenção foi aberta e saiu vencedora a Amazon River Steamship Navigation Co. Ltd. em 1911. Ela assumiu todos os ativos da antecessora e passou a liderar o ramo com os preços da borracha começando a despencar. A Amazon River passou a dispor de 89 vapores e 33.878 toneladas, algo em torno de 64,6% da capacidade de transporte de toda a região. A fatia deixada aos pequenos e médios proprietários representaria 35,3%. O poder da companhia era de tal monta que, mesmo diante do colapso econômico de 1912, ela manteve 54 vapores, 16.440 toneladas e aproximadamente 16 mil empregados.⁶⁸ Em relação à Amazon Steamship, seu crescimento foi de 35,2%. Sem dúvida, era a maior empregadora de marítimos do extremo norte.

A Amazon River alcançava a maior parte da Amazônia brasileira com um negócio de sucesso que nem a queda dos preços de cotação da borracha afetava. Segundo a listagem realizada, percebe-se que a empresa continuou encomendando navios em estaleiros holandeses (Gebr. Pot, Boele en Pot e Jonker & Staus); norte-americanos (James Rees & Sons); e britânicos (Lytham Shipbuilding Co.). Comprou dois navios em 1911, seu primeiro ano de atividades; mais 13, em 1912; e 10, em 1913. Em menos de três anos, a Amazon River colocou 24 novos paquetes para circular. Conforme o memorialista Moacir de Andrade, novos vapores eram sinônimo de festa regada a champagne, caviar russo e biscoitos ingleses, oferecidos nos salões do navio.⁶⁹ Nesses eventos, governadores e deputados brindavam o sucesso da companhia. Em meio a copos e brindes, empresários e agentes de navegação reafirmavam compromissos de contrato e prometiam fretes mais em conta.⁷⁰

Aliás, com frequência os fretes da Amazon River eram responsabilizados pelo encarecimento do preço da borracha e outros produtos. Na verdade, os valores balanceavam conquistas salariais dos marítimos desde o final do século XIX, mas aos olhos das Associações Comerciais de Belém e Manaus isso dificultava a renda de seringalistas e aviadores. Durante o declínio da exportação de borracha, a Amazon River solicitou novo aumento de fretes em 1913. O pedido foi negado sob aplausos dos armadores locais.⁷¹ Mesmo assim a concorrência era inviável, tamanho os benefícios da empresa estrangeira.

⁶⁸ “Serviços de navegação”. *Estado do Pará*. Belém, n. 169, 25 set. 1911. Rinaldo Moraes. *A navegação regional como mecanismo de transformação da economia da borracha*, p. 164.

⁶⁹ Moacir de Andrade. *Manaus. Ruas, fachadas e varandas*. Manaus: Umberto Calderaro, 1985, pp. 31-40.

⁷⁰ *Revista da Associação Comercial do Amazonas*. Manaus, n. 138, 31 out. 1928.

⁷¹ Rinaldo Moraes. *A navegação regional...*, pp. 168-169.

Diferente de outros portos, e apesar do monopólio da Amazon River, a marinhagem amazônica não gerou identificação como empregados da empresa.⁷² Por causa da subvenção, os marítimos pressionavam o estado para subverter a jurisdição das Capitânicas e encampar demandas diretamente ao Ministério da Marinha. A concorrência desigual entre as companhias também impediram uma concentração patronal, na medida em que o empresariado local buscava substituir a subvenção dos estrangeiros. Sem um poder aglutinador da ordenação do mundo embarcado, a Capitania tornou-se um mediador de pressões: de um lado, armadores se irmanando a capitães do porto para afrouxar regulamentos, aumentar a exploração a bordo e auferir maiores lucros; e do outro, a marinhagem pressionando pelos mesmos regulamentos, mas para proteger seus lugares de trabalho. Tudo isso motivava parte do trânsito humano pelo porto de Manaus, um movimento fundamental para que os trabalhadores identificassem aspirações, interesses e destinos em comum para em seguida organizarem-se na luta por eles.

Acredito que as leitoras e leitores obtiveram um panorama da dimensão do porto como mais um espaço no qual os marítimos inscreviam os seguintes lugares de direito: o da mobilidade entre os portos e do reconhecimento de cidadania pelo atestado profissional. Conhecemos o papel das Capitânicas e o quadro empresarial, que nos ajudarão a examinar contra quem os marítimos disputavam o lugar do seu “fazer-se” em terra. Eis o momento de adentrarmos os navios, onde a separação das funções orientava outros tipos de identificação coletiva. Vamos observar como a categoria se via e queria ser vista enquanto valorizavam diferentes lugares de trabalho e que, no vai e vem dos navios, colocavam experiências para circular na mesma rota das mercadorias.

⁷² De forma diferente, isso marcou a organização da Federación Obrera Marítima na Argentina, composta por funcionários da Companhia Mihanovich. Cf. Laura Caruso. “O mutualismo, uma experiência em disputa. O caso da Sociedade Austro-Húngara de Socorros Mútuos e a empresa de navegação Mihanovich (Buenos Aires, 1878-1920)”. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 13, 2021.

3 – O NAVIO-ARQUIPÉLAGO

A máquina a vapor fora a maior novidade tecnológica do século XIX. O engenheiro americano Robert Fulton foi o inventor do primeiro vapor mercante, o *Clermont*, que fez sua estreia em 1807.¹ No Brasil, desde 1830, barcas a vapor já auxiliavam a Marinha de Guerra. Na marinha mercante, o vapor demorou a ser adotado por acomodar menos carga que os veleiros, com porões ocupados por máquinas e combustível. A indústria de máquinas passou a apostar na velocidade dos navios e na maior segurança dos vapores: menos carga significaria menos peso sobre as águas. Segundo Jaime Rodrigues, os vapores marcavam também o fim do tráfico de escravizados, uma vez que seus porões inviabilizavam o volumoso transporte de pessoas.²

Conforme aumentava a pressão da Inglaterra pelo fim dos navios negreiros, nos anos 1850, ingleses e estadunidenses conseguiam vender vapores para substituir os veleiros. Um dos argumentos era frisar que os vapores funcionavam com uma tripulação menor. Na passagem dos veleiros para os vapores, tanto a quantidade de embarcações quanto o ritmo das tarefas foram as principais mudanças da dinâmica a bordo. Certamente, não há como deixar de mencionar o uso de escravizados no trabalho embarcado, nem esquecer os próprios vapores transportando cativos negociados entre as províncias.³ Outro problema que pensavam ser resolvido com os vapores seria a diminuição dos riscos de motim, por conta do menor número de tripulantes. A cabotagem realizada por 20 ou mais pessoas nos veleiros passaria a ser realizada com bem menos, a depender do modelo dos vapores.⁴

Ao longo da tese, veremos os seguintes modelos:

1. **Rebocadores:** (até 30 t.) pequenos barcos que navegavam entre portos de curta distância; reservavam quase nenhum espaço para passageiros, pois serviam para rebocar outras embarcações; mínimo de tripulação: 7 indivíduos.
2. **Lanchas:** enquadravam-se nos mesmos quesitos acima, mas transportavam passageiros.

¹ Dorothy Gregg. *The Exploitation of the Steamboat. The Case of Colonel John Stevens*. PhD Thesis. New York, Columbia University, 1951, pp. 90-92.

² Jaime Rodrigues. *De costa a costa*. Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005, pp. 143-144.

³ Conforme vemos nos estudos de Luiz Carlos Laurindo Júnior. *Rios de escravidão*. Tráfico interno e o mercado de escravos no Vale do Amazonas (1840-1888). Tese de doutorado. São Paulo, USP, 2021. Roberta Brito. *Vapores de Mauá*. A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871). Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2018. José Maia Bezerra Neto. “Rios de liberdade. Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (século XIX)”. *Revista do IHGP*, vol. 8, n. 2, 2021.

⁴ Leon Fink. *Sweatshops at Sea*. Merchant Seamen in the World's First Globalized Industry, from 1812 to the Present. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2011, pp. 74-76.

3. **Chatas:** (até 30 t.) de rodas à popa para navegar durante o verão, tinham as máquinas no convés e eram operadas por um único maquinista; mínimo de tripulação: 16 indivíduos.
4. **Gaiolas:** (30 a 50 t.) de andares duplos, destinadas ao transporte de cargas e passageiros em longos cursos internos; mínimo de tripulação: 16 indivíduos.
5. **Vaticanos:** (50 a 70 t.) com mais de dois andares, pertenciam às maiores casas armadoras, também carregavam mercadorias e passageiros; mínimo de tripulação: 22 indivíduos.
6. **Transatlânticos:** podiam se enquadrar ou ultrapassar 70 toneladas e faziam linhas internacionais ou costeiras; mínimo de tripulação: 29 ou mais indivíduos.⁵

Todos esses barcos dividiam seus setores de forma mais rígida que os veleiros, mas a principal mudança introduzida por eles foram os ofícios ligados à combustão e motores: maquinistas, foguistas e carvoeiros. De início, os velejadores os viam com um misto de desprezo e desconfiança, alimentado pela transformação tecnológica e a perda de postos de trabalho. O romancista francês Victor Hugo captou isso muito bem. Numa passagem de *Os trabalhadores do mar* (1866) ele descreve certo espanto dos calvinistas com o navio a vapor, que afrontava o ordenamento divino ao misturar o fogo e a água, separados por Deus no caos primordial. O gênio humano teria transpassado a imposição das forças da natureza ordenadas pela Providência para tomar o controle absoluto da navegação. O escritor interpreta em sua criação literária a introdução do navio-máquina como uma superação de lugares determinados pela natureza para instaurar novas relações de dominação humana: “A navegação a vapor é admirável porque disciplina o navio. Diminui a obediência ao vento e aumenta a obediência ao homem”.⁶

Na marinha mercante brasileira, os marujos acostumados ao mundo das velas e dos remos não cederam facilmente aos profissionais alheios às suas tradições. Havia a expressão pejorativa “marinheiro de vapor” para diminuir quem nunca tripulara um veleiro.⁷ De fato, os homens das máquinas e das caldeiras não se identificavam muito com o “marinheiro” tradicional. Eles agregaram um mundo laboral à parte nos navios, gerido não por saberes oriundos da observação da natureza ou das técnicas de marejar, mas da vigilância de manômetros, válvulas, pistões, queimas etc. A cultura de trabalho marítimo da esfera de navegação propriamente restringiu-se a pilotos e práticos. Esses permaneceram identificados como “marinheiros” entre si e perante a sociedade, mesmo com a definitiva inserção dos

⁵ Informações anotadas pelo frei colombiano Gaspar de Pinell em uma visita ao porto de Manaus, em 1917. *Un viaje por el Putumayo y el Amazonas*. Ensayo de navegacion. Bogotá: Imprenta Nacional, 1924, pp. 115-119.

⁶ Victor Hugo. *Os trabalhadores do mar*. Trad. Machado de Assis. Belo Horizonte: Itatiaia, 2009, p. 45, p. 122.

⁷ A.M. Braz da Silva. *Gíria marinheira* (Como falam os homens do Mar). Rio de Janeiro: s.ed., 1964, p. 76.

vapores. Como bem notou Victor Hugo, a máquina catalisou outra hierarquização a bordo, diferente da vivida nos veleiros, onde ninguém ficava totalmente isolado dos demais.

Na era do vapor, a industrialização naval segregou os tripulantes por setor. Mais do que a organização das tarefas, isso visava atrapalhar perigosos elos de camaradagem. Basicamente, o vapor era dividido de cima a baixo da seguinte forma: 1) pilotagem (pilotos, práticos, mestres e imediatos); 2) convés (marinheiros, moços e criados); 3) taifa (cozinheiros, despenseiros, padeiros e copeiros); 4) máquinas e fogo (maquinistas, foguistas e carvoeiros). Em termos de hierarquia, eram **oficiais**: os ocupantes da pilotagem e o maquinista-chefe (ou 1º maquinista); e **subalternos**: os do convés, da taifa e do fogo. Mantemos tais divisões à vista, pois denotam distinções específicas entre os grupos que também refletiam aspectos daquela sociedade.

As secções de bordo constituíam um microcosmo de exclusões e desigualdades da República recém-proclamada. Elas não passavam incólume da reorganização social de um país que saía da escravidão para supostamente adequar-se ao trabalho livre. Os setores mais baixos eram preenchidos na maioria com negros e mestiços de diferentes lugares. A distinção das ocupações era marcada por critérios de racialização, que determinavam a subalternidade dos ofícios braçais do navio. W. Jeffrey Bolster analisou experiências similares vividas nos Estados Unidos. Segundo ele, a segregação racial aparece na indústria naval americana por volta de 1850. Além das diferenças de salários abismais entre os tripulantes, os serviços mais pesados (convés e fogo) eram executados majoritariamente por homens negros. Por conta da disposição espacial do barco, esses permaneciam praticamente separados da convivência com os outros. Houve um estímulo à separação por raça a fim de evitar uma identificação coletiva a bordo. O incentivo também servia para distinguir graus de privilégio azeitados pelo racismo, como se o lugar dos negros fosse naturalmente a subserviência e o serviço menos qualificado. Assim, oficiais e armadores preveniam motins e indisciplinas mais organizadas, valendo-se da produção industrial dos vapores.⁸

Tal planejamento alcançava a navegação amazônica porque muitos de seus navios eram fabricados em estaleiros dos Estados Unidos. Empresas como Pusey, Jones & Company chegaram a se especializar em paquetes destinados ao rio Amazonas.⁹ Entretanto, não se pode

⁸ W. Jeffrey Bolster. *Black Jacks*. African American Seamen in the Age of Sail. Cambridge: Harvard University Press, 1997, p. 218.

⁹ Edward D. Mathews. *Up the Amazon and Madeira Rivers, Through Bolivia and Peru*. London: S. Low, Marston, Searle & Rivington, 1879, p. 4. Em 1886, Pusey, Jones & Co. orgulhava-se da produção, em 25 anos, de uma centena de navios para as Américas Central e do Sul, Caribe e Grã-Bretanha. Desses, 37 estava no rio Amazonas. "An Industry Almost Extinct in this Country. American Merchant Marine. What Ought to be Done to

concluir que tal como lá a convivência entre os setores foi solapada pelas dependências do navio. Pelo contrário, a pluralidade de ofícios alimentou disputas e fortaleceu identidades coletivas dentro e fora dos navios. No Brasil, outros elos identitários deram conta de congregar esses trabalhadores. A concepção de como deveria funcionar o vapor, baseado na segregação das tarefas, esbarrou em significados muitas vezes opostos, atribuídos aos navios desde o início das grandes navegações.

Kathleen Wilson elencou variados autores e suas conclusões sobre significados simbólicos e políticos atribuídos aos navios ao longo do tempo. Para Michel Foucault, desde o século XVI, o navio é a “heterotopia por excelência”, isto é, uma sobreposição de diferentes espaços, portador de vida própria, fechada em si, mas aberta à infinitude pelas águas e de porto em porto, como um escape da imaginação. Paul Gilroy frisou o hibridismo linguístico e político do navio como uma “contracultura da modernidade”, que permitia a mulheres e homens transgredir fronteiras sociais, raciais, geográficas e nacionais. Peter Linebaugh e Marcus Rediker afirmam que o navio enfrentava perigos naturais e humanos em rotinas monótonas, embora guardando paradoxos das experiências de solidariedade e coerção, de criação e circulação de ideias radicais. Para Greg Dening, o navio pode ser visto simultaneamente como “ilha flutuante” e “praia”, no qual culturas eram formadas e reveladas umas às outras.¹⁰

Para o caso dos vapores, não irei muito além dos autores supracitados, acrescentando que os núcleos de trabalhadores comportados pelo vapor formavam uma espécie de “arquipélago” pelas diferentes aglomerações, teoricamente, separadas pela divisão das tarefas e disposição espacial ditada pela indústria naval. No exercício de funções, cada grupo prezava características próprias e asseguravam postos de trabalho, para os quais exibiam conexões em momentos-chave: motins, greves, insubordinações, criações de associações etc. Os laços existentes entre eles iluminam a importância do espaço a bordo para desenvolvimento de identidades de ofício colocadas frente a frente, quando se debatiam ideias, dividiam-se sonhos e conhecimentos que eram levados para a vida em terra, incluindo as associações.¹¹ Cada grupo

Secure a Steamship Line to Brazil, and Commerce with that Land”. *Los Angeles Herald*, vol. 26, n. 70, 23 dec. 1886.

¹⁰ Kathleen Wilson. *The Island Race*. Englishness, Empire and Gender in the Eighteenth Century. New York: Routledge, 2003, p. 173. Michel Foucault. *O corpo utópico*. As heterotopias. São Paulo: n-1 Edições, 2013, p. 30. Paul Gilroy. *O Atlântico negro*. Modernidade e dupla consciência. São Paulo: Ed. 34, 2001. Peter Linebaugh & Marcus Rediker. *A hidra de muitas cabeças*. Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário. São Paulo: Companhia das letras, 2008. Greg Dening. *Islands and Beaches*. Discourse on a Silent Land Marquesas, 1774-1884. Honolulu: University of Hawai’i Press, 1980.

¹¹ Sobre a leitura da formação de identidades, segundo a importância de momentos e espaços coletivos, cf. Francesca Polleta & James Jasper. “Collective Identity and Social Movements”. *Annu. Rev. Sociol.* (27), 2001, p. 288.

a bordo pode ser analisado como ilhas em separado, mas que sustentavam um “arquipélago”, pelas possibilidades de trânsito entre elas, apesar e por causa de suas clivagens internas que geravam identificações e rivalidades, assentadas em questões raciais, de origem regional, diferenças de idade, exibição de masculinidade, capacidade de trabalho etc. Esses elementos podiam conferir sentido aos ofícios marítimos que conheceremos a seguir, buscando demarcar os distanciamentos e aproximações entre as “ilhas” que formam tal “arquipélago” sobre as águas.

Comando e pilotagem

O comandante

O comandante era um piloto de formação, responsável pela administração dos navios e representação de seus proprietários durante as viagens. Além disso, outras atribuições do comandante incluíam: liderar a equipagem nos trabalhos de bordo; administrar as atividades comerciais; agir como interlocutor com as autoridades portuárias; representar legalmente o estado e os armadores com funções jurídicas e policiais. O comando escolhia e ajustava a equipagem, despedindo quando julgasse necessário. Ele decidia se o pagamento seria mensal ou por viagem, seus valores e o procedimento da remuneração. Todas as ocorrências da sua administração eram registradas em livros, como entradas e saídas de cargas e passageiros, os balanços contábeis das transações comerciais e pagamento das tripulações etc.¹² No diário de navegação eram anotados os trabalhos de bordo, eventuais consertos navais, acontecimentos “extraordinários” como motins, greves, etc. O comandante era obrigado a permanecer a bordo durante toda a viagem e tomar práticos (guias ou manobristas) para cada trecho das rotas.¹³ Longe de seguir a risca essas normas, os comandantes tinham métodos próprios para gerenciar os navios, podendo diferir bastante de um para outro, principalmente nas relações travadas a bordo e em terra.

Como o comandante representava o estado e os patrões sobre as águas, quanto mais longe estivessem dos poderes terrestres eram maiores as chances de um poder de mando

¹² Nem sempre esse registro era função do comandante. Algumas casas armadoras embarcavam escrivães e contadores contratados para tratar dos assuntos burocráticos e controlar a movimentação de mercadorias e passageiros. Geralmente, o escrivão e o contador não eram identificados como parte da tripulação e eles podiam se reportar diretamente aos proprietários dos navios.

¹³ Essas atribuições foram normatizadas desde a “Lei nº 556 de 25 de junho de 1850 (Código Comercial do Império do Brasil)”. *Coleção de Leis do Império do Brasil*, 1850, p. 57, vol. 1, somente revogada em 2002.

personalizado “através de uma série de relações afetivas de empatias ou antipatias”.¹⁴ Dessa forma, a ascensão ao comando tende a iluminar algumas condições favoráveis como origens familiares, cor da pele, nacionalidade, círculos de amizades etc.

A maioria dos comandantes na Amazônia eram forasteiros e/ou ex-militares. Similares ao oficialato da Marinha de Guerra, muitos deles eram homens brancos de elevados estratos sociais.¹⁵ Nota-se também forte presença de portugueses como intermediários de ricos patrícios ou nacionais que confiavam mais em estrangeiros brancos. A lei obrigava que os comandantes fossem brasileiros natos ou devidamente naturalizados. E mesmo àqueles não advindos de famílias abastadas, a representação de armadores e aviadores conferia prestígio aos comandantes fora dos navios. Geralmente conheciam códigos de etiqueta social, tinham algum apreço pela leitura, podiam falar mais de um idioma e rodopiar em danças de salão. Em Belém e Manaus, eram frequentes nas rodadas da alta sociedade, nas quais narravam suas aventuras de viagens e se vangloriavam de coragem e rigidez de comando. As colunas sociais dos jornais são repletas de exemplos. Esses verdadeiros *gentleman's* apareciam dessa forma para “conquistar as simpatias de nossa população”.¹⁶ No caso desse comandante, uma pequena parcela alfabetizada dela. Em grandes vapores, passageiros pobres sequer chegavam a vê-los em ação.

A bordo de um vaticano em 1929, o viajante Pedro Mattos viu o despenseiro dispor os melhores lugares à mesa do almoço. “Os de rótulos mais vistosos são localizados nas proximidades da cadeira do comandante, na mesa principal, que por este é presidida”. Mattos ficou em outra mesa com os “menos favorecidos pelo físico, sem rótulo, de menos recursos e de menos estampa”. O cronista português Lourenço Fonseca notou coisa parecida no século anterior. Jantando com “ilustres passageiros”, o comandante dava “testemunho eloquente do espírito colonizador e civilizador dos portugueses, sobretudo no tempo do Marquês de Pombal”.¹⁷ Era uma reivindicação do passado lusitano para reforçar supostas qualidades profissionais e superioridade racial.¹⁸ Vale lembrar que boa parte dos regulamentos da

¹⁴ É possível traçar paralelos entre comandantes de Brasil e Colômbia, lendo o artigo de Sergio Paolo Solano. “De bogas a navegantes. Los trabajadores del transporte por el río Magdalena, 1850-1930”. *Historia Caribe*, vol. 3, 1998, pp. 3-4, p. 68.

¹⁵ Álvaro Pereira do Nascimento. *Marinheiros em revolta: recrutamento e disciplina na Marinha de Guerra (1880-1910)*. Dissertação de mestrado. Campinas, Unicamp, 1997, p. 34.

¹⁶ Assim o articulista justificava os elogios e qualificações do comandante Eduardo Collings da Red Cross Line. *Comércio do Amazonas*. Manaus, n. 324, 10 nov. 1898.

¹⁷ Pedro Mattos. *Trinta dias em águas do Amazonas*. Rio de Janeiro: Calvino Filho, 1933, pp. 7-9. Lourenço Fonseca. *No Amazonas*. Lisboa: Companhia Geral Typographica, 1895, pp. 25-26.

¹⁸ Escritores e intelectuais portugueses na Amazônia reiteram esse saudosismo, conferindo aos compatriotas o papel de civilizadores da região, cf. Geraldo Pinheiro. *Imprensa, política e etnicidade. Portugueses letrados na Amazônia (1885-1933)*. Tese de doutorado. Porto, Universidade do Porto, 2012.

Marinha de Guerra, que também orientava os oficiais mercantes, foi herdada da Marinha portuguesa.¹⁹

Os comandantes faziam de tudo para agradar os passageiros de maior estrato social. Afinal, eles chegavam a participar de trâmites comerciais, agindo como corretores ou informantes de negócios, uma influência que excedia o trabalho embarcado. Esses oficiais não eram simples marinheiros, como alguns queriam ser vistos quando conveniente. Um moço de convés dificilmente acenderia na carreira com trabalho árduo e dedicação, a começar pela barreira racial: a cor da pele podia ser crucial na promoção da vida marítima, apesar de importantes trajetórias de oficiais negros desafiarem as lógicas raciais da promoção marítima.²⁰ As disputas pelo comando não se limitavam ao ofício marítimo, pois articulavam interesses de ganhos materiais e poder político, quando a identificação étnica podia ser estratégica. Nos melhores anos da navegação fluvial, isso acarretava enormes ganhos a essa pequena parcela dentro dos navios.

Em uma viagem fretada levando borracha do Acre ao Amazonas, os vapores cobravam cerca de 150 réis por quilo embarcado. Empreitada onerosa, essa mesma viagem gastaria em torno de 20 contos de réis em combustível.²¹ Em compensação, o lucro chegava a mais de 200 contos só com fretes. O militar Aníbal Amorim registrou espantado: “Um dos negócios mais lucrativos, naqueles confins do Brasil, é ser comandante de vapores. Percebe 2% sobre o valor da mercadoria transportada. Essa comissão é paga, de ordinário, pela casa armadora”. Além disso, recebia-se por volta de 500 mil-réis mensais, além da porcentagem de 1/3 sobre passagens, alimentos vendidos a bordo e podendo negociar por fora outras mercadorias em transações que prevaleciam sobre as demais.²² A combinação dos negócios paralelos com os ordenados resultava em pequenas fortunas a cada viagem feita. Ao todo, nos melhores anos, “cada comandante, em uma viagem redonda [ida e volta ao porto de origem] de 40 dias, ganha[va] cerca de vinte contos”.²³ Essas fortunas aprofundavam ainda mais os abismos sociais existentes dentro dos navios, com consequências na vida associativa da categoria.

¹⁹ Álvaro Pereira do Nascimento. *Do convés ao porto*. A experiência dos marinheiros e a revolta de 1910. Tese de doutorado. Campinas, Unicamp, 2002, pp. 124-126.

²⁰ Moacir Nascimento analisou ascensões navais que romperam a lógica racista dos vasos de guerra, em *Cor, racialização e sociedade*. Uma análise sobre a inserção de negros nas fileiras do oficialato da Marinha de Guerra do Brasil no pós-abolição (1908-1917). Dissertação de mestrado. Pelotas, UFPEL, 2019.

²¹ Para se ter ideia, em 1893 uma ida a vapor até a Europa para quatro pessoas, num mês de travessia atlântica e mais três de estadia, custava a metade do valor. Jorge Americano. *São Paulo naquele tempo (1895-1915)*. São Paulo: Carrenho, 2004.

²² Oscar Braun. “Ao comércio e aos Srs. armadores de vapores”. *JC*. Manaus, n. 4.257, 29 fev. 1916.

²³ Aníbal Amorim. *Viagens pelo Brasil*. Do Rio ao Acre – Aspectos da Amazônia: do Rio a Mato Grosso. Rio de Janeiro: Garnier, 1917, p. 198.

O piloto

Era o responsável pela direção das embarcações, podendo acumular o papel de práctico se houvesse habilitação. Era o segundo na hierarquia de bordo e comandante reserva.²⁴ O primeiro regulamento das Capitâneas na República (1899) estipulou que apenas os 1º pilotos podiam comandar navios de longo curso, as viagens que excediam mais de uma parada. Já as embarcações fluviais, costeiras e de pequena cabotagem seriam da alçada de 2º pilotos, prácticos ou mestres. A pequena cabotagem se definia por viagens de uma só escala, geralmente de cursos internos.²⁵ As principais rotas da borracha possuíam várias escalas pelo rio Amazonas e afluentes, por isso 1º e 2º pilotos comandavam os navios da região, valendo-se dessa zona cinzenta do regulamento.

Para se formar como piloto havia dois estabelecimentos no país: a Escola Naval do Rio de Janeiro e a Escola de Maquinistas e Pilotos do Pará. Antes da criação da escola do Pará (1892) os exames só eram realizados na capital federal. A instituição paraense funcionava no Arsenal de Marinha em Belém, igual a Escola de Aprendizes-Marinheiros.²⁶ O ingresso era dispendioso, daí a apreensão constante de cartas falsas e pilotos sem formação documentada. O difícil acesso à educação naval restringia a pilotagem para poucos, conferindo alto prestígio a esses profissionais. Origens familiares também influíam nessa imagem positiva, e os bolsos de parentes ricos chegavam a custear a carreira. Caso de Benjamin de Souza Cruz que cursou pilotagem no Pará e concluiu o curso em Genova. A imprensa parabenizou “a família do ilustre amazonense por esse louro colhido que atesta a inteligência do nosso coestaduano”.²⁷ Anos depois, outro êxito, de Francisco Honório de Souza Caldas, no Rio de Janeiro. Sua trajetória era tomada como mérito, esforço e dedicação individual, pois

tendo se submetido a exame [na capital], saiu-se brilhantemente nas arguições que lhe foram feitas, sendo assim lhe expedida a competente carta de piloto que o habilita a comandar um navio. Estudioso e aplicado como é na vida marítima, não era de se esperar outro resultado.

Francisco foi treinado em linhas fluviais e depois na Europa, “sem nunca separar-se dos livros e instruindo-se em cálculos de navegação com o auxílio constante de seus comandantes que

²⁴ Brasil. “Lei nº 556 de 25 de junho de 1850 (Código Comercial do Império do Brasil)”. *Coleção de Leis do Império do Brasil*, vol. 1, 1850, p. 57.

²⁵ Brasil. “Decreto nº 3.334, de 5 de julho de 1899. Regulamento para as Capitâneas dos Portos”. *Coleção de Leis do Brasil*, vol. 2, pt. II, 1899, p. 873.

²⁶ William Gaia Farias & Pablo Pereira. “A Marinha de Guerra na Amazônia. Atuação e questões de modernização técnica (final do século XIX e início do XX)”. *Navigator*, vol. 10, 2014, p. 67.

²⁷ “Benjamin Cruz”. *Amazonas Comercial*. Manaus, n. 669, 6 jul. de 1897. Em Genova se formava a elite do oficialato mercante italiano, segundo Maria Stella Rollandi. “Persistenze e mutamenti. L’organizzazione del lavoro marittimo in Italia (1861-1939)”. *Storia e Problemi Contemporanei*, n. 63, mag. 2013, p. 32.

vendo a sua força de vontade e constância, lhe dispensaram, com proveito, horas e horas de explicações”.²⁸ Vemos que o ensino teórico acompanhava a prática: permanecer ao lado dos comandantes era uma forma de subir na carreira, adquirir conhecimentos e contatos profissionais, aprender a impor autoridade e temor aos subalternos.

Naquele tempo, surgiam novas fronteiras de distinção social e outros critérios para edificar privilégios nos lugares de trabalho, isto é, emprego, suporte familiar e bons relacionamentos firmavam o piloto no país recém-saído da escravidão. Com raras exceções, seus contatos e vinculações não deviam quase nada à vida marítima. Aspectos patriarcais e senhoriais daquela sociedade também eram levados para dentro dos navios e nos seus projetos associativos.

O prático

Ainda no setor de pilotagem temos o prático. Apesar de trabalhar junto do comandante, o prático necessariamente não compartilhava os mesmos extratos sociais, com muitos nativos gabaritados pelos anos de trabalho. Diferente dos práticos costeiros, os amazônicos não se guiavam por cartas ou agulhas, mas pelos sentidos da visão, audição e olfato. O comportamento imprevisível dos rios exigia um tipo de trabalho forjado pela experiência. Em 1931, o prático e escritor Raimundo Morais definiu seu ofício como o daquele que dirigia o navio pelos indícios da natureza,

é quem dá o rumo, ordena a mudança de diretriz, manda sondar. Todos os movimentos da água lhe são familiares. O rebojo, o remanso, o estoque d’água, a corredeira corresponde para ele a um fenômeno telúrico, a um acidente topográfico, no fundo do rio nas margens. A derrota é feita pela terra. As enseadas, as pontas, as árvores, as abertas, os capinzais é que marcam o canal. Uma samaumeira manda abrir da margem; um capinzal manda encostar.²⁹

Para o memorialista Nogueira da Mata, a praticagem foi formalizada em decorrência da chegada dos vapores. Antes, o trabalho de guiar viagens era de *pilotos* (termo genérico do século XIX usado para veleiros e canoas). No advento dos vapores, a praticagem amazônica ainda era dominada pela população negra, indígena e mestiça formada nas velas, remos e varas. Nos vapores, o prático tornou-se apenas um guia da navegação sem necessariamente cuidar do timão, função que se tornou exclusiva do piloto. Era uma forma de limitar o poder da população sobre navios mais modernos.

²⁸ *Quo Vadis?* Manaus, n. 211, 17 nov. 1903.

²⁹ Raimundo Morais. *O meu dicionário de cousas da Amazônia*. Brasília: Senado Federal, 2013, p. 140.

Segundo Roberta Brito, Mauá relatou aos acionistas da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871) que era preciso investir em jovens aprendizes de praticagem para gradualmente substituir os locais. Ele propôs que fosse estabelecido laços de dependência sobre meninos e rapazes que, em troca de ensino e comida, pagariam formação e estadia com serviços.³⁰ Após a chegada da empresa observamos uma mudança no perfil étnico da marinhagem, não mais restrita aos filhos da região. O sistema aventado por Mauá acarretou no aumento de forasteiros na condução dos vapores. Eram homens que podem ter chegado à maturidade, treinados desde a infância, sob esse sistema de dependência que deita raiz nos “contratos de trabalho” dirigidos à população livre e liberta da Amazônia.

Adultos ou crianças, como práticos, eles serviam como guias ou manobristas em águas pouco conhecidas dos pilotos ocupados do timão. Na República, o ofício de prático foi regularizado pelo decreto nº 79, de 23 de dezembro de 1889, que limitou praticagem aos portadores de cartas emitidas pelas Capitânias.³¹ No extremo norte, o decreto foi debatido cautelosamente, pois a organização de práticos em Manaus e Belém remetia a mobilizações conjuntas de fins do oitocentos, de quando assumiram o controle total dos exames de habilitação. Seus membros não retiraram da Capitania a autoridade sobre a emissão das cartas, mas conquistaram o direito de serem fiscais nos exames.³²

Antes de ir às provas, era necessário o “regime de praticagem”, isto é, “um período de quatro a seis anos, no decurso do qual os candidatos aprendiam os segredos da navegação”. Os jovens praticantes permaneciam a bordo obedecendo e observando os mais velhos e tarimbados no exercício da profissão.³³ Além das manobras de navegação, eles tinham lições de geografia, flora e fauna. Um exemplo de conhecimento eclético aparece em 1927, quando Mário de Andrade aprendeu com os práticos do rio Madeira que as aves ajudavam a discernir bancos de areia, seu local favorito para desova. Eles educavam a vista, sobretudo “para distinguir, durante as noites sem estrelas, as tronqueiras [sic] submersas, os bancos de areia e quaisquer outros obstáculos à navegação”. Muitas vezes, o instrutor veterano era um familiar, podendo o ofício passar de pai para filho. O prático quase sempre seguia acompanhado de um parceiro. Em viagem pelo rio Amazonas no começo dos 1900, um excursionista contratou uma dupla e viu que eles não usavam cartas ou bússolas, “navegavam usando apenas os olhos

³⁰ Roberta Brito. *Vapores de Mauá*. A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871). Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2018, p. 105.

³¹ Barão de Angra. *Diccionario Maritimo Brasileiro*, p. 163. João Nogueira da Mata. *Flagrantes da Amazônia*. Manaus: Sérgio Cardoso, 1960, p. 83. Brasil. “Decreto nº 79 de dezembro de 1889. Regulamento geral para o serviço da praticagem dos portos, costas e rios navegáveis dos Estados Unidos do Brasil”.

³² Cf. Caio Giulliano Paião. “Culturas de trabalho e associações de práticos em Manaus e Belém (anos finais do século XIX)”. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 11, 2019.

³³ João Nogueira da Mata. *Idem*, p. 84.

no labirinto de rios, de dia e de noite”. Um ficava no leme enquanto o outro ia à proa, cantando as direções.³⁴ Depois do período de formação empírica, chegava a hora da outorga profissional.

Em prazo prescrito pela Capitania, os praticantes se submetiam ao exame. “Era um dia memorável na vida desses marítimos”. O candidato expunha seus conhecimentos a veteranos indicados pelas associações e escolhidos em sorteio. Depois de aprovados pela banca eram considerados proficientes no rio que aspiravam trabalhar.³⁵ Poderia assumir o leme para manobrar o navio na atracação ou em ocasião de perigo, ser contratado por viagem, nos portos ou por necessidade, na beira dos rios. O pagamento do prático sazonal variava com o tipo de navio ou empreitada, redonda ou por trecho (de um ponto a outro, a combinar). Os vapores de linhas possuíam profissionais fixos e assalariados, tabelados nos anos 1890 por mobilizações de práticos de Manaus e Belém.³⁶

Por fim, importa dizer que os práticos podiam ser vistos como trabalhadores não manuais, diferente dos setores de convés e fogo, onde a força física era requisito indispensável. Um marítimo que usasse somente de conhecimentos para emitir ordens, sendo em sua maioria nativos de origem indígena ou mestiços, despertava antipatias a bordo. Encontrei relatos que chegaram a afeminar os práticos amazônicos por não dependerem dos valores de masculinidade para equipar. Em 1910, o mestiço contratado para direcionar o *Capella* pelo rio Madeira era a antítese do estereótipo marítimo: mantinha o bigode bem aparado, tomava banho com regularidade, abusava de perfumes e lenços de estampas floridas, com que limpava a boca após as refeições. O restante da tripulação agia com rispidez para provocá-lo e inferiorizá-lo, cuspiendo no chão quando passava perto.³⁷ O caso ilustra como o navio abrigava mundos distintos entrecruzados e distanciados conforme as circunstâncias, demandas e interesses de um grupo heterogêneo.

³⁴ João Nogueira da Mata. *Flagrantes da Amazônia*, p. 88. Mário de Andrade. *O turista aprendiz*. Brasília: Iphan, 2015, p. 147. Richard Arthur. *Ten Thousand Miles in a Yacht Round the West Indies and Up the Amazon*. New York: E. P. Dutton & Co. 1906, p. 109. No rio Magdalena, o ensino também era feito desde a infância, segundo Sergio Paolo Solano. *De bogas a navegantes*, p. 62.

³⁵ João Nogueira da Mata. *Idem*, p. 88.

³⁶ Caio Giulliano Paião. *Culturas de trabalho e associações de práticos em Manaus e Belém, passim*.

³⁷ Henry M. Tomlinson. *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, pp. 187-188.

O convés

Marinheiros, moços e criados

Do comando e pilotagem, vamos aos conveses para encontrar seus subordinados diretos: marinheiros, moços e criados. A criadagem do navio (ou moços de câmara), geralmente composta por crianças e adolescentes, era empregada de forma suspeita e nem chegava a constar no rol de equipagem. No período estudado, apenas os criados de grandes navios eram assalariados e ganhavam de 20 a 30 mil-réis, em meados dos anos 1910. Essa renda mensal permitia comprar, quando muito, duas galinhas por 15 mil-réis no Mercado Público de Manaus.³⁸ O baixo salário levava muitos a trabalhar em troca de teto e comida nos barcos. A grande maioria vinha dos interiores do Amazonas e do Pará. As crianças estrangeiras geralmente possuíam origem ibérica e serviam comandantes patrícios. A sociedade os via como marinheiros em treinamento, mas sua realidade era de uma brutal exploração pelos superiores. Eram os elos mais vulneráveis da tripulação e passavam por vários tipos de abusos enquanto realizavam serviços particulares aos mais velhos.

Em 1895, o viajante francês Jean de Bonnefous embarcou no *Alagoas* com destino a Manaus. O comandante M. J. Muniz colocou-lhe à total disposição seu criado pessoal de nome Alfredo, dando ao ilustre passageiro uma “viagem deliciosa”. Sem falta, às 6 horas da manhã, Alfredo servia o café no camarote do satisfeito Bonnefous.³⁹ Doze anos depois, o *Paes de Carvalho* estava quase há um mês encalhado no rio Juruá. O comandante Frota manteve a seu serviço uma jovem criada, que vinha sendo vítima de abusos sexuais por um marinheiro do vapor. Após a descoberta, o comandante confrontou o estuprador que lhe desferiu sete facadas. Os meninos também corriam risco de estupros o tempo todo, tanto de tripulantes quanto de passageiros, como o juiz municipal Estevam Pães Barreto Ferrão Castelo Branco, acusado de manter “relações pederastas com um criado do vapor *Madeira*”.⁴⁰

A prática de transformar crianças e adolescentes em criadagem de oficiais apresentava vestígios do mundo senhorial. No Amazonas isso não era novidade. O sequestro e o comércio de pessoas, muitas delas crianças, eram praticados havia muitos anos. O sistema de navegação fluvial no tempo da escravidão era o meio por onde se movimentava pessoas oriundas das matas, de comunidades invadidas, de negociações com grupos indígenas ou senhores de escravos. Meninas e meninos acabavam por permanecer a bordo, comprados por armadores

³⁸ *JC. Manaus*, n. 2.766, 1º jan. 1912.

³⁹ Jean de Bonnefous. *En Amazonie*. Paris: Kugelmann, 1898, pp. 103-105.

⁴⁰ *O Cruzeiro do Sul*. Acre, n. 42, 28 abr. 1907. *JC. Manaus*, n. 453, 4 jun. 1905.

ou comandantes.⁴¹ No período republicano, a permanência dos menores nos navios acenava a esse trágico passado, revisitado de diferentes maneiras na manutenção dessas formas de trabalho e de recrutamento forçado.

Nos anos 1930, alguns comandantes eram vizinhos do artista Moacir de Andrade, que relembra suas casas “cheias de caboclos de ambos os sexos”. A prática, persistente até os dias de hoje, era assim justificada: nos altos rios, pais e mães doavam suas crianças para serem educadas “junto às famílias em Manaus”. Assim eram acobertados os raptos de menores em comunidades afastadas da capital. Andrade relata casos de crianças que serviram de criadagem “até o fim de suas vidas ou quando fugiam para viverem na pior indigência”. As famílias dos oficiais possuíam até dez “caboclos” de várias idades e gêneros, “de cabeças raspadas, vestindo roupa de chitão e vivendo sob regime de escravidão, sem nunca ao menos sentar num banco de escola”. Eram estoques humanos que seriam distribuídos entre “as famílias mais aquinhoadas de Manaus [que] encomendavam caboclos aos comandantes dos gaiolas, chatinhas e vaticanos como se encomendam um papagaio, uma arara, um macaco, ou um bicho qualquer para servir de xerimbabo [animal de cria]”.⁴² A força de trabalho dos criados de bordo era constituída de maneira cruel, sem qualquer garantia de que esses meninos ascendessem como moços de convés.

Os moços de convés eram rapazes e/ou adultos de idades variadas, encarregados de limpeza e trabalhos de ordem: amarrar cordas, esticar pranchas, mover objetos e mercadorias etc. Quando possível, assumiam o leme como moços de governo ou praticantes de leme. Eles se alistavam para efetivarem-se como marinheiros e aguardavam como uma espécie de aspirante, correspondente aos grumetes da Armada.⁴³ Alguns eram mesmo egressos do mundo militar ou de escolas de aprendizes-marinheiros, outros procuravam um novo ganho de vida, sem ter experiência de bordo. Geralmente seus salários ficavam a critério dos comandantes e das empresas armadoras, gerando muita confusão, pois o recebido não condizia com o volume de trabalho e os riscos que assumiam. Em casos de naufrágios, por exemplo, eram os moços e marinheiros quem deviam orientar os passageiros e acomodá-los em botes e baleeiras.

O navio *Paes de Carvalho*, que conhecemos mais acima, naufragou em 1926, causando comoção social pelo número de vítimas e heroísmo da tripulação no resgate dos

⁴¹ Ygor Cavalcante. “Os xerimbabos. A vida de crianças indígenas e negras em tempos de escravidão (Brasil, Amazonas: séc. XIX)”. *Transversos*, vol. 1, n. 1, 2014, p. 81.

⁴² Moacir de Andrade. *Manaus: ruas, fachadas e varandas*. Manaus: Umberto Calderaro, 1985, p. 274. Sobre o trabalho infantil em Manaus, cf. Alba Pessoa. *Infância e trabalho*. Dimensões do trabalho infantil na cidade de Manaus, 1890-1920. Manaus: Edua, 2015.

⁴³ Barão de Angra. *Diccionario Marítimo Brasileiro*, p. 134.

sobreviventes. A revista *Redempção* produziu uma edição especial sobre o sinistro, com raridades fotográficas de marinheiros e moços do Amazonas (figura 4).



Figura 4: Colagem de duas fotografias de Gil Ruiz: “Parte da tripulação do ‘Paes de Carvalho’, ‘posando’ especialmente para Redempção junto ao vapor ‘Índio do Brasil’, que a trouxe de Cametá” e “Mário de Assis Costa”. Fonte: *Redempção*. Manaus, edição especial, mar. 1926, p. 9 e p. 12.

Na figura 4 temos à esquerda a fotografia dos resgatados pelo vapor *Índio do Brasil*, recém-chegada a Manaus após o naufrágio. Vemos rostos jovens de rapazes negros e mestiços nos habituais uniformes do convés: camisa de algodão listrada, calça branca e boné de marinheiro. A imagem à direita é o mais belo retrato de um marinheiro encontrado na pesquisa, o do praticante de leme Mário de Assis Costa. O moço recebido como herói em Manaus foi fotografado para ilustrar um texto narrando sua coragem e disciplina quando orientou os passageiros em meio às chamas que consumiam o vapor. Também mostrara virilidade como nadador, socorrendo náufragos enquanto o navio ia a pique.⁴⁴ A imagem de Mário ganhou uma abordagem diferente de representações racistas, comuns a trabalhadores negros retratados nos meios de comunicação: ela é heroicizada e fomenta atributos de virilidade ao contrário de estereótipos de inferiorização moral e física. Ainda assim, o seu valor é reduzido à entrega de sua vida ao bem de terceiros, sem espaço algum para que Mário tivesse voz. O documento reitera a impossibilidade de ignorar a questão racial como fator de identificação na organização de marinheiros e moços, analisada mais adiante.

A taifa

O serviço de taifa era dividido entre a cozinha, a despensa e serviços relativos. Era desempenhado por cozinheiros, despenseiros e copeiros que atuavam como garçons e

⁴⁴ Clóvis Barbosa. “Herói”. *Redempção*, Manaus, edição especial, mar. 1926, p. 12.

auxiliares de cozinha. Havia ainda o padeiro, figura mais comum no século XIX, em viagens de longas distâncias. Eram raros na Amazônia, mas sua presença garantia carboidratos na dieta como biscoitos e pães. Frequentemente o cozinheiro de navio era estereotipado como inabilidoso, uma desqualificação injusta, pois a má qualidade dos produtos e as jornadas estafantes atrapalhavam mais do que uma suposta falta de aptidão. Os cozinheiros também eram inferiorizados por supostamente não desempenharem serviço pesado.⁴⁵ Na verdade, era um trabalho tão cansativo quanto os outros. O serviço na cozinha era afetado por turnos incertos e varava a madrugada. Enquanto passageiros e metade da tripulação dormiam, o café da manhã e o almoço eram preparados. Os criados também participavam da rotina, às vezes sob tratamento duro. A cozinha podia mesmo ser um ambiente hostil. O serviço colocava o pessoal em papel de submissão que provocava abuso de autoridade na produção e na distribuição das refeições.

Já os despenseiros eram os vigias dos armadores no controle dos produtos, o que irritava bastante a marinhagem. Também era com eles que se negociava costumeiramente para obter melhores provisões ou favores junto aos donos do navio. Seu posto era estratégico para contenção de animosidades, principalmente as geradas por má alimentação. Um cardápio deficiente motivava motins com enorme facilidade, sendo até forma tradicional de protesto a bordo. A própria cozinha era um armazém de utilidades para motins como facas, garfos, espetos, cutelos, óleo quente, água fervente etc. Não raro o pessoal da taifa se tornava alvo ou importantes protagonistas de levantes a bordo.⁴⁶

Barbeiros e médicos

Os barbeiros atuavam nas funções de cirurgião, embora mais comuns nos séculos XVIII e XIX. No período abordado encontrei alguns pelos rios amazônicos. Eles não eram oficialmente reconhecidos como marítimos e não precisavam de matrícula para trabalhar, bastando acordos pessoais com os comandantes. Nessas condições, o barbeiro italiano David Dell'Amore trabalhou e morou no *Rio Curuçá*. Foi parar no navio após perder sua barbearia num incêndio em 1916, não venceu a depressão e suicidou-se nas águas do rio Negro.⁴⁷ Outros barbeiros conseguiam permanecer algum tempo fazendo viagens. Além do serviço

⁴⁵ Jaime Rodrigues. “Um perfil de cargos e funções na marinha mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX”. *Anos 90*, vol. 22, n. 42, 2015, p. 302, pp. 308-309.

⁴⁶ Cito como exemplo o motim do brigue-escuna *Laura Segunda* (1839), organizado na cozinha por marinheiros escravizados contra má alimentação e maus tratos. O navio navegava entre Pará e Pernambuco quando foi palco de violento motim que rendeu o assassinato do capitão. Cf. Jofre Vieira. *Uma tragédia em três partes*. O motim dos pretos da Laura em 1839. Dissertação de mestrado. Fortaleza, UFCE, 2010.

⁴⁷ *JC*. Manaus, n. 4.494, 29 out. 1916.

estético, apostavam também noutros tipos de renda. Nas águas do rio Purus, o viajante Pedro Mattos viu quando um ribeirinho chegou de canoa no vapor para comprar “colares de fantasia, berloques, perfumes, sabonetes e outras coisas semelhantes que tanto valor tem para indivíduos que se acham isolados na imensidão da floresta”. O barbeiro, “o homem que tudo vende”, negociava mercadorias “em troca de objetos de pequeno valor” trazidos por ribeirinhos e seringueiros.⁴⁸

Já os médicos navais se tornaram obrigatórios com o decreto nº 3.837, de 24 de novembro de 1900. Navios cujas viagens excediam 24 horas foram obrigados a manter um médico a bordo sob pena de multa em 200\$000 (duzentos mil-réis). No geral a regra não era cumprida. Em fevereiro de 1906, o vapor *Preciada* foi denunciado em Manaus. Vindo do alto rio Acre, mais de 10 tripulantes chegaram mortos por doenças e suicídios, e outros tantos agonizantes. No *Correio do Norte* lastimava-se “que estando em vigor uma lei que obriga os vapores que sulcam as águas da Amazônia, a trazerem a bordo um médico, os diretores do serviço sanitário do porto, tolerem, abusivamente essa grande falta”.⁴⁹ Um profissional a bordo teria evitado a tragédia?

Em 1909, Aníbal Amorim registrou que os médicos recebiam 600 mil-réis mensais e cobravam na casa armadora os medicamentos usados na viagem. “Clinicam a bordo e nos seringais aonde chegam. Em geral, fazem de dois a três contos por mês. Há grande falta de médicos para a navegação interior na Amazônia. São em avultado número os vapores que viajam sem serviço clínico”. O viajante criticou que chegavam a também cobrar pelo atendimento.⁵⁰ No meio dos rios, com assistência médica há dias e até meses de distância, o negócio podia ser lucrativo. Mas nem todos agiam da mesma forma.

Pedro Mattos conheceu um médico naval em sua viagem que obteve dele a seguinte descrição: “Ele é um desses tipos que simboliza bem a mediocridade. É de bela estampa, moreno, de basta cabeleira e possui uma vasta bagagem de livros”. Cada dia surgia com um livro diferente debaixo do braço “para mostrar aos passageiros que se aventuram a palestrar sobre medicina”, mas ele também aplicava métodos “não-científicos” em suas consultas, recorrendo à “Natureza” e ao “espiritualismo”. A descrição é de antipatia racializada. De fato, era mais comum a tripulação recorrer a métodos populares como rezas, garrafadas ou consultas espirituais, como parecem ter sido utilizadas pelo médico. Situação nada estranha

⁴⁸ Pedro Mattos. *Trinta dias em águas do Amazonas*, p. 86.

⁴⁹ *Diário Oficial*. Manaus, n. 2.119, 13 abr. 1901. *Correio do Norte*. Manaus, n. 15, 7 fev. 1906.

⁵⁰ Aníbal Amorim. *Viagens pelo Brasil*. Do Rio ao Acre – Aspectos da Amazônia. Do Rio a Mato Grosso. Rio de Janeiro: Garnier, 1909. p. 198.

naquela sociedade, quando há anos a medicina convencional perdia espaço para outros métodos de cura.⁵¹

Máquinas e fogo

Maquinistas

Na maquinaria do navio encontramos os maquinistas, divididos em até três ou quatro categorias. O 1º maquinista era responsável por dirigir as tarefas e coordenar a equipe nos maquinários, bombas e motores. Calculavam turnos, horas extras, consumo de combustível e água; o 2º vigiava caldeiras, máquinas auxiliares, setor elétrico e fazia reparos. Quando necessário havia um 3º e 4º maquinista na retaguarda dos demais.⁵² O 1º maquinista possuía patente de oficial e podia ser chamado maquinista-chefe. No início da navegação a vapor no rio Amazonas, a escassez de profissionais nesse setor levou os 1º maquinistas a serem melhores remunerados que um comandante.⁵³ Somente com a expansão das rotas no final do século XIX é que os maquinistas tornaram-se mais presentes em Manaus.

Em 1911, a Capitania do Porto do Amazonas obrigou a todos os estabelecimentos flutuantes ou terrestres que possuíssem máquinas a vapor a empregar um ou mais maquinistas. Independente se marítimo ou não, todos eles deviam estar matriculados.⁵⁴ Tanto os maquinistas de bordo quanto os terrestres possuíam a mesma formação e, ao que parece, a grande maioria se conhecia da Escola de Maquinistas e Pilotos do Pará, posteriormente chamada de Escola de Marinha Mercante do Pará.

Embora fossem oficiais marítimos formados nas mesmas instituições, as características da profissão mecânica cindiam diferenças com os pilotos. Os anúncios de serviços mecânicos nos jornais, por exemplo, mostram alguma independência econômica em relação à vida embarcada. Em terra os maquinistas negociavam serviços especializados, possuíam suas próprias ferramentas e geriam até pequenas oficinas.⁵⁵ O maquinista sem viagens conseguia garantir outras formas de ganho e tecer relações fora do mundo embarcado.

⁵¹ Pedro Mattos. *Trinta dias em águas do Amazonas*, pp. 68-69. Sobre outros métodos de cura, cf. Gabriela Sampaio. *Nas trincheiras da cura*. As diferentes medicinas no Rio de Janeiro imperial. Campinas: Editora da Unicamp, 2001, p. 24.

⁵² Essas mesmas divisões e funções eram encontradas em outros países. Laura Caruso. *Embarcados*, p. 16.

⁵³ Em 1854, o 1º maquinista do *Marajó* tinha salário superior (200\$000 réis) ao do comandante (166\$000 réis). Roberta Brito. *Vapores de Mauá*, p. 104.

⁵⁴ “Capitania do Porto do Amazonas”. *JC*. Manaus, n. 2.566, 12 jun. 1911.

⁵⁵ Como anunciou um maquinista sem qualquer modéstia: “Augusto Teixeira de Carvalho, oficial da 1.a classe, ajustador e torneiro, 1º maquinista de barcos a vapor; com oficina à rua Marcílio Dias, executa toda e qualquer obra concernente à sua profissão, com especialidade [em] maquinismos de lanchas e vapores, com prontidão [e] perfeição, e por módicos preços”. *Diário de Manáos*, n. 189, 24 fev. 1892.

Às vezes isso chegava a causar problemas, com os maquinistas desafiando a autoridade dos comandantes com transações paralelas durante as viagens.⁵⁶

Por fim, os maquinistas forasteiros possuíam origens nacionais diversas, oriundos de países como Estados Unidos, Portugal, Grã-Bretanha e Alemanha.⁵⁷ Os motores a vapor eram muito similares ao redor do mundo, o que facilitava o trânsito desses profissionais e demarcava outro nível da sua independência. Eles encontravam serviço em qualquer ponto de navegação, posto que os motores fossem preciosos demais e os patrões não hesitavam em empregar estrangeiros brancos no seu manuseio. Esse maquinista teria como subordinados foguistas e carvoeiros brasileiros, com os quais mantinham relações conturbadas, alternadas entre o autoritarismo e a solidariedade. A turma de máquinas precisou superar clivagens raciais e nacionais para consolidar seu lugar no seio da categoria, sem deixar intimidar pelos ofícios marítimos mais antigos que os vapores, como os pilotos e os práticos.

Foguistas e carvoeiros

A tarefa dos foguistas era manter acesas as caldeiras do navio, controlando a queima do combustível para gerar energia aos motores de propulsão. O serviço era ainda mais duro na Amazônia, onde o preço elevado do carvão levava ao uso de péssimos tipos de lenha que faziam muita fuligem, entupia as chaminés e sobrecarregava as máquinas. Para evitar explosões, os foguistas redobravam o cuidado nas queimas e na manutenção dos fornos. Pesquisando marítimos *yankees* do século XIX, Michael Bennet revela que eles conheciam adequadamente o incêndio dos fornos e eram experts em diferentes tipos de combustão.⁵⁸ Seus saberes do mundo do fogo eram equiparáveis aos dos pilotos e práticos no mundo das águas.

No clima quente e úmido da Amazônia o trabalho podia ser insuportável. Não havia ventilação nem ar fresco nos porões e perto dos fornos a temperatura variava entre 54 e 60 °C. Na companhia dos foguistas estavam os carvoeiros, que atuavam em depósitos de combustível escuros e empoeirados; moviam a lenha até os fornos em carrinhos de mão ou nas costas; limpavam o depósito, onde recolhiam com pás quilos e mais quilos de pó preto; e

⁵⁶ O proprietário da lancha *Zazá* perdeu a paciência com o maquinista Tibério Vieira de Carvalho que se aproveitava das viagens para expandir seus negócios nos rios Solimões e Japurá. O patrão chegou a pedir nos jornais que os clientes parassem de procurá-lo. *JC*. Manaus, n. 2.407, 19 out. 1910.

⁵⁷ O americano Edward Henington pediu autorização para permanecer no Amazonas; o *Fagundes Varella* era tripulado pelo português Antonio Teixeira e pelo alemão Antonio Praes; e o *Itucuman* pelo britânico Thomas Atinkson. *Jornal do Amazonas*. Manaus, n. 1.202, 6 abr. 1886. TJAM. JMCRI – 3º D. Cx. Criminal (1904). Manaus, 10 nov. 1904. TJAM. JMCRI – 3º D. Homicídio. Cx. Criminal (1904). Manaus, 9 dez. 1912.

⁵⁸ Michael Bennet. *Union Jacks*. Yankee Sailors in the Civil War. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2004, p. 59.

nas caldeiras, retiravam as cinzas e passavam óleo, graxa ou breu.⁵⁹ Foguistas e carvoeiros precisavam de boa dose de camaradagem e sincronia para realizar a operação dos motores a vapor.

Essa rotina de trabalho chegava a mexer com a cabeça do pessoal, que procurava formas mais humanizadas de se relacionar fora do serviço. Por isso, era o grupo mais associado ao alcoolismo, segundo os jornais. Um bom exemplo é o foguista do *Sobralense* Francisco Luiz da Silva, que depois de uma bebedeira teria arrancado as roupas e foi preso na rua completamente nu. A sensação de liberdade pode ter tomado o pensamento turvo do foguista, longe daquele serviço infernal.⁶⁰ Os foguistas também agiam para remediar as condições insalubres do seu ofício: usavam camisetas de flanela, que torciam quando encharcadas de suor para depois vesti-las de novo, buscando algum frescor; enrolavam um pedaço de pano molhado no pescoço e chupavam uma das extremidades para aliviar o anseio por água, pois consumida naquelas temperaturas dava câimbras e dores no estômago.⁶¹ Após ancorar, o desejo de refrigério levava foguistas e carvoeiros a mergulhar nos rios por longos períodos. Nas águas traiçoeiras do Amazonas era uma prática muito arriscada.⁶²

Tal como o convés, o fogo abrigava boa parcela de homens de pele escura, despossuídos e sem qualificação formal da profissão. Os patrões pensavam que o trabalho no fogo exigisse apenas disposição para o serviço braçal, que é possível contestar demonstrando a quantidade de conhecimentos necessários para alimentar e abastecer caldeiras. Porém, os estratos mais elevados da sociedade, especialmente aqueles com acesso a escrita, reiteram o pensamento racista de que os lugares de subalternidade destinados a eles nunca seriam alterados. Tal pensamento orientava-se por hierarquias raciais e morais, segundo os lugares ocupados a bordo: a pilotagem no topo; foguistas e carvoeiros na base. Isso explicaria uma gozação publicada n’*O Chicote*, de um articulista ridicularizando um foguista negro que ousava namorar uma moça branca de Manaus.⁶³ A mobilidade do foguista – fora da subalternidade racializada que determinava com quem ele deveria se relacionar – foi entendida como uma transgressão digna de risos. Essa tensão sobre os lugares determinados e

⁵⁹ Um velho marítimo canadense dizia que um mineiro de carvão vivia como um cavaleiro caso comparado ao carvoeiro naval. Eric Sager. *Ships and Memories*. Merchant Seafarers in Canada’s Age of Steam. Vancouver: UBC Press, 1993, p. 44.

⁶⁰ “Queria ficar nu...”. *JC*. Manaus, n. 4.336, 21 mai. 1916.

⁶¹ Richard Davenport-Hines. *Voyagers of the Titanic*. Passengers, Sailors, Shipbuilders, Aristocrats, and the Worlds they came from. New York: HarperCollins, 2012, p. 131. Henry M. Tomlinson. *The Sea and the Jungle*, p. 76.

⁶² Os colegas do carvoeiro José Timóteo, do *Paes de Carvalho*, impediam sua insistência em mergulhar no rio Negro depois de bêbado. Num momento de distração, Timóteo teria conseguido escapar e como previsto, acabou morrendo. “Afogado”. *JC*. Manaus, n. 2.421, 2 jan. 1911.

⁶³ *O Chicote*. Manaus, n. 17, 26 jan. 1913.

os esforços em responder com a valorização dos lugares ocupados e recriados por eles próprios marcou a vida associativa de foguistas e carvoeiros negros e mestiços.

A divisão de tarefas a bordo não foi o único elemento de distinção dos marítimos. A vida no pesado serviço do fogo aproximou pessoas que podiam partilhar interdições sociais naquela sociedade recém-saída da escravidão. Com os postos subalternos lotados por maioria não branca, o confronto com a oficialidade facilmente abrigou disputas raciais. Em suas motivações encontramos a negação de ordens autoritárias e/ou contra castigos físicos, expressões de humilhação e rebaixamento social. Afinal, parte desta tripulação era recrutada entre os meios mais desprestigiados da sociedade e encontrava similitude às “classes perigosas” da época.⁶⁴ Contraditar esses pensamentos e consolidar uma respeitada imagem de trabalhadores, acima até mesmo da de marítimos, no contexto de pós-abolição, explica a mobilização eficaz da turma do fogo na primeira década de 1900.

A seguir, o “navio-arquipélago” se movimenta

Acabamos de conhecer as implicações da chegada do vapor e sua reorganização das funções a bordo: mais rígidas e hierarquizadas, reforçadas pela disposição espacial do navio e espelhando as desigualdades presentes num país mergulhado no pós-abolição. Foi possível demonstrar que o navio, como máquina de trabalho, propicia paralelos com marítimos ao redor do mundo, no tocante às abordagens das sensações e estranhezas da transição tecnológica que, importa dizer, se referia a um reordenamento da navegação como efeito da pressão contra o tráfico de africanos, na década de 1850. Algumas particularidades dos embarcações amazônicos foram sublinhadas com a exposição de seus processos de identificação de ofício e formas de trabalho, adaptados (ou vitimados) pela natureza local. A propósito, o capítulo seguinte articula a execução desses ofícios marítimos com o planejamento de uma navegação controlada que buscava superar a natureza amazônica, explorando tripulações em jornadas de 24 horas de trabalho com cada um no seu devido lugar.

⁶⁴ Álvaro Pereira do Nascimento. *Do convés ao porto*, p. 65.

4 – 24 HORAS A BORDO DE UM VAPOR

Navios sobrecarregados interferiam nas relações dos marítimos entre si e com passageiros ao longo de 24 horas de jornada de trabalho. A divisão e a imposição desse “tempo de trabalho” não foram fortuitas à exploração dos trabalhadores, exploração inerente à aquisição de novas tecnologias como representava o relógio de bordo dos vapores. Para E.P. Thompson, nos primórdios do capitalismo houve uma transformação do “tempo de trabalho”, conforme esse passou a ser controlado pelo relógio. Compete entender até que ponto e de que maneira tal mudança afetou a disciplina de trabalho e a percepção de tempo dos trabalhadores, porque em temporalidades prévias à transformação tecnológica, sublinha Thompson, o “tempo de trabalho” não se enquadrava na lógica do relógio, sendo medido e estabelecido por outros ritmos humanos.¹

Nos navios aqui estudados, diferentes ritmos de tempo e trabalho se entrecruzavam, misturados entre o passado de outros tipos de navegação e experiências de homens pouco ou nada afeitos à “regularidade” das tarefas, especialmente aqueles advindos do mundo rural, das beiras dos rios e das matas, sem formação marítima, acostumados com autonomia de tempo e ritmo de trabalho alternado entre picos de atividade intensa e de ociosidade.² Nos vapores, havia muitos homens e rapazes marcados pela vivência do trabalho escravo urbano e rural. No pós-abolição, a alternativa da migração e a vida marítima seduziam os mais jovens, pela falta de políticas de acesso ou de permanência nas terras em que nasceram ou viveram. Apesar da dureza das fainas diárias, o mundo embarcado permitia alguma distância da escravidão e, caso bem executadas, a consequente imagem positiva de trabalhador facilitava a sobrevivência naquele tempo.³

Também havia os nativos de longa vivência nos remos, varas e velas que seguiam lógicas próprias do ritmo de trabalho empregado na navegação fluvial. Esses eram mais comuns como pilotos e práticos.⁴ No rio Madeira, o prático de “pele azeitonada” do *Capella* dedicava horas a banhos e cuidados cosméticos. Seu trabalho não requeria força física e

¹ E.P. Thompson. “Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial”. *Costumes em comum*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 269.

² *Idem*, p. 282.

³ Sobre a positivação do bom trabalhador no pós-abolição, cf. Hebe Mattos & Ana Maria Rios. “O pós-abolição como problema histórico: balanços e perspectivas”. *Topoi*, vol. 5, n. 8, 2004, pp. 182-183.

⁴ Os barqueiros fluviais franceses do início do século XX distinguiram-se pelas formas de trabalho e perfil de seus componentes. Ser dono da própria embarcação os diferenciava bastante do tripulante assalariado. Seu mundo era mais rotineiro e individualista, com forte influência de tradições familiares no aprendizado, no ritmo do trabalho e na administração das armações, como mostra Michèle Merger. “Les marinières au début du XXe siècle: ‘des forains d’une espèce particulière’”. *Le Mouvement Social*, n. 132, 1985, pp. 86-87.

atendia a um tempo definido por ele próprio. Mais de 40 anos antes, a professora Elizabeth Agassiz indignou-se com embarcações que se negavam a remar no calor. Mesmo remunerados, comenta a viajante, preferiam se “divertir” a se “esforçar”. Os estrangeiros se guiavam por um tempo ditado pela modernidade do norte-atlântico e se chocavam com o tempo marcado por tradições e costumes de quem respeitava o momento certo para interagir com as águas. Atento, Thompson notou que a “compulsoriedade” da natureza era compreensível para os embarcações, porque “a padronização do tempo social no porto marítimo observa os ritmos do mar”.⁵ Contudo, perspectivas de “tempo de trabalho” tendiam a se alterar conforme novas tecnologias eram impostas e assimiladas em portos e navios.

Apesar de o período estudado ser de plena inserção dos vapores, desde sua introdução em 1853, eles não foram hegemônicos. Diferentes tipos de barcos a remos, varas e velas continuaram em uso no século XX. A inspiração thompsiniana coopera na observação não apenas de mudanças técnicas que exigiam maior sincronização de trabalho (comum em qualquer experiência de transição tecnológica), mas para perceber o ritmo de trabalho “em seu condicionamento tecnológico e com a medição do tempo como meio de exploração da mão de obra”.⁶ A definição de 24 horas de trabalho, segundo o relógio de bordo, não foi assimilada facilmente pela marinhagem amazônica, como bem notou um viajante dos anos 1930, ali os vapores seguiam a vontade dos marítimos: “Sua rota é previamente traçada, porém, seus pontos de parada são resolvidos no momento, de acordo com as necessidades [...] Dão a impressão de que nunca têm pressa de chegar ao ponto final de seu destino”.⁷

O tempo de trabalho alterado pelo maquinário induziu novas experiências de conflito pelo alargamento de normas, vigilância e controle praticados dias a fio em um espaço fechado. Nenhuma mudança tecnológica é invariavelmente neutra ou inevitável, isto é, a procura por maior disciplinamento se intensificou com os avanços do capitalismo, pela alta circulação de pessoas e mercadorias pelos rios.⁸ Como a própria ideia de “tempo regulado” foi internalizada pelas classes trabalhadoras ao longo da história, discuto em que grau e formas

⁵ Henry M. Tomlinson. *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, p. 187. Elizabeth Agassiz & Louis Agassiz. *Viagem ao Brasil, 1865-1866*. Brasília: Senado Federal, 2000, p. 261. Hideraldo Costa. *Cultura, trabalho e luta social na Amazônia*. Discurso dos viajantes – século XIX. Manaus: Valer, 2013, p. 141. E.P. Thompson. *Costumes em comum*, p. 271.

⁶ E.P. Thompson. *Idem*, p. 289.

⁷ Jayme Pereira. *Amazônia* (impressões de viagem). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1940, pp. 28-29.

⁸ Peter Linebaugh afirma que nos primórdios do capitalismo o espaço interno do navio foi cooptado por noções estritas de vigilância e disciplinamento coletivo, vindo a prefigurar a “fábrica do futuro”, em “Todas as montanhas atlânticas estremeceram”. *Revista Brasileira de História* (número especial “À Luta, trabalhadores!”). São Paulo: Marco Zero, 1984.

isso revela a inovação tecnológica da exploração de marítimos pelo ritmo de bordo, sem esquecer que os valores resistem a ser perdidos bem como a serem ganhos.⁹

Por fim, estas 24 horas se distinguem de um dia de labor terrestre pela noção de disciplina interna que atravessavam o tempo e o espaço do trabalho embarcado. O marítimo em espaços confinados vivia enredado numa rede hierárquica de relacionamentos permeada pela ordem das funções navais.¹⁰ De acordo com os oficiais, a ideia de eficiência das tarefas assentava-se na total submissão a políticas cotidianas de exploração que organizavam o trabalho marítimo pelos regulamentos das Capitánias.¹¹ Paradoxalmente, as legislações portuárias não sobrepujavam a regulação imposta por comandantes nem as reações próprias de passageiros pobres e tripulantes. Esses conseguiam criar brechas na dinâmica interna dos navios quando se viam distantes do controle da vida terrestre. Isso servia para enfrentar dificuldades como má alimentação, acomodações impróprias, ambiente de trabalho insalubre etc. Eram problemas que dificultavam a vida de todos a bordo, que procurei levar em conta nas 24 horas da jornada de trabalho analisadas em textos de viajantes e jornalísticos.

Em quase todos os relatos de viagens amazônicas dos séculos XIX e XX, a repetição e a monotonia da vida a bordo estão presentes. Os naturalistas foram os maiores divulgadores disso.¹² Analiso a seguir, relatos dos anos 1900 aos 1930 de quem dividiu espaço com passageiros em navios de linhas regulares. Produzidos como diários de bordo, eles validavam os interesses de deslocamento dos autores e sua posterior publicação, abordando o cotidiano repetitivo das fainas diárias. Em sua maioria, não há referência direta aos tripulantes, fazendo lembrar os escritos literários do tempo da escravidão, que normalizavam ou invisibilizavam o cativo pela omissão de quem trabalhava em contos e romances.¹³ Realizei uma leitura a contrapelo para apreender o ambiente laboral a bordo para desvelar experiências de solidariedade, camaradagem, rivalidades, ajustes violentos, mitigações da exploração e da rigidez hierárquica. Outra vez, as subdivisões dos marítimos reforçam a análise de uma identidade de classe forjada por causa e para além das funções de bordo, da hierarquia naval e das escolhas cotidianas sobre as águas.

Concluo a introdução com um evento ocorrido a bordo do vapor *Índio do Brazil*, em Manaus. Naquele tempo, os armadores investiam na maior velocidade das viagens para

⁹ E.P. Thompson. *Costumes em comum*, pp. 298-301.

¹⁰ Luca Lo Basso. “Lavoro marittimo, tutela istituzionale e conflittualità sociale a bordo dei bastimenti della Repubblica di Genova nel XVIII secolo”. *Mediterranea*, ano XII, 2015, p. 154.

¹¹ Um sistema muito parecido organizava o serviço da estiva. Maria Lucia Gitahy. *Ventos do mar*. Trabalhadores do Porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914. São Paulo: Unesp, 1992, p. 87.

¹² Maria Helena P.T. Machado. *Raça, ciência e viagem no século XIX*. São Paulo: Intermeios, 2018, *passim*.

¹³ Sidney Chalhoub. *Machado de Assis: historiador*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003, p. 26.

maximizar lucros na precariedade do pós-guerra. Na véspera de zarpar, o marinheiro Elpídio Oliveira indignou-se quando o prático Manoel Martins adiantou o relógio de bordo. Ele foi reclamar na Capitania que o serviço seria antecipado contra o combinado com a tripulação. A alteração atrasaria o curto descanso da equipagem, que talvez estivesse até desfalcada. Enquanto Elpídio estava fora, outro marinheiro tentou agredir o prático dentro do navio. A tripulação evitou a intervenção da política e protegeram o exaltado companheiro. Em contrapartida, Elpídio entrou em atritos na Capitania e foi acusado de desautorar o capitão do porto. Para evitar que ele angariasse simpatias e solidariedades no porto, o capitão rapidamente mandou prendê-lo na canhoneira *Missão*.¹⁴

Nesse episódio, a alteração na ordem dos serviços submetidos ao relógio chocou-se com os acertos feitos com os marítimos. Temos duas formas de resolução do conflito com desfechos distintos, que elucidam formas igualmente distintas de resistir. Talvez a reação violenta do marujo anônimo decorresse da descrença na intervenção da Capitania ou em vingança pela prisão de Elpídio (os eventos foram divididos em duas notícias, dificultando o ordenamento dos acontecimentos). Segundo o *Jornal do Comércio*, o navio partiu de Manaus com o relógio adiantado. Elpídio ficou não sei quanto tempo detido, sem indicativos de inquérito aberto. Por pouco o prático não foi linchado. Os esforços conjuntos da marujada em resguardar a segurança do mais exaltado evidenciam que, caso algo mais sério ocorresse no curso da viagem, o preço a ser pago pelos oficiais não ficaria em ameaças. Nem podemos menosprezar a questão étnica como pano de fundo da disputa. No rio Amazonas, a praticagem era ocupada por indígenas e seus descendentes em navios tripulados por homens negros e mestiços na maioria. O conflito entre nativos em posição superior (ou agindo como tal) a embarcações forasteiras vai se repetir ao longo da tese.

A notícia revela que o relógio de bordo não representava apenas a ordenação temporal das tarefas, mas indicava limites conferidos à sua imposição. A ordem legal era admitida desde que não interferisse na ordem costumeira da tripulação.¹⁵ Os ponteiros marcavam o início e o fim da jornada diária, a marinagem definia quando e como reagir. O conflito acima ocorreu nos preparos da partida do navio, cujos pormenores conhecemos agora.

¹⁴ “A bordo de um gaiola”; “Não respeitou o superior”. *JC*. Manaus, n. 5.757, 11 mai. 1920.

¹⁵ No mundo do trabalho rural paulista essa premissa motivou diversos conflitos, segundo Maria Sylvania de Carvalho Franco. *Homens livres na ordem escravocrata*. São Paulo: Unesp, 1997, p. 52.

Meia noite. A partida

Os navios costumavam partir de Manaus no nascer ou no por do sol. Os preparativos das viagens ocorriam com alguma antecedência, da seguinte maneira: os foguistas lubrificavam os motores com óleo, graxa e breu; maquinistas averiguavam o maquinário; carvoeiros limpavam e organizavam o depósito de combustível; o pessoal da cozinha preparava as refeições, vigiados pelo despenseiro que comprou provisões na cidade; marinheiros e moços limpavam o convés; pilotos, práticos e comandantes tomavam nota dos cursos, finalizavam o rol de equipagem ou circulavam pela Capitania para os últimos acertos.

Com tudo pronto, começava o serviço de embarque quase sempre com confusão. Primeiro embarcava-se as mercadorias pela prancha, que seriam alojadas nos porões antes dos passageiros. “Bota a prancha! Tira a prancha! São vozes ouvidas nos ‘gaiolas’ durante a chegada e a saída de qualquer lugar no curso da derrota”. A grande tábua usada como ponte entre o navio e os portos forçava sobriedade e atenção dos tripulantes para não escorregar. A movimentação não era nada tranquila. Nem mesmo os marinheiros “afeitos a seu mister” ficavam tranquilos com o navio enchendo-se de maneira desordenada. “Zoa ininterrupto o barulho das arrumações; falta isto, falta aquilo, falta fulano”. A bagunça podia atrasar bastante a partida do vapor.¹⁶ Havia aqueles que conseguiam embarcar adiantados para evitar sobressaltos ou garantir melhores acomodações. Às vezes, só não dormir nos porões de carga já valia a pena, pois a Capitania fazia vista grossa à acomodação ilegal de passageiros em navios cargueiros. Em expedição rumo ao Solimões, em 1907, a equipe do governador do Amazonas Constantino Nery embarcou no *Virginia* às 10 horas da noite. O relator da comitiva reportou que

Nestas viagens convém embarcar cedo, a fim de não perder o lugar. A melhor dormida é, sem dúvida, fora dos camarotes, que, apesar de superiores aos do Lloyd, são quentes a valer. No que me foi destinado, íamos como sardinhas em tigela; quatro camas para seis pessoas.¹⁷

Em viagens rotineiras sem presenças ilustres, as pessoas embarcavam com suas bagagens depois de acomodadas mercadorias e animais. O espaço destinado aos pobres era o que restava depois de sobrecarregar o navio com “sal, querosene, gasolina, tijolo, telha, carneiros, cabras, porcos, burros, bois e vacas”. Na navegação amazônica só havia 1.^a e 3.^a classes. O abismo era tal que invalidava um meio termo. Essa mesma divisão era vista nos espaços

¹⁶ Raimundo Moraes. *O meu dicionário de cousas da Amazônia*. Brasília: Senado Federal, 2013, p. 140. Farias Gama. *Scenographies de um país de águas e selvas* (regionalismo). Belém: s.ed., 1924, p. 31.

¹⁷ *JC*. Manaus, n. 2.006, 26 jul. 1907. A missão oficial era inspecionar fronteiras com o Peru.

destinados aos oficiais e ao restante da tripulação. Além do desconforto dos alojamentos improvisados, todo o espaço de bordo era inseguro para o trabalho. A disposição espacial, basicamente setorizada em conveses e porões (de cargas e de máquinas), pressupunha organização nos carregamentos, mas na prática os armadores pouco se importavam com isso, com os seguros cobrindo eventuais acidentes.

Os empregados de navios de passageiros – onde velocidade e qualidade de serviço eram fatores de competição entre companhias – tinham melhores salários e condições de trabalho, diferente dos tripulantes de cargueiros.¹⁸ Na Amazônia isso se confundia e os passageiros pobres e as cargas eram alojados como se fosse a mesma coisa – nada novo em razão do recente passado de transporte a vapor de escravizados entre as províncias.

A superlotação era tanta que afetava a execução das tarefas de bordo. Passageiros lotados nos porões tinham de se acomodar “amarrando as redes ao lado e por cima dos animais até fazerem um denso trançado, que mal deixa[va] passar a tripulação para manobra”. Aníbal Amorim viu pessoas caindo “na água por falta de espaço para circular dentro do navio”.¹⁹ Em 1927, Mário de Andrade viajava pelo rio Madeira, quando conheceu um passageiro da 3.^a classe no *Vitória*, um jovem cearense de “ar safadinho, meio gasto, com a voz lenta cantando ao violão pra deixar o sono chegar ou pegar algum gosto de mulher, se achar”. Revelou ao escritor paulistano que rumaria a um seringal em Guajará, embora já tivesse levado “esta vida dura de bordo. Fiz seis anos de navegação, porém larguei duma vez essa vida. Faço de tudo, trabalho não me assusta, porém que seja recompensado. Isso de marujo, que nem dorme direito, até por cima de boi botando a rede, pra ganhar oitenta, noventa mil-réis, não vai comigo”.²⁰

Os oficiais acomodavam-se em boas cabines, onde o prático Raimundo Moraes escrevia sobre o “êxodo amazônico” de migrantes pobres aos seringais e centros urbanos, no início do século XX. Com um olhar comum ao oficialato branco, ele distinguiu mundos opostos na embarcação que levava

cem, duzentos, trezentos indivíduos magros, hirsutos, sujos, pardavascos; as crianças nuas; as mulheres, de saia, casaco, chinelas e cachimbo ao queixo; os homens de chapéu de carnaúba, calça e camisa, alpercatas, bentinho ao pescoço, pajeú a cinta [espécie de cutelo] [...] Assim que se empilham naquele pequeno espaço úmido e maculado, ouvem-se as notas fanhosas das harmônicas e o soluço sertanejo das violas. No segundo convés – as *cabines*,

¹⁸ Ron Bean. “Employers’ Associations in the Port of Liverpool, 1890-1914”. *International Review of Social History*, vol. 21, n. 3, 1976, pp. 366-367.

¹⁹ Raimundo Moraes. *Na planície amazônica*. Rio de Janeiro: Editora Nacional, 1939, pp. 129-130. Aníbal Amorim. *Viagens pelo Brasil*. Do Rio ao Acre – Aspectos da Amazônia: do Rio a Mato Grosso. Rio de Janeiro: Garnier, 1917, p. 177.

²⁰ Mário de Andrade. *O turista aprendiz*. Brasília: Iphan, 2015, pp. 146-147.

o bolinete, a máquina do leme, a copa, o bar, a caixa da fumaça, as mesas de refeições. Aí se acomodam o comandante, mestre, criadagem, patrões, coronéis, aviados e representantes de casas exportadoras.²¹

Mais do que sensibilidade àquelas condições, Morais sabia que a imposição dessas desigualdades por vezes não passavam impune e motivava motins de passageiros e tripulantes. Não era fácil passar dias a fio de clausura, calor, fome e humilhação enquanto a menor parcela do navio tinha conforto até para produzir literatura a bordo. Por causa disso, o escritor e prático andava sempre armado, inclusive em terra.²²

Depois de alojadas pessoas e mercadorias, metade da tripulação ia descansar enquanto outra assumia o turno da vez. Quinze minutos antes, um taifeiro de sineta à mão andava de uma ponta a outra anunciando a hora de zarpar. Em seguida, o vapor emitia dois graves e prolongados apitos de despedida.²³ Outra descrição entrega uma cena lúdica: “Na roda do leme, olhando a agitação impaciente dos lenços, o comandante sorri, e, só para aperrear, puxa a corda do apito outra vez...”.²⁴ Nem sempre os sons da partida se reduziam a isso. Em Manaus, chegou-se a condenar o costume dos comandantes anunciar as partidas com uma salva de tiros. Acontecia “quase sempre à noite, assinalando [...] com um estrondo que alarma, com um barulho que perturba a paz das famílias, quiçá o sossego público”.²⁵ Esses tiros também serviam para intimidar eventuais revoltas, como uma espécie de prévia do poder de fogo à disposição dos oficiais. Com armas nos coldres e a tiracolos, tudo e todos a bordo, a prancha era recolhida, a âncora erguida e as máquinas postas a funcionar.

A casa de máquinas não era um local muito frequentado, tanto pelo desinteresse dos passageiros quanto pela delimitação do lugar de trabalho imposta por seus ocupantes.²⁶ Manoel Madruga, escritor paraibano ligado ao movimento operário de Manaus, abordou o serviço nas máquinas em 1907. Na sua crônica, o início de qualquer viagem devia-se à força de trabalho oculta do restante da tripulação.

— Levanta o ferro! Retiniu como um trovão a poderosa voz do comandante. E a pesada âncora que descansa no misterioso abismo do rio Negro, vai pouco a pouco se erguendo, num ranger cadenciado, num *tic-tac* indescritível; e as máquinas, manejadas pelas mãos hábeis dos hábeis maquinistas, resfolegam, exalam intensa camada de vapor, e a hélice, quebrando a quietude e placidez das águas serenas, movimenta-se, fazendo erguer atrás de si uma grossa esteira de espumas.

²¹ Raimundo Morais. *Na planície amazônica*, p. 130.

²² Mário Ypiranga Monteiro. *Histórias facetadas de Manaus*. Anedotas envolvendo figuras amazonenses. Manaus: Governo do Amazonas/SEC, 2012, p. 211.

²³ Thiago de Mello. *Manaus: amor e memória*. Rio de Janeiro: Philobiblion, 1984, pp. 45-46.

²⁴ Alves de Menezes. “A Xiborena”. *Selva*, n. 2, nov. 1946.

²⁵ *JC*. Manaus, n. 3.576, 11 abr. 1914.

²⁶ Henry M. Tomlinson. *The Sea and the Jungle*, p. 22.

Madruga descreve esse momento de partida, quando “tudo se movimenta, todos se entregam à azáfama própria de quem viaja; as ordens dos oficiais, transmitidas em altos brados, se confundem com as imprecações dos passageiros, que formigam num burburinho indescritível”. O navio em movimento, prenhe de vida, dependia do maquinista “sereno, ereto, afrontando o calor das fornalhas [...] de farol em punho, indiferente a tudo e a todos, escorrendo em suor, [que] examina, cuidadoso, se as máquinas obedecem à simples pressão dos seus músculos...”.²⁷ Os motores recebiam ignição, os vapores movimentavam as engrenagens, os pistões subiam e desciam. As hélices ou as pás giravam e o navio vagorosamente se afastava do Roadway. “Começa então o contato com a vida de bordo”.²⁸

O princípio da viagem era momento de conhecer vizinhos de redes, de beliches, as dependências do navio, os tripulantes. Era momento da partilha de comida, cobertores, cigarros e informações.²⁹ Fazer amigos era crucial para enfrentar a jornada e mitigar a solidão sobre as águas e em meio à selva. Tratando-se de viagem noturna, findas acomodações e conversas, quem conseguisse dormir teria vantagem sobre os demais. Não era nada fácil descansar naquelas circunstâncias.

Pausa para o oficial de quarto

Antes de avançar, explico a ordenação dos serviços diários de um navio mercante, que eram regidos e registrados em livros pelos oficiais. Na Marinha de Guerra, os Livros de Quarto ou de Bordo eram assinados por um tenente a cada quatro horas, apontando os movimentos da tripulação.³⁰ Para manter os navios navegando 24 horas por dia, a marinha mercante seguia um protocolo similar. Cada quarto de navegação era chefiado por um mestre e um contramestre, caso se tratasse de um grande navio.

O mestre devia examinar faróis, verificar se os vigias estavam acordados, executar ordens verbais e escritas no Livro de Ordens, devia evitar desvios no curso das rotas, preencher o

²⁷ Manoel Madruga. “De Manaus a Cataí”. *La Voz de España*. Manaus, n. 35, 31 ago. 1907. A crônica ressaltava o cotidiano de uma viagem pelo rio Purus até Cataí, sede de Comissões Fiscais peruano-brasileiras.

²⁸ Pedro Mattos. *Trinta dias em águas do Amazonas*. Rio de Janeiro: Calvino Filho, 1933, p. 8.

²⁹ O médico Aurélio Pinheiro descreve em seu romance como um simples pedido de fogo para cigarro podia destravar conversas sobre os rumos de vida de quem viajava pelos rios amazônicos. *O desterro de Humberto Saraiva*. Manaus: Livraria Clássica, 1926, p. 11.

³⁰ Basicamente se dividia assim: 1º quarto, 8h-12h: baldeação e esticação de toldos, limpeza dos camarotes, cargas e descargas de produtos, manutenção das caldeiras e pequenos reparos; 2º quarto (depois do almoço do meio dia): continuação das tarefas; 3º quarto: ia até 18h, que era o horário da janta; 4º quarto: divisão da guarnição que ia dormir enquanto outra continuava as tarefas; era nessa hora que eles conversavam sobre assuntos pessoais e políticos e/ou divertiam-se um pouco. Às 21h tocava-se a sineta de proa, hora do silêncio e do sono. Álvaro Pereira do Nascimento. *Do convés ao porto*. A experiência dos marinheiros e a revolta de 1910. Tese de doutorado. Campinas, Unicamp, 2002, p. 128.

Livro de Navegação e só entregaria seu quarto depois de averiguar a disciplina e a ordem da tripulação.³¹ Essa última função era a causadora dos principais conflitos entre mestres e tripulantes. As noções de disciplina e ordem dos oficiais passavam pela total submissão da marinhagem que possuía noções próprias de respeito e obediência, muitas vezes contrapostas às formalidades do mundo naval militarizado.

Os quartos de hora também não eram seguidos à risca pelo constante desfalque nas equipagens. Para economizar nas viagens e aumentar os lucros, os armadores não acatavam a lotação ideal dos navios e sobrecarregavam um punhado de marítimos em viagens longas e perigosas. Para evitar respostas mais violentas a essas condições, os armadores empregavam homens de confiança como mestres. Eram patrícios ou conterrâneos dos patrões e/ou comandantes que seguiam bem armados e confiantes de sua posição. O viajante Pedro Mattos descreveu o mestre como “o grão senhor da terceira classe, o rei daquele reino de promiscuidade, [que] faz imprimir aos seus atos e palavras um acento de autoridade e firmeza que o torna respeitado por todos”. Não admitia “recalcitrâncias nem vacilações no cumprimento de suas ordens. É ele o verdadeiro senhor. Ali só se faz o que ele quer”.³² Não raro seus abusos de autoridade também ganhavam as páginas dos jornais.

Uma denúncia no *Jornal do Comércio* descreve uma viagem de Manaus a Belém, quando o mestre do *São Luiz* exigiu que os passageiros de 3.^a classe “desatassem as suas redes, pois o lugar ia ser ocupado pelos bois”. As pessoas se revoltaram e exigiram os direitos dos bilhetes de passagem, mas “o mestre vociferou e alegou suas qualidades de oficial”. Ele então mandou prender os reclamantes que foram levados amarrados ao convés, onde passou a espetar-lhes as nádegas com uma faca.³³ Isso não saciou os “maus instintos” do mestre que incluiu mais tortura com bofetes e pancadas.³⁴ Mattos logo percebeu que a principal função do mestre na verdade era a repressão e a violência para manter a ordem entre passageiros pobres e marítimos. Estavam a bordo para rechaçar qualquer sinal de rebeldia, antes de qualquer tipo de encorajamento. Isso era fundamental para a continuidade da exploração e das péssimas condições de viagens que carregavam altos lucros para armadores e oficiais. Segundo Mattos, para não perder a pose nos porões, o mestre caminhava “com cautela naquele chão

³¹ “Aos senhores oficiais da marinha mercante”. *O Marítimo*. Manaus, n. 1, 27 abr. 1911.

³² Pedro Mattos. *Trinta dias em águas do Amazonas*, p. 7.

³³ Ferir as nádegas era um dos castigos recorrentes no mundo da escravidão. Os feitores costumavam atingir esta região do corpo para afligir o sono e o descanso. Matthias R. Assunção. “A memória do tempo de cativo no Maranhão”. *Tempo*, vol. 14, n. 28, 2010, p. 108.

³⁴ *JC*. Manaus, n. 4.307, 22 abr. 1916.

escorregadio, a fim de manter o equilíbrio”.³⁵ A metáfora não intencional acaba por sublinhar uma postura de autoridade vacilante a qualquer momento.

Eis uma ilustração: o *Rio Curuçá* saiu de Manaus para o rio Madeira, em dezembro de 1914. Seu mestre era o português Antonio Pinto da Silva que, “pelo seu gênio irascível, não goza[va] das simpatias do pessoal de bordo”. No terceiro dia de viagem, o moço Manoel Ramos estava em sua hora de descanso quando foi acordado pelo mestre para carregar lenha. Não atendendo de pronto, o mestre levou-o “aos empurrões” para o serviço. Noutra ocasião, Manoel passava pela prancha com meia barrica de açúcar nos ombros, “quando aconteceu bater com ela no segundo convés do vapor, sendo obrigado a recuar, o que fez, indo de encontro ao português, valendo-lhe isso fortes empurrões”. O moço caiu no assoalho, levantou-se furioso e “atracou-se ao mestre, atirando-o sobre o guincho. Sabedor do fato o comandante da embarcação castigou Manoel Campos, prendendo-o durante duas horas na tolda amarrado ao mastro”. Findo o castigo, Manoel foi desamarrado. “Vendo-o solto, o mestre não se conteve e tomando de uma faca americana [de lâmina larga] bradou: – Aí! Que não fizeram justiça: falá-lo-ei eu!”. Em meio a pontapés e socos, o mestre apunhalou o moço na costela esquerda, nas costas e nos braços. Sanada a vingança, o português se entregou. O comandante abriu inquérito a bordo, o agressor foi detido em Humaitá e o moço internado em Porto Velho.³⁶

No caso acima, vemos uma progressão de provocações que terminam em agressões físicas com risco de morte. É possível que a convivência entre eles fosse tensionada por questões étnicas, sendo o mestre português e o moço brasileiro, o que abalava as relações de mando e obediência. O lusitano também parecia aplicar provas de fogo para testar a subordinação do moço. Outro fator importante é a performance de masculinidade de quem decidiu lavar com sangue a autoridade desafiada. O mestre exigiu plateia para exibir sua superioridade hierárquica (e étnica?) diante de toda a tripulação.

Encontrei outro exemplo no conteúdo de um habeas corpus em favor do marinheiro nacional Romualdo José de Souza, detido havia três dias na Primeira Delegacia de Manaus. Em 19 de maio de 1913, um jornalista requereu-lhe o habeas corpus ao Juízo de Direito do 3º Distrito Criminal. Ele alegava que Romualdo era “vítima da perseguição de Joaquim Almeida, mestre do vapor *Sobralense*, por quem foi violentamente preso, sob a infundada suspeita de haver subtraído certa importância pertencente àquele lusitano”. Não havia prova alguma do crime, por isso não devia se induzir responsabilidade nem dar “lugar à prisão

³⁵ Pedro Mattos. *Trinta dias em águas do Amazonas*, p. 7.

³⁶ *JC*. Manaus, n. 3.833, 26 dez. 1914.

violenta e injúrias como está sofrendo”. Romualdo estava “encarcerado e torturado pela fome, porque sendo como é bastante pobre, só obtém meios de subsistência quando trabalha”. Estaria, portanto, sofrendo represália por conflitos com o mestre lusitano do *Sobralense*.³⁷

Tal como em terra, brasileiros pobres, negros e mestiços eram os primeiros da lista de suspeitos de roubos e furtos a bordo. Caso houvesse algum tipo de disputa ou desafio à autoridade do mestre, uma acusação sem provas era suficiente para manchar reputações e prejudicar empregos. Por essas e outras razões, o mestre era escolhido a dedo por armadores ou comandantes para impor ordem e disciplina nos navios. Esse dilema em torno da disciplinarização da força de trabalho em Belém e Manaus incentivou a preferência por empregar estrangeiros em postos-chave.

Nas duas capitais, o maior grupo estrangeiro eram os portugueses, sendo bastante significativos no setor portuário.³⁸ A preferência por mestres lusos referia-se também ao fato deles responderem diretamente aos comandantes que intermediavam com os armadores, entre os quais a quantidade de patrícios era considerável. A identificação entre eles serviria para manter a tripulação não branca controlada por um estrangeiro de confiança. Eis um critério decisivo na promoção do missionário Woodroffe a mestre numa viagem a vapor entre Peru e Manaus, na qual era passageiro. Sem qualquer conhecimento náutico, ele mesmo afirma que sua promoção deveu-se unicamente à origem europeia. Antes, como moço de convés o britânico ganhava cinco libras mensais, como mestre passou a ganhar nove. E suas relações com o comandante atingiram a troca de confidências, fazendo dele a segunda autoridade do navio.³⁹

O uso de força era autorizado aos mestres pelos comandantes para reforçar a obediência e demarcar privilégios da branquitude pela execução da autoridade. Não podemos menosprezar as hierarquizações étnicorraciais e a masculinidade hegemônica em relações que reiteravam marcas históricas da dominação colonial portuguesa, revisitadas pela imigração daquele tempo, muito menos desconsiderar a memória da escravidão negra e indígena, anterior e persistente à chegada dos vapores. Voltemos ao itinerário da jornada de trabalho a bordo.

³⁷ Romualdo foi posto em liberdade antes do habeas corpus chegar à Chefatura de Polícia. TJAM. JDCRI – 3º D. Habeas corpus. Manaus, 19 mai. 1913. Cx. Criminal (1909, 1922, 1916).

³⁸ Maria Luiza Ugarte Pinheiro. “Migração, trabalho e etnicidade. Portugueses e ingleses no porto de Manaus, 1880-1920”. *Varia História*, vol. 30, n. 54, 2014, p. 814.

³⁹ Joseph Woodroffe. *The Upper Reaches of the Amazon*. London: Methuen & Co. 1914, p. 52.

Das 6h ao meio dia. Baldeação e alimentação

Às 6 horas da manhã, o mestre ordenava o início da baldeação, a lavagem diária dos conveses feita por marinheiros e moços. Enquanto os criados colocavam o café na mesa, os passageiros acordavam com o barulho das mangueiras e baldes de água. Bernardo da Costa e Silva acordou assustado “ao ver junto de nossa rede, seis marinheiros descalços, calça arregaçada e em mangas de camisa, com baldes na mão, cheios de água! Seria o banho de Netuno?”. A maioria dos navios fluviais tinha o casco pouco acima do nível da água (daí o apelido de “chatas”) para evitar surpresas nas correntezas de diferentes leitos. As águas chegavam a invadir o convés e a tripulação nada fazia à noite por causa do cipoal de redes armadas. Só com os primeiros raios do sol é que o mestre gritava “leva arriba!”, segundo Morais, “o sinal para quem está dormindo em rede, seja tripulante ou não, sair dela e levantá-la na própria corda do armador”. Em seguida, os marinheiros e moços espalhavam água com areia no assoalho, e “com o pé esquerdo sobre a vassoura e o cabo na mão direita, principiam a esfregar. Pelo ritmo bárbaro, de passadas largas, parece uma dança selvagem. Isto vai, de proa a popa, até dez horas [da manhã]”.⁴⁰

A ordem de limpeza era um padrão seguido pela marinha mercante e militar para prevenir doenças e moléstias. Para Aníbal Amorim, a “baldeação infalível e benéfica da manhã” era para o bem-estar de todos. O mesmo não valia para os seus encarregados. Era um martírio lavar andares inferiores abafados e lotados, de difícil locomoção e com sujeira acumulada entre passageiros, mercadorias e animais.⁴¹ Por mais que se fizesse, o serviço parecia sempre mal feito, motivando os mestres a reprimir e castigar a marujada.

Para evitar intervenção dos superiores, os moços buscavam ajustar por conta própria desentendimentos no serviço. Foi o que fizeram os nacionais Aristides Ferreira da Silva e Manoel Alves de Lyra do vapor *Andirá*. Há algum Lyra estaria incomodado com a dificuldade e duração da baldeação (quatro horas ininterruptas). Segundo diziam, o marinheiro vivia em atritos e era sempre chamado à atenção. Lyra na verdade denunciava o acúmulo de tarefas realizadas após noites muito mal dormidas. Foi então que, “no momento em que se procedia ao serviço de baldeação, teve acalorada discussão com o seu companheiro Aristides e, de repente, sacou de uma navalha, investindo contra o interlocutor”. Após os apartes, Lyra foi

⁴⁰ Bernardo da Costa e Silva. *Viagens no sertão do Amazonas*. Do Pará à costa do mar Pacífico pelo Amazonas, Bolívia e Peru. Porto: Typ. de A.J.S. & Irmão, 1891, p. 12. Aníbal Amorim. *Viagens pelo Brasil*, p. 177. Raimundo Morais. *O meu dicionário de cousas da Amazônia*, p. 33.

⁴¹ Aníbal Amorim. *Viagens pelo Brasil*, p. 180. Pedro Mattos. *Trinta dias em águas do Amazonas*, p. 9.

detido no porão e Aristides saiu com dois cortes nos braços.⁴² A dupla foi suspensa da limpeza da pior maneira. Quanto à navalha, antes de servir à defesa pessoal ela era um instrumento de trabalho: servia para cortar panos de vela, cabos e fios, e seu pino era usado para afrouxar os nós de cabos e cordas. Quando o serviço era interrompido para as refeições a navalha tornava-se um talher.⁴³

O café da manhã saía às sete horas, no curso da baldeação. O cardápio era o mesmo para todos: “café, bolacha dura ou pão cru, feito a bordo”. Nos navios da Amazônia, o comandante era o responsável pelo fornecimento de comida, regulado pelo despenseiro às suas ordens. As companhias vendiam apenas passagens e fretes. O comandante recolhia de cada passageiro uma tarifa adicional para as refeições e quem melhor servia ganhava maior popularidade. Havia gente que preferia atrasar viagens para embarcar com os melhores comandos. Mas no geral o serviço era deficiente e os valores cobrados não condiziam com o ofertado. Para um observador norte-americano, além de pouco habilidosos na gestão hoteleira do navio, os comandantes mantinham um negócio lucrativo superfaturando produtos de baixa qualidade.⁴⁴

Manoel Madruga escreveu sobre o ritual da alimentação matinal. Os criados peruanos tocavam a campainha e “muito solícitos, nos vem prevenir que o café, sobre a mesa, está a esfriar: que vamos logo enquanto está *caliente...*”. À mesa, os passageiros começavam a reclamar em termos que o autor deve ter escutado a bordo ou lido nos jornais.

— 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!⁴⁵

O consumo de bolachas remetia às grandes navegações e elas nunca deixaram de ser duras e ruins de comer.⁴⁶ Em Manaus ainda hoje se vende bolachas à base de água, sal, açúcar

⁴² “Discussão, navalhadas e cafua”. *JC. Manaus*, n. 5.921, 25 out. 1920.

⁴³ Adriana Dias. “Os ‘fiéis’ da navalha. Pedro Mineiro, capoeiras, marinheiros e policiais em Salvador na República Velha”. *Afro-Ásia*, n. 32, 2005, p. 280.

⁴⁴ Henry M. Tomlinson. *The Sea and the Jungle*, p. 197. Aníbal Amorim. *Viagens pelo Brasil*, p. 177. Joseph O. Kerbey. *An American Consul in Amazonia*. New York: W.E. Rudge, 1911, p. 296.

⁴⁵ Manuel Madruga. *De Manaus a Catai*.

⁴⁶ Adriana Dias. *Idem*, p. 280.

e farinha de trigo. Ficaram mais saborosas, mas continuam duras e de baixo custo, além de consideradas alimento tradicional das viagens fluviais. A Fábrica Modelo se especializou na sua produção desde os anos 1940. Na embalagem do produto lemos o nome a que ficaram conhecidas: bolachas de motor.⁴⁷ “Motor” é o apelido regional dos barcos movidos a diesel. Essa memória afetiva possivelmente vincula a dieta pobre do tempo dos vapores aos negócios da indústria alimentícia e suas transações com o mercado de navegações.

Segundo Norberto Ferreras, 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”. A gestão de alimentos nos navios também passou pelos processos de transformações da indústria alimentar. Em cidades como Manaus e Belém, a modernização das padarias levou à maior fabricação de alimentos de baixo custo e de produção simples.⁴⁸ No início do século XX, as posteriormente chamadas “bolachas de motor” eram produzidas por padarias, vendidas aos comandantes ou feitas pelos cozinheiros de bordo com os ingredientes disponíveis.

Em vapores mal fornidos, os preparos tinham de ser improvisados. O cozinheiro do *Capella* assava bolinhos com carne enlatada quase estragada. Denúncias anônimas diziam que “os passageiros de 3.^a classe alimentavam-se com mingau de farinha, pois nem sequer café havia”.⁴⁹ Para fazer o mingau, molhava-se a farinha de mandioca e misturava-se sal ou açúcar, produzindo uma papa chamada xibé ou jacuba.⁵⁰ O pão e/ou bolachas eram outra base de carboidratos e era consumida por passageiros e marítimos “em qualquer canto, junto das máquinas, ao lado do gado bovino, suíno ou cavalariço, ou mesmo sobre os caixões de carga e montes de lenha”.⁵¹ O café e o almoço eram consumidos com amargor e podiam servir para se identificar causas em comum, levando passageiros e marítimos à luta por melhores condições a bordo, como logo veremos.

⁴⁷ Nos anos 1940 se apresentava como fábrica de roscas, biscoitos e bolachas para o interior e aviamentos. *Amazonia – Jornal*. Manaus, n. 15, 9 fev. 1948.

⁴⁸ Norberto Ferreras. *O cotidiano dos trabalhadores de Buenos Aires (1880-1920)*. Niterói: Editora da UFF, 2006, p. 134. Cf. também: Edilza Fontes. *O pão nosso de cada dia*. Trabalhadores, indústria da panificação e a legislação trabalhista, Belém, 1940-1954. Belém: Paka-Tatu, 2002.

⁴⁹ Henry M. Tomlinson. *The Sea and the Jungle*, p. 189. *A Federação*. Manaus, [s.n.], 9 jan. 1899.

⁵⁰ Mário Ypiranga Monteiro. *Comidas e bebidas regionais*. Manaus: Governo do Amazonas, 2001, pp. 17-18.

⁵¹ Pedro Mattos. *Trinta dias em águas do Amazonas*, p. 8. A dieta deficiente de bordo foi estudada em diferentes recortes de tempo e espaço: Jaime Rodrigues. “Um perfil de cargos e funções na marinha mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX”. *Anos 90*, vol. 22, n. 42, 2015, pp. 302-309. J. MacDonald. *Feeding Nelson’s Navy. The True Story of Food at Sea in the Georgian Era*. London: Frontline Books, 2004. Myra Glenn. *Jack Tar’s Story. The Autobiographies and Memoirs of Sailors in Antebellum America*. Cambridge: Cambridge University Press, 2010, p. 43.

O almoço iniciava por volta das 10 horas da manhã ao término da baldeação. As proteínas vinham da salga de carnes bovinas (jabá/charque), de pirarucu e de bacalhau. Estavam sempre desidratadas para atrasar o apodrecimento em armazenamentos precários. Pouquíssimos navios possuíam câmara frigorífica. Essa falta de alimentos frescos era a grande responsável pela proliferação do temível beribéri, motivado pela pobreza de vitamina B. Um das saídas, quando havia animais a bordo, era o consumo de carnes verdes (de gado recém-abatido). Mas nem sempre isso era possível e as carnes salgadas reinavam absolutas.⁵²

Os acompanhamentos podiam ser arroz e feijão, mas principalmente farinha de mandioca. Como anotou Dom Lustosa numa viagem missionária: “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”.⁵³ O consumo de farinha era uma preferência da tripulação tida pelos oficiais como maus vestígios do passado indígena. Além da comodidade e fácil acesso ao produto para acompanhar as misturas, comer farinha era um hábito de resistência ao pensamento higienista veiculado pelo Ministério da Marinha, no começo do século XX. O oficialato se esforçava por adotar práticas inspiradas em países “avançados”, importando deles uma alimentação considerada mais saudável – entendamos: o mais longe possível da memória indígena e africana. O mesmo valia para o consumo de carnes secas, por vezes desaconselhadas, mas mantido em razão de costumes populares. Os marítimos rejeitavam a introdução de conservas e preferiam o jabá ou charque que talvez conhecessem desde a infância.⁵⁴

As complicações apareciam com a insuficiência das provisões e a deterioração delas no curso das viagens, como registrou o célebre etnólogo alemão Koch-Grünberg: “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”. Após vários reparos da comida, Amorim adoeceu e a falta de água potável piorou a situação: “começo de alimentar-me a ovos e águas minerais, porque a bordo não existe água filtrada. A que vai à mesa é do rio e contém 10% de argila”.⁵⁵ Desde o começo do século XX, as marinhas ao redor do mundo utilizavam um precário processo de destilamento de água da chuva ou dos rios, que acometia marítimos e passageiros com

⁵² Aníbal Amorim. *Viagens pelo Brasil*, p. 177.

⁵³ Dom Antônio Lustosa. *No estuário amazônico* (À margem da visita pastoral). Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1976, p. 116.

⁵⁴ Sílvia Capanema Almeida. “Corpo, saúde e alimentação na Marinha de Guerra no período pós-abolição, 1890-1910”. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, vol. 19, 2012, pp. 23-24.

⁵⁵ Koch-Grünberg. *Dois anos entre os indígenas*. Viagens ao noroeste do Brasil (1903-1905). Manaus: Edua, 2005, p. 36. Aníbal Amorim. *Viagens pelo Brasil*, p. 177.

infecções e diarréias frequentes. Décadas depois, Pedro Mattos acusou a persistência do problema. Na verdade, ele havia se tornado um negócio a mais. Mattos observou a venda a bordo de bebidas e água mineral corria solta e era bastante lucrativa para comandantes e armadores. A água gratuita, abundante, mas “cuja cor é duvidosa”, era destinada à tripulação e aos mais pobres.⁵⁶

É incorreto justificar essa alimentação deficitária pelos períodos de crise econômica. Os embarcadiços consumiam o mesmo cardápio destinado aos passageiros pobres em tempos de maior fluxo fluvial, no final do século XIX e início do XX. Antes de aludir conluios entre a taifa e os mais nutridos, destaco que o ambiente de trabalho na cozinha não ajudava no preparo de refeições decentes. Além de estoques precários e produtos de baixa qualidade, a fabricação do navio não servia para o calor amazônico. Fogões e fornos acesos em espaços estreitos chegavam a parrear com a temperatura enfrentada por foguistas e carvoeiros. O escrivão britânico Tomlinson usou um termômetro para medir o calor da cozinha do *Capella*, pois mesmo estando à noite o cozinheiro havia desmaiado. O aparelho marcou 56 °C.⁵⁷ Era impossível alocar uma equipe suficiente para realizar um bom trabalho, além de a sobrecarga afetar a saúde física e psicológica do pessoal.

Talvez essas condições sejam a raiz da greve de dois cozinheiros do vapor *Madeira* que, ao serem pressionados a voltar ao trabalho depois de alguns dias parados, sabotaram uma “bacalhoadada à baiana”. Depois do almoço, passageiros e tripulantes começaram a passar mal e a vomitar pelo navio. “Mais tarde apresentaram todos sensíveis sintomas de envenenamento que mais se acentuaram, havendo uma cena indescritível a bordo”. O menor Antonio, criado de cozinha, foi poupado pela dupla e testemunhou quando “ervas estranhas” foram adicionadas na receita.⁵⁸

A primeira vez que *greve* foi grafada pela imprensa para abordar algo no rio Amazonas foi justamente num protesto contra má alimentação. Ocorreu em abril de 1891, a bordo do vapor *Rio Branco* saído de Belém rumo ao Purus. Aportado na capital amazonense, o *Diário de Manáos* chamou de *greve* 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

⁵⁶ Sílvia Capanema Almeida. Corpo, saúde e alimentação..., p. 19. Pedro Mattos. *Trinta dias em águas do Amazonas*, p. 9.

⁵⁷ Henry M. Tomlinson. *The Sea and the Jungle*, p. 146.

⁵⁸ “Uma partida de cozinheiros. Comida envenenada”. *JC. Manaus*, n. 294 e n. 295, 3 e 4 dez. 1904.

podres. O capitão aconselhou “aos grevistas que continuassem os seus serviços a bordo”, pois o comandante prometeu a ele melhorar e aumentar o estoque de alimentos do navio.⁵⁹

Em 1892, foi a vez do comandante do vapor *Brito*, que operava entre as ilhas paraenses. Um reclame anônimo de jornal 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. Os preços elevados de fretes e passagens não justificavam aquilo, e o comandante afrontava a todos com uma mesa farta, sempre na companhia do proprietário do navio, em momento que “não admite a mais justa reclamação, chegando às vezes a tornar-se pouco delicado nas suas respostas”.⁶⁰ Exposições como essa custavam caro a comandantes e armadores, que passavam a ter seus navios evitados por consumidores mais abastados e exigentes.

Consumir o mesmo alimento a bordo também propiciava uma identificação coletiva entre marítimos e passageiros, na medida em que se viam como prejudicados pela administração do navio.⁶¹ Nesses momentos, os dois grupos valiam-se da projeção pública para fazer pressão política e conquistar melhorias no que dividiam entre si. Suas demandas eram encaminhadas às Capitânicas e/ou aos jornais, como vimos mais acima.

No começo do século XX, os armadores se preocupavam em transportar mais mercadorias do que passageiros. Era o imposto do transporte de cargas que elevava o preço das passagens, segundo eles. Já os comandantes lucravam ao economizar nas provisões e oferecer refeições de baixo custo. Os passageiros pobres, portanto, pagavam caro para serem tratados da pior maneira. A situação tendeu a se agravar, a partir de 1910, com a desvalorização da borracha no mercado internacional. Para melhorar as vendas, os comandantes bajulavam ilustres passageiros para que tecessem elogios os navios nos jornais, no intento de obter maiores simpatias do público consumidor.⁶² Em contrapartida, por intermédio desses mesmos jornais é possível verificar a permanência dos problemas alimentares.

⁵⁹ “Greve e queixa”. *Diário de Manáos*. Manaus, n. 288, 24 abr. 1891. O caso repercutiu na imprensa paraense, que não deu muita certeza ao fato “e até desejamos que não seja exato, pois a ser verdadeiro, muito depõe contra o atual comandante do ‘Rio Branco’ e contra os bons créditos da Companhia do Amazonas”. *Diário de Notícias*. Belém, n. 99, 7 mai. 1891.

⁶⁰ “Vapor Brito”. *Correio Paraense*. Belém, n. 67, 20 jul. 1892.

⁶¹ Nauber Gavski Silva vê o consumo alimentar como “um aspecto da vida popular que apresenta uma articulação com a prática política dos atores históricos” que geravam identificações de classe. *Vivendo como classe*. As condições de habitação e alimentação do operariado porto-alegrense entre 1905-1932. Dissertação de mestrado. Porto Alegre, UFRGS, 2010, p. 82.

⁶² Como vemos nos elogios ao “Comandante Julião Rocha”. *Correio do Norte*. Manaus, n. 499, 26 jul. 1910.

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 que se destinavam aos seringais no interior do Amazonas. Eles alegavam pagar mais de quatro mil-réis diários pela viagem e estarem 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, o oficial usou essa desculpa para esmaecer sua incapacidade diante de pares e patrões. O desfalque de equipagem era comum, mas é presumível que tais demandas fossem também dos marítimos, que devem ter tomado parte no motim. O comandante 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*.⁶³

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* “com uma amostra de farinha podre, dizendo-nos ser essa a alimentação dada com *jabá* aos tripulantes da mesma lancha”.⁶⁴ Talvez a dupla tenha se dirigido ao capitão do porto e, desconfiando da sua resolução, decidiu por tornar público aquele absurdo. Iam até a Capitania os marítimos que se sentissem prejudicados de alguma forma, a instituição deveria resguardar seus direitos por meio dos regulamentos e fiscalizar os comandantes para que não cortassem as provisões sem levar em conta a quantidade da tripulação e os dias de viagens. Essa obrigação já não era cumprida e piorou ainda mais no contexto da Grande Guerra.

Mas um caso em especial demonstra que nem todo comandante conivia com a precariedade alimentar. Em setembro de 1917, a lancha *Alice* navegava pelo rio Madeira. O responsável por suas provisões era o fretador Alberto Ambram, que seguia junto para vigiar de perto o trabalho de todo mundo. Certa feita, o comandante Souza Rosa tomava café quando, “notando que faltava manteiga, mandou dizer ao Sr. Alberto Ambram [...] que necessitava [...] ser suprida a embarcação, com o necessário”. Ambram se negou a atendê-lo, alegando que havia sim manteiga no porão. É possível supor outros estranhamentos, podendo ser a falta de manteiga, um estopim para ambos. Daí “choveram insultos os mais pesados, palavras imorais eram lançadas de parte a parte, até que, já desesperado, o comandante atracou-se com Ambram, e ambos rolaram pelo convés, numa fúria selvagem”. O fretador conseguiu sacar seu revólver Smith and Wesson .32 e disparou três vezes contra Souza Rosa,

⁶³ “Um princípio de revolta a bordo do ‘Massypira’. Os passageiros de 3.^a classe protestam contra a má alimentação que lhes é fornecida”. *JC. Manaus*, n. 3.234, 23 abr. 1913.

⁶⁴ “As queixas do povo”. *JC. Manaus*, n. 3.610, 15 mai. 1914.

que “milagrosamente, não foi atingido”. O fretador foi detido a bordo e entregue à polícia de Manicoré.⁶⁵ Acabamos de ler a excepcionalidade de um comandante que quase morreu protestando contra a falta de alimento, embora presumo que isso não ocorreria caso fosse a comida da tripulação que estivesse em jogo.

Das 14h ao entardecer. Sono e mormaço

O término do almoço acontecia por volta do meio dia. Se possível, descia-se de canoa para apanhar melancias nas praias, a sobremesa preferida dos marítimos. Até as 14 horas, a comunidade flutuante dormia e/ou digería com dificuldade a última refeição. Nessa hora o calor atingia o seu ápice. Os pontos mais ventilados tornavam-se disputados. A proa era sempre o lugar mais fresco do vapor, mesmo variando entre 28° a 32° C. na sombra. O mormaço se intensificava se o navio subisse a correnteza, na descida era mais ventilado por causa da velocidade que tomava. Pelos conveses, era possível encontrar gente conversando e combinando “jogos ou diversões para as horas de tédio”. Os moços estariam largados, sonolentos e exaustos da baldeação matinal. Passageiros e tripulantes mais experientes evitavam dormir e preferiam caminhar pelo tombadilho para prevenir a má digestão.⁶⁶ Às 14 horas iniciava-se outro quarto de hora e a continuação das tarefas até o final do dia.

Anoitece. Insetos, diversão e sono

Ao fim do dia, o calor amainava e outro desconforto chegava com a invasão de insetos. Aníbal Amorim imaginou Dante Alighieri escrevendo um novo círculo infernal caso conhecesse os piuns, carapanãs, meruins, catuquis e mutucas das viagens amazônicas. “O piun, que aparece mais durante o dia, morde as mãos e o rosto, deixando-os ensanguentados e inflamados”. Por essa razão, marinheiros e moços usavam lenços amarrados nos rostos, como máscaras. Isso não bastava para proteger os ocupantes da casa de máquinas e fornos, que ficavam longos períodos em espaços abafados, quentes e úmidos, em contato direto com toda sorte de dejetos e pestilências.⁶⁷ Quando o navio estacionava então, era possível nadar na mosquitada, como ironizou Mário de Andrade, no *São Salvador*. As paradas para receber lenha nas horas mais escuras levavam o navio a invadir o habitat dos bichos que, por causa da

⁶⁵ *A Capital*. Manaus, n. 60, 13 set. 1917.

⁶⁶ Aníbal Amorim. *Viagens pelo Brasil*, p. 181. Lourenço Fonseca. *No Amazonas*, p. 34, p. 42. *JC*. Manaus, n. 2.006, 26 jul. 1907. Pedro Mattos. *Trenta dias em águas do Amazonas*, p. 9.

⁶⁷ Aníbal Amorim. *Idem*, p. 177. Lourenço Fonseca. *Idem*, p. 71. Laura Caruso. *Embarcados*, p. 36.

atração pela iluminação elétrica, acompanhavam as longuíssimas viagens numa verdadeira dispersão de espécimes na calha do Amazonas.⁶⁸

Conforme o sol se punha, a escuridão pouco a pouco consumia as entranhas do navio. Sem demora, “os criados de bordo passavam, acendiam as lâmpadas e mudavam as toalhas das mesas”.⁶⁹ Na tolda do *Virginia* havia “um pequeno leme e o belo holofote, que como a cauda de um cometa corta a escuridão para nos desvendar as circunzinhanças de alguma luz fugitiva da margem”. O relator se aprazia: “Estão na realidade muito aperfeiçoados estes pequenos vapores fluviais; passara da lâmpada de azeite ao holofote! Que prodigioso salto!”. É que antes dos vapores, o rio Amazonas não era navegado à noite. As embarcações aportavam ao fim do dia e trocavam totalmente de tripulação.⁷⁰ Com a iluminação elétrica, os tripulantes foram divididos em duas equipes, cada uma trabalhando 12 horas por dia e divididas em quartos. Quanto mais iluminadas ficavam as noites, mais extensas tornavam-se as jornadas de trabalho e as sociabilidades dentro do navio.

No *Virginia*, um passageiro decidiu animar a todos com uma harmônica e o pinho, “o violão tradicional dos nortistas”. Tocou os dois instrumentos ao mesmo tempo, executando modinhas brasileiras, tangos, bailados espanhóis, trovas portuguesas e canções napolitanas.⁷¹ As festas dos afortunados dava mais trabalho aos taifeiros, que precisavam ficar acordados para servir e preparar a comida. Outro passatempo noturno era o carteadado, dominó e outros jogos de apostas entre passageiros e marinheiros de folga. Na 1.^a classe, “os magnatas perdiam somas consideráveis para os caixeiros viajantes e embarcações, hábeis nos golpes do baralho ensebado”.⁷² Com o avanço das horas, tripulantes exaustos iam dormir ou pelo menos tentar. As horas de descanso eram desiguais pelas definições dos quartos de hora e dos turnos que se fazia.

Voltemos outra vez ao vapor *Índio do Brazil*, conhecido na introdução deste capítulo, para satisfazer uma última e conclusiva ilustração da desobediência ao relógio de bordo.

No dia 2 de maio de 1924, mais ou menos às 23h:30min, o marinheiro Glycerio Wenceslau Duch foi acordar o colega João Lopes Gonçalves, que entraria de quarto em meia hora. O marinheiro mostrou “pouca vontade de deixar o beliche”. Duch insistiu novamente, “porém de modo grosseiro, para que o marujo se levantasse”. Houve uma discussão entre eles, Gonçalves ergueu-se e foi à luta corporal com Duch, que lhe desferiu um “ferimento de faca

⁶⁸ Mário de Andrade. *O turista aprendiz*, p. 84. Pedro Mattos. *Trinta dias em águas do Amazonas*, p. 22.

⁶⁹ Aurélio Pinheiro. *O desterro de Humberto Saraiva*, p. 16.

⁷⁰ Pierre Deffontaines. Como se constitui no Brasil a rede de cidades, p. 146.

⁷¹ “Viagem governamental” [continuação]. *JC. Manaus*, n. 2.007, 27 jul. 1907.

⁷² É uma descrição do romance de Álvaro Maia. *Beiradão*. Rio de Janeiro: Editor Borsoi, 1958, p. 11.

americana na perna esquerda”. O mestre prendeu o agressor Duch, apresentando-o ao comandante, que o entregou preso à polícia de Manaus. Gonçalves foi encaminhado ao hospital sem perigo de vida.⁷³

É provável que, mais uma vez, divergências anteriores e/ou de origens (é possível que “Duch” fosse estrangeiro) pesassem nesse conflito. Nos anos 1920, a navegação amazônica já não era a mesma de antes. As linhas estavam em declínio e havia poucas matrículas em Manaus. Com poucos marítimos, a divisão dos turnos e dos quartos sobrecarregava as equipagens. Nem sabemos se o tempo de descanso de Gonçalves tinha sido suficiente, o que também justificaria sua irritação com o chamado. A definição de ordens pelo relógio não inoculava subjetividades distintas no seio da marinhagem. A modernização das tecnologias de controle era contestada de diferentes maneiras, com base na experiência pessoal, étnicorracial e de classe dos marinheiros.⁷⁴ As lógicas de hierarquia a bordo buscavam conter subjetividades em lugares de subalternidade, racialização e de obediência àqueles que mandavam – autoridades marítimas, civis e militares – homens brancos de tradição familiar, em maioria. Na ambiguidade da dominação e resistência, cada conjunto de relações entre oficiais e subalternos, e desses entre si, guardava seus próprios problemas e costumes, interiorizados tanto no lugar de trabalho quanto na sua organização como classe. Eis o tema do capítulo seguinte.

⁷³ “Cena de sangue entre marujos”. *JC*. Manaus, n. 7.180, 9 mai. 1924.

⁷⁴ São questões gerais levantadas por Silvia Petersen. “Ainda o movimento operário como objeto historiográfico”. *Anos 90*, n. 8, 1997, p. 62 e Sidney Chalhoub & Fernando Teixeira da Silva. “Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980”. *Cadernos AEL*, vol. 14, n. 26, 2009, pp. 32-33.

5 – OS LIMITES DA TOLERÂNCIA

Dentro dos navios havia uma cascata de violência que ia dos postos mais altos aos mais baixos. Avaliar isso ajudará a entender códigos de conduta que reforçavam disputas e solidariedades levadas para terra firme e conseqüentemente para dentro das associações. As querelas internas dos marítimos informam a interiorização de identidades individuais e coletivas, permeadas por noções de classe, raça e lugar de nascimento – elementos incorporados nas tentativas de suprimir diferenças para uma unidade associativa capitaneada pelo oficialato. A noção de unidade entendida nos setores de convés e de fogo não eram as mesmas de seus superiores, pois se assentava noutros tipos de valores, distantes do marítimo ideal: obediente, leal, patriota e submisso aos brancos.

Já as noções de masculinidade, valentia e coragem podiam influir na imaginação do que seriam melhores condições de trabalho e na condução de suas reivindicações. Isso levou a agrupamentos ou cisões determinantes na organização da categoria. Refletir no associativismo a rigidez da vida a bordo ou a submissão plena à vontade dos superiores era um contrassenso às aspirações de liberdade e igualitarismo ansiadas fora dos navios. Claro, não esqueço que alguns dos marítimos vistos a seguir nunca tenham posto os pés em uma associação operária. Mas os contornos conferidos pela oficialidade à experiência embarcada orientavam o comportamento dos subalternos fora dos navios, incluindo as próprias associações. Adiante mostrarei como toda ordem mal encaminhada tendia a soar como trabalho forçado e daí aos problemas de hierarquia. A negação da deferência é uma das marcas do igualitarismo buscado por esses homens, principalmente os descendentes de indígenas e africanos. E isso dificultava bastante a demarcação dos lugares de quem mandava e quem deveria obedecer.

Analiso neste capítulo as diferentes formas de negação, reflexão, contestação e tensões presentes na determinação dos lugares da marinhagem dentro dos navios. Vamos entender como o lugar de trabalho era interiorizado pelos marítimos para definir como e quando toleravam obedecer e cumprir funções. Nessa interiorização, é possível verificar um processo de valorização do lugar ocupado, a favor de interesses individuais e coletivos. Havia um crivo estabelecido para acatar ordens e porosidades nas fronteiras da obediência. A marinhagem sabia muito bem como subverter os lugares de subserviência para elaborar aspirações de liberdade na cadência das navegações.

O crivo da ordem e as fronteiras da obediência

Para penalizar uma infração a bordo, o comandante arbitrava uma espécie de “tribunal de convés”.¹ Após uma apuração de indisciplina, na maioria das vezes de interpretação pessoal, o infrator era posto a ferros em algum lugar. Ele podia ser entregue à primeira autoridade encontrada ao longo da viagem ou ficar preso até a derrota do navio. Em terra, estaria à mercê do capitão do porto de sua matrícula. Na Capitania, procediam-se as primeiras averiguações tal qual uma delegacia. Caso a infração configurasse crime comum, o preso era transferido às subprefeituras de segurança pública ou às delegacias de polícia, nas quais se abria um inquérito. Foi o que ocorreu em 26 de outubro de 1904, na Delegacia do 3º Distrito de Manaus, quando se sentou na frente do delegado, o marinheiro potiguar Manoel Francisco de Mello, detido sob custódia do capitão do porto. Permaneceu naquele xadrez por três dias até que ser chamado para responder a acusação feita pelo seu comandante na lancha *Hércules*, o amazonense Joaquim Almeida Costa.

Na manhã daquele dia, Manoel fazia a baldeação quando o prático lhe pediu uma cadeira. Ele achou uma no camarote do maquinista português Antonio Nunes Coelho. O maquinista precipitou-se e negou a retirada da mobília. O marinheiro alegou estar sob ordens do prático, mas o maquinista rebateu com outra e logo começaram a se insultar. Assomado pelo desaforo do subalterno, Coelho esbofeteou Manoel. Um golpe no rosto era mais difícil de aceitar do que qualquer outro. Bater com as mãos nuas implicava que o alvo não merecia esforço para lembrá-lo de sua inferioridade. Na esfera da masculinidade hegemônica isso lançava o ofendido numa zona simbólica de fragilidade reservada a mulheres, escravizados e crianças. O resguardo da honra exigia reação imediata. Então ambos foram às armas em “legítima defesa”, mas os tripulantes apartaram a briga. O mestre Joaquim Sabino Pereira também era português e desarmou apenas Manoel, protegendo a vida do patrício.

Na delegacia, os tripulantes alternavam versões sobre quem teria se armado primeiro, se o maquinista com um revólver ou o marinheiro com uma faca, machadinha ou outro revólver (armas que justificariam uma paridade de forças). O marinheiro amazonense Luis Ferreira Barboza escutou que o maquinista ameaçou seu colega com uma arma. O mestre lusitano estava na baldeação quando viu Coelho fugir do contendor armado de uma faca. Por isso o maquinista saiu em busca do revólver. O mestre ainda acrescenta que além da faca Manoel possuía um revólver, mas foi desarmado por ele, num gesto heroico de sua parte.

¹ Praxe oriunda dos códigos disciplinares da Armada. Álvaro Pereira do Nascimento. *Do convés ao porto. A experiência dos marinheiros e a revolta de 1910*. Tese de doutorado. Campinas, Unicamp, 2002, p. 139.

O delegado decidiu encerrar o inquérito e liberar Manoel. Apesar da luta travada com o maquinista, nada se sucedeu por intervenção da tripulação. Não havia crime algum.² Mas o castigo privou a liberdade de Manoel por três dias. Nem sabemos que tipo de prejuízos morais o marinheiro pode ter recebido de seus pares e superiores. Casos assim eram anotados nas cadernetas dos marítimos, que eram utilizadas para coagir e estigmatizar o trabalhador. Elas certamente alimentavam redes de informações dos oficiais sobre homens a serem evitados. E a “insubordinação” podia ser dilatada em dados momentos para atingir os mais politizados e membros de organizações operárias. Difícil ignorar que naquele ano de 1904 vinham acontecendo reuniões preparatórias de associações marítimas.

De volta ao inquérito policial, houve uma solidariedade entre os compatriotas numa aparente contenda de teor étnicorracial. Desde os anos 1820, os estrangeiros serviam a marinha mercante diante da resistência dos nacionais em equipar. Com a criação de escolas navais no Pará e no Amazonas, os estrangeiros passaram a restringirem-se nos setores de máquinas e pilotagem, cujas formações eram mais dispendiosas. Nesse “arquipélago” étnicorracial e social da vida a bordo, ações coletivas eram mais comuns entre semelhantes. Origens nacionais eram poderosos elos identitários acionados em contextos específicos.³ Na lancha *Hércules*, as condições de trabalho também alentavam camaradagens: os dois portugueses moravam a bordo e podiam guardar laços mais fortes entre si do que com aqueles que não habitavam o local de trabalho.

Segundo Vítor Oliveira, fora do porto de origem era comum que o barco se tornasse a morada do tripulante, da qual só abandonavam com autorização do comandante. Havia maior liberdade de trânsito em terra quando a demora entre as viagens era longa. E sem receber os soldos essa espera era ainda maior.⁴ Apenas os oficiais tinham de meios de custear uma estada terrestre. Os demais faziam do navio uma morada flutuante. Daí que a convivência entre quem trabalhava e morava no mesmo local forjava cumplicidades que dificultavam a aceitação dos novatos. E caso não seguissem as ordens impostas, resistissem às associações de ofício ou se comportassem mal, os recém-chegados passariam por apuros.

² TJAM. JMCRI. 3ºD. Inquérito policial. Cx. Criminal: 1904. Manaus, 30 ago. 1904.

³ Silvana Jeha. *A galera heterogênea*. Naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, c. 1822-c. 1854. Tese de doutorado. Rio de Janeiro, PUC/RJ, 2011, p. 86.

⁴ Vítor Oliveira. *Nas águas do Prata*. Os trabalhadores da rota fluvial entre Buenos Aires e Corumbá (1910-1930). Campinas: Editora da Unicamp, 2009, p. 67. Segundo Maria Luiza Ugarte Pinheiro, outros portuários de Manaus viviam condições parecidas, como os estivadores que ficavam alojados em navios a espera de trabalho. *A cidade sobre os ombros*. Trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925). Manaus: Edua, 2015, p. 67.

Um dos batismos para o marinheiro de primeira viagem era o mergulho forçado. Os veteranos seguravam o neófito e o lançavam n'água. Quem não sabia nadar acabava afogado.⁵ João de tal, chamado Pernambuco, mal se iniciara na lida marítima e pode ter sido vitimado por um batismo. Pereceu nas águas do igarapé do Educandos “enquanto brincava com outros tripulantes”.⁶ Pode-se considerar esse caso como um episódio de batismo malsucedido, embora mortes por afogamento também ocultassem acidentes de trabalho e homicídios.⁷

Aos novatos também era comum imputar tarefas estranhas às suas funções. Eram ordenados com rispidez para testar lealdades e valorizar quem resolvia problemas sem envolver autoridades e, o mais importante, sem delatar ninguém. Essa pressão contínua garantia a segurança física e profissional de cada um. No geral, a tripulação obedecia às ordens desde que emitidas com respeito e respaldo da ocasião. A autoridade era conquistada com a explicação das ordens e da boa conduta com todos. Mandos despropositados não eram tolerados pelos mais experientes nem por novatos orgulhosos. Qualquer atitude contrária a isso conferia um clima indesejável de trabalho forçado, algo que todos queriam distância. Muitos haviam buscado emprego na marinha mercante justamente para escapar de condições análogas ao cativo ou ao recrutamento forçado da Marinha de Guerra, que insistia em preservar códigos disciplinares do Império.

Em novembro de 1905, o *Constantino Nery* fundeu para fazer reparos nas máquinas. O comandante saiu em terra com outros oficiais, deixando a bordo o práctico Agostinho Rodrigues dos Santos. Depois do almoço houve uma “pequena desordem” e o práctico tinha se “dirigido com grosseria ao pessoal do navio, o que era repetição de seu procedimento anterior”. Na primeira vez, a tripulação relevou sua impertinência. Na recorrência, foi esmurrado como lição ou aviso, saindo “com os olhos bastante batidos”. Quando os oficiais retornaram, o escrivão acusou o práctico como pivô da confusão. Ao vê-lo machucado, “o comandante esperou que o práctico lhe desse queixa do fato para poder proceder contra o culpado, queixa que até hoje não recebeu”.⁸ A noção de disciplina dos tripulantes passava por outros marcadores sociais e não era a mesma que a do oficialato.⁹

A divisão entre os subalternos possuía significados acessíveis através da variedade étnicorracial, de origem, idade, função, orientação sexual e um moralismo de classe que

⁵ Uma vítima desse costume é noticiada no *JC. Manaus*, n. 5.177, 19 set. 1918.

⁶ *JC. Manaus*, n. 3.425, 11 set. 1913.

⁷ O *Jornal do Comércio* alude um “desaparecimento um tanto misterioso do primeiro maquinista [do *Manauense*], presumindo-se que tenha caído ao rio e se tenha afogado”. *JC. Manaus*, n. 5.234, 24 nov. 1918.

⁸ *JC. Manaus*, n. 609, 3 dez. 1905.

⁹ Também não o era a dos carregadores de Salvador, nos anos 1850, conforme João José Reis. *Ganhadores. A greve de 1857 na Bahia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2019, p. 319.

respondia a uma hierarquia própria dos estratos baixos do navio. Os conflitos resultantes de ordens injustificadas revelam, mais do que desunião, uma lógica interna que pesava porquê de submeter-se ou não a elas. O tempo todo, os marítimos negociavam a execução das tarefas, um modelo de conduta levado para dentro das associações diante das tentativas de submissão às federações. A seguir, outro exemplo de introspecção do sentido da ordem e da lógica atribuída à execução do serviço.

Às 14 horas de 30 de abril de 1904, tripulantes baldeavam e carregavam o *Solimões*, ancorado em Manaus. Minutos depois, o assoalho do navio estava manchado pelo sangue de Justino Bentes, 23 anos, paraense, marinheiro “robusto” e de “cor morena”, residente no mesmo vapor. Veio arrastado pelo convés com uma perfuração de seis centímetros no lado esquerdo do abdômen. O serviço foi paralisado e o comandante português Manoel Lourenço Catharino prendeu Manoel Jorge Moreno, 28 anos, alagoano, também residente no navio. O oficial levou Moreno à delegacia, com mais cinco marítimos como testemunhas. Através do *Jornal do Comércio* e dos autos do processo, acessei versões e pormenores do conflito.¹⁰

Catharino reportou à polícia que Moreno e Justino brigaram enquanto trabalhavam no porão de cargas, momento em que o alagoano teria usado a faca do próprio paraense para lhe ferir. O delegado perguntou a Justino se ele reconhecia a faca apreendida, ao que disse: “a faca é minha”. Era um instrumento usado no serviço de bordo, chamada faca americana ou “de marinheiro”, de tamanho variado e geralmente de lâmina retrátil. Para ser usada como arma, dependia do manuseio e habilidades de cada um para lutar.¹¹ Em seguida, ouviram-se as testemunhas.

O moço paraense Lucas Pereira Sobrinho relatou que estava na companhia de demais marinheiros, carregando os porões com farinha. Eles teriam terminado ali e partido para carregar outro se Moreno não tivesse impedido Justino de seguir. O alagoano parou no meio da escada dizendo a Justino que continuasse o trabalho, considerado por ele, incompleto. O paraense teria dito que não obedeceria, porque ele não era o mestre. Moreno considerou aquilo um desaforo, atirou sobre Justino um paneiro (cesto de vime) e desceu para supostamente dizer: “Eu não tenho medo de você, caboclo”. Segundo outras testemunhas: “Tu pensas que é homem, seu caboclo?” ou “Não tenho medo de outra faca, caboclo”. Então puxou a faca de Justino e o estocou, deixando-o sangrar no porão enquanto fugia para o convés, onde foi detido.

¹⁰ TJAM. JMCRI – 3º D. Ofensas físicas. Manaus, 10 ago. 1904. Cx. Criminal (1904). “Ferimento grave”. *JC*. Manaus, n. 104, 1º mai. 1904.

¹¹ Adilson José de Almeida. “Sociedade armada. O modo senhorial de atuação no Brasil Império”. *Anais do Museu Paulista*, vol. 23, 2015, p. 102.

Moreno creditou verdade a parte do testemunho de Lucas, mas sua versão da história era outra: ele teria recebido ordens do mestre para fazer a baldeação às 10 horas da manhã. Já se passavam mais de quatro horas e a tarefa não se concluía. Havia dez tripulantes no *Solimões*, mas apenas ele e o cearense Raymundo Antonio de Oliveira lavavam os conveses. Dessa forma, “não podia fazer o serviço, tal a grande quantidade d’água que tinha a bordo”. Moreno então “convidou a todos seus companheiros para ajudá-lo e nenhum o auxiliou”.

Literatos com alguma experiência de trabalho marítimo, embora sem necessariamente partirem da mesma perspectiva de um marujo de ofício, dão fartas imagens de orgulho viril desencadeando disputas ou alimentando antipatias dentro dos navios. A disposição de quem realizava cada serviço podia ser pretexto ou resultado disso. O trabalho com as vassouras, por exemplo, era considerado inferior para quem buscava seguir carreira marítima, a limpeza do navio era encarada como tarefa doméstica ou infantil. E quem detivesse alguma margem de poder relegava desafetos à baldeação para reforçar superioridade masculina perante os demais.¹² A dupla do *Solimões* podia estar incumbida nessas circunstâncias. Moreno aventou a condição desfavorável de que ninguém fora solidário com eles. Além da prioridade sempre ser o carregamento do navio, ficando a limpeza em segundo plano, fato é que o encarregado da baldeação se veria num verdadeiro *tour de force*. O *Solimões* era grande demais para ser lavado por duas pessoas, com porões compartimentados, dois conveses e uma tolda. De acordo com o regulamento das Capitanias, ele deveria ser equipado com o mínimo de 30 tripulantes.

Pelo que deixa entender, Moreno se frustrou ao encontrar Justino, diferente dele, saindo com sua tarefa concluída. Ele teria dito ao paraense que continuasse arrumando o porão, sendo acusado de não ser mestre para emitir ordens daquele jeito. Moreno admitiu ter lançado o paneiro, não de acertar Justino, muito menos ser o autor da facada. Nesta versão, Justino subiu as escadas pouco depois dele, aparecendo já ferido e com a própria faca em mãos. Das declarações de Justino pouco se acrescentou à história. Disse que executou a ordem de Moreno depois de retrucar, mas sem ficar “zangado”. Segundo ele, sua vagareza foi o que “exasperou” o agressor àquela investida.

Segundo o art. 304 do Código Penal de 1890, Moreno incorreu no crime de lesão corporal, pena de um a quatro anos de prisão.¹³ No dia seguinte, o delegado concluiu o inquérito formando a sua culpa. A promotoria instaurou o processo por ofensas físicas, e uma

¹² Herman Melville. *Moby Dick*. São Paulo: Cosac Naify, 2008, pp. 240-241.

¹³ Oscar Soares. *Código Penal da República dos Estados Unidos do Brasil* [1910]. Brasília: Senado Federal/STJ, 2004, p. 628.

audiência com as cinco testemunhas para o dia 18 de maio. Aí começam as dificuldades encontradas nos processos que envolviam marinheiros: os oficiais de justiça quase nunca os localizavam por conta das viagens. No primeiro desencontro, o julgamento foi remarcado para o dia 24 de maio, depois para dia 31, dia 17 de junho, e finalmente “o juiz intimou que assim que [o navio] entrasse no porto de Manaus, fossem intimados os marinheiros para o dia 28 de junho”.

Na audiência foram interrogadas três testemunhas, as outras duas não foram localizadas de forma alguma; por sinal, desapareceram todos que não residiam no *Solimões*. O trio de interrogados eram moços jovens, analfabetos, com pouco tempo de serviço e residência a bordo. O amazonense Lucas, de 18 anos, frisou somente a boa conduta de Moreno, que não era de se envolver em “barulhos”. O cearense Raymundo Antonio de Oliveira, de mesma idade, lembrou o detalhe mais marcante para ele: quando viu sair do ferimento os intestinos de Justino “e destes, o que havia ele comido nesse dia”. Sobre o comportamento do réu, conhecia-o há poucos dias e não podia opinar. O último depoimento é idêntico ao anterior. Raymundo Chiano da Silva, paraense de 22 anos, também relembrou a cena dos intestinos e de não ter tido tempo suficiente para opinar sobre Moreno.

No dia 2 de julho interrogaram o réu. Perguntado se conhecia as testemunhas, respondeu que teve com eles apenas dez dias de convivência. Não era tempo suficiente para estabelecer laços de companheirismo. A reação violenta de Moreno também servia para corrigir uma desmoralização diante dos recém-chegados. O promotor inquiriu se havia algo a dizer ou provar em sua defesa. Então apresentou novas informações, bem diferentes daquelas contadas na delegacia.

[...] visto como tendo ficado encarregado pelo mestre do navio de representá-lo enquanto ia em terra, aconteceu que tendo dado uma ordem a Bentes, este o desatendeu e atirou-lhe os epítetos de “Corno” e outros semelhantes e que não os repete porque a decência manda calar; que ao descer ao porão, ao puxar do cós da calça de Bentes uma faca que este tinha, Bentes cortou-se.

Tais alegações não tiveram efeito e Moreno foi condenado. Em novembro, o caso foi novamente julgado. O tribunal do júri atenuou bastante a condenação, que passou para o grau mínimo do art. 303 do Código Penal: três meses e 15 dias de prisão simples. Por 10 votos a três o júri concluiu que o motivo do crime não foi frívolo. E por 11 a dois, que Moreno e Justino estiveram estranhamente em “igualdade de armas” na hora do confronto.

O que apreendemos desse episódio, mais uma vez, são critérios próprios em aceitar ou não uma dada ordem, mediante o julgamento moral e profissional de quem a emitia, além, é

claro, de seu teor étnicorracial. O alagoano não aceitou o desrespeito de um paraense de pele escura, classificado por ele como “caboclo”. Não sabemos se o termo abrangia todos os seus camaradas, mas denota um tipo de marcador social de inferiorização a Justino. Eis uma questão a ser considerada no ajustamento desses trabalhadores no pós-abolição: as marcas do passado escravista eram visíveis nas relações de hierarquia de um grupo multiétnico como a marinhagem amazônica. E a punição de Justino foi extremada e passou por critérios de masculinidade (a cartada final de Moreno foi uma desonrada acusação de “corno”). Mas as concepções do que era justo ou injusto na emissão de uma ordem também se alteravam conforme as conjunturas políticas e econômicas.

Em 1914, o setor marítimo vivia dificuldades e era difícil encontrar trabalho. Em outubro, a lancha *Carioca* retornou do rio Japurá. Após descarregar em Manaus, ela foi amarrada no igarapé do Educandos. A bordo dela moravam tripulantes assalariados à espera da próxima (e incerta) viagem. Por algum motivo, o marinheiro Francisco de tal e o moço Jonas Pereira da Silva estavam brigados. No final da tarde, Francisco descansava numa rede. Jonas adentrou a lancha e não fechou a porta do banheiro depois de usá-lo. Francisco pediu que fechasse devido o mau cheiro, mas Jonas retrucou que não obedeceria. Deu-se então uma discussão seguida de breve luta corporal. Momentos depois, Francisco escolheu Jonas para amarrar o cabo de aço da lancha. Novamente o moço recusou a ordem, eles discutiram e lutaram outra vez. Nesse turno, Francisco muniu-se de uma faca e enterrou-a nas costelas de Jonas. O marinheiro evadiu-se da cena sangrenta em uma canoa e o ferido foi encaminhado ao hospital.¹⁴

Vemos acima um marinheiro que não aceitou o desrespeito de um moço, seu inferior direto na hierarquia do convés. Mais do que uma determinação da Marinha, tal diferença era subsumida pelos próprios trabalhadores. Temos aí uma relação ambígua: por um lado, a insubordinação valia como virtude se a ordem fosse despropositada ou marcada por disputas anteriores entre o mandante e quem (supostamente) deveria obedecê-lo; por outro lado, o ofendido tinha a autoridade e a honra arranhada perante o comando e os donos do navio. Tal ambiguidade se agravava quando a convivência ultrapassava as jornadas de trabalho: Francisco se irritou com a porta do banheiro aberta na hora de seu descanso. Teoricamente, naquele momento a obediência e a hierarquia do barco deveriam estar suspensas. Assim o limite de tolerância à subordinação foi esgarçado até virar violência.

¹⁴ *JC. Manaus*, n. 3760, 13 out. 1914.

Outro caso evidencia uma ordem passando pelo crivo do ordenado, que julgaria se ela fazia sentido ou não. O *Uruguayana* estava ancorado no Purus, em julho de 1914. Às 14 horas era costume do copeiro Manoel Cordeiro tomar um cafezinho. De alguma forma ele solicitou o preparo da bebida ao cozinheiro José Rodrigues da Silva. “Este recusou-se terminantemente, alegando não haver necessidade de tal bebida àquelas horas”. O desejo do copeiro pode ter esbarrado no descanso do cozinheiro ou na incompreensão do costume daquele. O pedido de Cordeiro teria sido insistente a ponto de *parecer* uma ordem. Silva julgou aquilo inaceitável, pegou uma faca na cozinha e feriu o copeiro nas costelas. Tudo se deu na ausência do comandante que, tão logo chegara, efetuou a prisão do agressor.¹⁵

O espaço de precária acomodação também facilitava entreveros. O imediato do *Manãos* oficiou ao delegado do 2º Distrito de Manaus a prisão de Francisco de Assis Coutinho, que feriu de navalha a Manoel Martins da Silva. O imediato estava perplexo, pois a dupla era de bom comportamento. O estopim da refrega, segundo o acusado, foi Manoel jogar no rio uma calça sua quando discutiam posições de pertences. A navalhada veio em retaliação, Coutinho foi detido no porão e acusado por crime de ofensas leves.¹⁶ Os marinheiros não embarcavam com muitas mudas de roupa. Uma peça a menos era um problema porque a indumentária incompleta configurava indisciplina. Nesse caso, o espaço precário de alojamento parece mesmo ter sedimentado à briga.

Os dormitórios e locais de refeição eram os mesmos ou muito próximos dos espaços de trabalho. Um tripulante fora de serviço podia atritar com quem ainda executava seu quarto de hora. No *Índio do Brazil*, atracado em Manaus, o moço Damião Lopes estava jantando enquanto o marinheiro Valério Miranda fazia ronda nos porões, até que ele esbarrou na mesa onde o moço se alimentava, sem sabermos se por acaso ou não. Damião reclamou, mas Valério “voltando-se, deu-lhe um empurrão no peito, jogando-o sobre um monte de tábuas”. Um marinheiro não aceitaria a reprimenda de um moço tão facilmente, reproduzindo às vezes a repressão a qual também era submetido por superiores. Um foguista tentou afastar o agressor, mas o moço usou da ocasião para acertar a cabeça do rival com uma barra de ferro.¹⁷ Na ausência dos oficiais os marujos ajustavam por conta própria suas diferenças e reforçavam a hierarquia do convés. Mostrar quem “mandava”, mais do que simplesmente representar desunião da categoria, reforçava valores de masculinidade presentes no mercado de trabalho e

¹⁵ *JC. Manaus*, n. 3.668, 13 jul. 1914.

¹⁶ *JC. Manaus*, n. 3.469, 23 dez. 1913.

¹⁷ “A provocação acabou em sangue”. *JC. Manaus*, n. 8.940, 14 fev. 1930.

na vida associativa, além de expressar aspirações de liberdade pela chance de resolver questões sem interferência de superiores ou instituições.

Outra situação fora das vistas dos superiores eram os momentos de lazer. O *Perseverança* estava aportado em fevereiro de 1906. Após jantar, um grupo de foguistas se divertia no porão. Dentre eles, Hermínio Laureano Cardoso, paraense de “cor morena”, Gualdino Antonio Pereira, amazonense, e Martinho Candido Ribeiro, cearense. Todos residiam no Pará e celebravam o fim da viagem. O superior deles, o maquinista maranhense Otaviano Martins Ribeiro ouviu então um barulho no porão e para lá seguiu, pensando “passar alguma coisa de anormal”. Lá foi “informado de que era uma brincadeira entre dois foguistas”. Hermínio e Martinho estariam empurrando-se numa disputa de força. O maquinista desceu ao porão após um segundo estrondo e lá encontrou Hermínio com um ferimento no tórax feito à navalha e Martinho contido pelos colegas. A disputa deve ter ultrapassado o limite da brincadeira.

Na delegacia, os cinco marinheiros depoentes contaram a mesma história: a dupla se desentendeu depois da bebedeira e de empurrões, tendo Martinho ferido Hermínio com uma navalha. Esse relatou que “questões de pouca importância” motivaram a briga. Já Martinho negou ser o autor dos ferimentos, mas concordou que o porão era um lugar inapropriado para aquelas atividades:

[...] no sábado, 10 do corrente, estando com outros companheiros bebendo cachaça e vinho tinto a bordo do *Perseverança*, ancorado no nosso porto, travaram uma brincadeira, dando empurrões uns nos outros, e disso resultou ferir-se nas pontas de paus do curral dos bois o seu companheiro Hermínio de tal, como o respondente e mais dois empregados de bordo; que não foi o respondente o autor dos ferimentos feitos em Hermínio de tal.

O caso foi arquivado pela Justiça sem abertura de processo.¹⁸ Havia razões ocultas na agressão do foguista cearense contra o colega paraense? Ao que parece, Hermínio sequer reagiu, talvez porque fosse mais magro e fraco do que Martinho, segundo mostra o exame de corpo de delito, ou teriam os colegas impedido que algo pior se sucedesse.

Já vimos que lâminas eram, em princípio, usadas para o serviço e não para defesa pessoal. Por isso viviam embainhadas na cintura, visíveis a todos. Para serem utilizadas em brigas exigia-se a mesma força física empregada na realização do trabalho. Caso o marinheiro fosse acostumado em centros urbanos, saberia evitar ostentação de armas para segurança individual em aglomerações. O bom manejo de navalhas, por exemplo, incluía o fator surpresa, como suscitam algumas incidências vistas aqui. O uso desse tipo de força limitava

¹⁸ TJAM. JCRI – 3º D. Ofensas físicas. Cx. Criminal: 1906. Manaus, 24 abr. 1906.

autoritarismos e rivalidades, orientada por virtudes dos marítimos. A presença de navalhas nos bolsos, escondidas ou sugeridas, denotava ainda possíveis capoeiras – indivíduos recorrentes na marinhagem brasileira – além de ser um indicador racial.¹⁹

O *Marcílio Dias* viajava pelo rio Tarauacá em 14 de março de 1914. Enquanto os oficiais jantavam, longe da vista deles “brincavam” no convés o marinheiro Manoel Raymundo Lisboa e o moço João Augusto de Souza. Trocavam golpes de forma amistosa até Manoel aplicar uma rasteira que fez João “ir de nariz no assoalho”. O moço levantou-se furioso, sacou sua faca americana e foi para cima do outro que assumiu postura de defesa, sendo ferido nos braços e nas nádegas. Os colegas partiram para conter a refrega. João foi preso em flagrante e posto a ferros.²⁰ A ausência momentânea dos superiores dava escapes à rigidez de bordo, mas não atenuava conflitos entre marujos e foguistas, como vemos, com recorrente uso de armas brancas. O marítimo bom de briga evitava conflitos a bordo mesmo sob risco de perder o emprego ou a vida. E valentões e capoeiras continuavam equipando desde que executassem bem o seu trabalho.

Ainda em 1914, os moços do *São Salvador* Emiliano Soares e José Pedro da Silva se desentenderam. Ao que parece, Emiliano vivia desafiando José Pedro com rasteiras de capoeira. Com o navio ancorado, Emiliano saiu para beber e retornou às 21h30m “meio alcoolizado”. Então se engalfinhou outra vez com José Pedro. O mestre tentou apartá-los, dando voz de prisão a Emiliano. “No momento em que era aberta a porta do porão, Emiliano Soares negou-se a penetrá-la, sacando de uma navalha com que tentou ferir o seu superior”. Prestemos atenção à forma comum do jornalismo justificar a repressão vertical: “Ante a atitude de Emiliano, num *precipitado gesto de conservação*, Caetano Miranda puxou de uma [pistola semi-automática] ‘mauser’, detonando-a sobre o seu subalterno, que recebeu a bala pouco abaixo do mamilo direito”. O mestre se entregou e o imediato conduziu-o à delegacia e a Emiliano ao hospital.²¹

As armas de fogo estavam ao alcance dos oficiais para contenção dos subalternos, geralmente munidos de facas e navalhas. Certamente não as recorriam apenas em casos extremos como também para reafirmar autoridade. No igarapé do São Raimundo, o foguista Severino Luiz da lancha *Curuny* desobedeceu ao 1º maquinista Joaquim Carneiro na limpeza

¹⁹ Cf. Carlos Eugênio Líbano Soares. *A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2004. João José Reis. *Ganhadores*, p. 333. No Amazonas, muitos eram oriundos do Pará, onde a capoeira adquiriu características próprias, como mostra Luiz Augusto Leal. *A política da capoeiragem. A história social da capoeira e do boi-bumbá no Pará republicano (1888-1906)*. Salvador: Edufba, 2008.

²⁰ *JC*. Manaus, n. 3.579, 14 abr. 1914. Vila Seabra é o atual município de Tarauacá, no Acre.

²¹ *JC*. Manaus, n. 3.563, 28 mar. 1914. Grifos meus.

das caldeiras. Diz o jornal: “Joaquim entendeu que a sua ordem era um decreto e sacando um revólver botou-o no frontispício de Severino”. O pessoal da lancha evitou a tragédia e o “severo maquinista foi botar azeite na ‘engrenagem’ da 2.^a Delegacia”.²² Durante a Grande Guerra, um navio parado abrigava homens frustrados com incertezas e salários atrasados. Sem lucros, os armadores não distribuía os soldos, incitando desobediências. O maquinista da *Curuny* pode ter se armado por conta própria ou pelo dono da lancha para se precaver disso. Eventualmente, os subalternos buscavam se equiparar em força contra a desigualdade das relações de trabalho. Era possível acessar armas de fogo no mercado clandestino, mas nas principais ruas de Manaus havia armazéns vendendo dentre máquinas de costura e ferramentas, revólveres, espingardas e rifles.²³ A qualidade desse armamento era determinante para intimidar concorrentes aos postos de trabalho.

Criada na Alemanha em 1895, a Mauser C96 tornou-se um objeto cobiçado entre a marinhagem. Tratava-se da primeira pistola semi-automática a ser vendida como item de defesa pessoal. Foi amplamente utilizada na Grande Guerra e sua eficácia fazia sucesso. A pistola não era usual nas forças armadas nem na polícia, mas localizei algumas em posse da marujada. O marinheiro Manoel de Sant’Anna desfilava com uma Mauser pelos trapiches da Manáos Harbour. E não poupou disparos no seu rival pessoal e de profissão, Arthur de Arruda.²⁴ Quando valentões como Sant’Anna eram contratados, suas armas os acompanhavam a bordo como um recurso de sobrevivência – iam escondidas nas malas, debaixo das roupas ou adquiridas no curso das viagens, negociadas com colegas e passageiros. Possuidores de antecedentes criminais também chegavam a ser armados pelos patrões para intimidar e facilitar uma maior exploração do trabalho.²⁵ Fosse para defesa pessoal ou para incutir medo, foram muitas as ocorrências de “disparos acidentais” na imprensa da época.

Pelo que aparentam, muitas ocorrências eram mesmo acidentais, já outras sugerem ações propositais.²⁶ Nas primeiras, o mais comum era alegar ignorância no uso dos

²² “Só para espantar”. *JC. Manaus*, n. 4.610, 24 fev. 1917.

²³ O Armazém de Ferragens da Avenida, na av. Sete de Setembro, vendia toda sorte de munições e armas: rifles; espingardas Winchester; revólveres Smith and Wesson e Colt; pistolas Mauser, Parabellum, Savage e Browning. *O Imparcial*. Manaus, n. 53, 17 fev. 1918.

²⁴ *JC. Manaus*, n. 4.903, 20 dez. 1917. *A Capital*. Manaus, n. 155, 20 dez. 1917.

²⁵ Em Nova York, após derrota de uma greve portuária (1919), sujeitos armados foram infiltrados pelos patrões nos locais de trabalho e até dentro dos sindicatos. Howard Kimeldorf. *Reds or Rackets? The Making of Radical and Conservative Unions on the Waterfront*. Berkeley: University of California Press, 1989, p. 121.

²⁶ Um exemplo de acidente ocorreu com o marinheiro José Leite da Silva da lancha *Rápido*. Depois do trabalho nos porões, José foi até sua mala, mas não viu que sob ela estava o revólver do moço Benedito de tal. Na queda a arma disparou e acertou seu tornozelo. Revoltado com a imprudência do moço, José lançou a dita arma no igarapé do São Raimundo. *JC. Manaus*, n. 3.906, 11 mar. 1915.

mecanismos. Um caso exemplar é de 1893, durante viagem do *Purus* pelo rio Juruá: em seu camarote, um maquinista mostrava uma espingarda a um passageiro da 3.^a classe, enquanto outro maquinista descansava numa rede em frente ao aposento. O dono da arma explicava ao visitante o modo de usá-la, quando (supostamente) sem saber que estava carregada, acertou o coração do colega do lado de fora. A vítima foi enterrada no dia seguinte e a bordo fora aberta uma subscrição para socorro de sua viúva e filhos. “A polícia não encontrou culpa no maquinista” que teve seu nome resguardado.²⁷ Certas oscilações do mercado de trabalho explicam a conveniência desses acidentes.

A importação de carvão à Amazônia foi prejudicada com a greve no porto de Londres (1912). Os carvoeiros de Manaus padeciam com a falta de emprego, gerando disputas mais violentas entre eles. Em setembro de 1912, no *Comendador Eduardo*, o carvoeiro paraense Armando Ferreira atirou à queima roupa na coxa direita do colega amazonense Manoel Florentino Aranges, que ficou fora de serviço por pelo menos um mês no hospital. Armando foi preso, pagou fiança e ganhou a liberdade, com chances de evadir na sua próxima equipagem. A polícia continuou investigando por suspeitar de um crime e não um acidente.²⁸

A rotina de bordo era orientada por ritmos requeridos e impostos pelos oficiais. Mas os momentos de quebra dessa rotina, como os vistos aqui, propiciavam que diferentes aspectos de vida e relações sociais dessem novos rumos às tarefas executadas pelos marítimos. Ações possíveis de um cotidiano não tão restritivo evidenciam escolhas criadas para mitigar a dureza da vida a bordo. Durante as alterações, “no lugar da monotonia e do trabalho surgia a liberdade, que permitia ao marinheiro largar a vassoura para empenhar-se em ouvir, participar e discutir todas aquelas novidades patrocinadas” pela confusão.²⁹

O controle do cotidiano era interrompido enquanto durasse a desordem. Isso atrasava o retorno às tarefas por causa das averiguações, eventuais apartes, reprimendas e prisões. Em qualquer contexto, o comandante saía prejudicado, pois parava o andamento do navio para arbitrar contendas. Evitar que isso ocorresse consumia a maior parte das suas obrigações, o que alimentava a execução de penas exemplares e violentas aos infratores. Para Álvaro Pereira do Nascimento, toda indisciplina na Armada era uma forma de ataque ao comando e seu exercício de autoridade. Na marinha mercante, os oficiais não ficavam atrás nas reverências requeridas, embora o contexto assalariado afrouxasse permanências no navio e a obediência a eles. Contudo, a aproximação entre a Marinha de Guerra e a mercante se dava

²⁷ “Morte casual”. *Diário de Manáos*, n. 112, 21 nov. 1893.

²⁸ “Tiro casual e ferimento grave”. *JC. Manaus*, n. 3034, 28 set. 1912.

²⁹ Álvaro Pereira do Nascimento. *Do convés ao porto*, p. 162.

pela sujeição de ambas ao Ministério da Marinha e seus códigos disciplinares. Michael Bennet conclui algo parecido no contexto norte-americano: os marítimos ansiavam por experiências que permitissem fugir do confinamento e da hierarquia de bordo. Bennet demonstra que algumas das formas utilizadas nisso ancoravam-se na intensa competitividade entre os estratos inferiores dos navios. Apesar de serem um tanto autodestrutivas, as querelas horizontais abrandavam a sensação de confinamento e davam brechas para que outras formas de resolução aos problemas emergissem naquela convivência.³⁰

As brigas também apostavam numa momentânea inversão na hierarquia de bordo e na subalternidade estimulada entre os mais rasos. No geral, esses tripulantes advinham de estratos pobres de diferentes lugares do Brasil. Eles traziam consigo o conhecimento de táticas de resistência utilizadas tanto no enfretamento contra patrões, polícia e demais instituições quanto do movimento operário. Havia entre eles uma manutenção simbólica da liderança, dos ajustes violentos, das rivalidades, das provas de força e coragem, além de uma fronteira nublada entre a vida fora do trabalho e a rotina das tarefas, principalmente para quem residia no próprio navio.

Já as brincadeiras nas horas de descanso desencadeavam questões pessoais entre os marítimos, interrompendo a ideologia de mando e obediência, tida pelos oficiais como força motriz da disciplina. As tarefas eram realizadas por acordos existentes entre o grupo, ainda que as ordens viessem de cima para baixo com uso recorrente de violência; enquanto que, entre o oficialato, a vigilância exercida podia se valer de certas instâncias de relações pessoais, identificação étnica e racial, confiança e amizade. Longe de desprezar a imposição dura e ríspida da hierarquia, para uma longa e suportável convivência embarcada, impor limites à dominação era fundamental.

Constantemente esses limites eram definidos por noções de valentia, masculinidade, coragem e virilidade. Segundo Benito Schmidt, sob certas profissões pairam simbologias e ambiguidades de gênero que condicionam formas específicas de dominação e resistência. Tal apontamento estimula a pensar que, exaltando tais virtudes, o marítimo também pleiteava melhores posições perante colegas, superiores e armadores. Isso também garantia a manutenção das disputas no mercado de trabalho e na construção de respeitabilidade no movimento organizado desses trabalhadores, experiências marcadas por normas socialmente

³⁰ Michael J. Bennet. *Union Jacks. Yankee Sailors in the Civil War*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2004, p. 101.

aceitas de heteronormatividade.³¹ O lado mais brutal da masculinidade expressava-se no uso do flagelo corporal como reforço de superioridade individual e do lugar de subalternidade dos corpos rebeldes, especialmente os de pele escura.

O terrível espetáculo da autoridade

Joseph Orton Kerbey foi cônsul dos Estados Unidos em Belém entre o final do século XIX e início do XX. Em suas primeiras incursões fluviais, escreveu ao jornal *The Pittsburg Dispatch* que o comandante amazônico se sentia “um conquistador a bordo de um *man-of-war*”. Eram resquícios de quando o principal tráfico realizado era de “índios selvagens” para trabalhos forçados. Os vestígios da escravidão negra também se manifestavam no trato com a tripulação, incapazes de “avançar com a civilização ao seu redor”. Os bilhetes dos passageiros não garantiam nenhum tipo de direito, muito menos viam valor em contratos ou regulações de trabalho. Na vastidão das águas sua autoridade era absoluta e incontestável, faziam o que queriam. Mas, segundo Kerbey, nem todos eram assim. O comandante Carlos Ferreira, por exemplo, seria “um navegador português” de cortesia ímpar.³²

No país de Kerbey era antiga a história de campanhas contra o autoritarismo e a violência de oficiais navais.³³ Lá os críticos atacavam essas posturas, mas cuidavam para que não fossem reduzidas a instituições ou empresas. As exceções serviam para dizer que a crueldade era uma ação individual, por isso ele enfatizou o bom comandante português.³⁴ É nítido o verniz de navio negreiro e a semelhança com denúncias abolicionistas na véspera da proibição do tráfico. O texto era endereçado ao leitor “civilizado” de Pittsburgh, para despertar perplexidade com comandantes dos trópicos afeitos à barbárie e à escravidão numa terra de selvagens.

Vinte anos depois uma frota de 14 navios, destinada à Amazônia, era construída na mesma Pittsburgh. O empreito foi encabeçado pelo comandante E.E. Brown, que havia sido enviado ao Brasil “para investigar o tipo de embarcação mais adequado para o comércio de

³¹ Benito Bisso Schmidt. “Complexificando a interseccionalidade. Perspectivas *queer* sobre o mundo do trabalho”. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 10, n. 19, 2018, p. 40.

³² Joseph Orton Kerbey “Across a Continent. Brazilian Officers Are the Greatest Tyrants on Earth”. *The Pittsburg Dispatch*, Sunday, 18 dec. 1892.

³³ Leon Fink. *Sweatshops at Sea. Merchant Seamen in the World’s First Globalized Industry, from 1812 to the Present*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2011, p. 45. O açoitamento naval foi abolido nos Estados Unidos em 1850, segundo Thomas Buchanan. *Black Life on the Mississippi. Slaves, Free Blacks, and the Western Steamboat World*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2004, pp. 56-57.

³⁴ Assim conclui Myra Glenn sobre relatos de críticos e vítimas da tirania naval. As denúncias eram moderadas e relegadas a casos individuais de maus oficiais que maculavam a imagem de empresas probas e úteis ao país. *Campaigns Against Corporal Punishment. Prisoners, Sailors, Women, and Children in Antebellum America*. New York: State University of NY Press, 1984, p. 96.

borracha na Amazônia”. A ideia era ocupar o rio Amazonas com esses navios e 20 pilotos treinados no rio Yukon, na divisa do Alasca com o Canadá, cujas correntezas ajudariam na adaptação desses pilotos ao rio Amazonas, substituindo os comandantes amazônicos.³⁵ Talvez fosse este o ideal de civilização ansiado por Kerbey décadas atrás. Mas a despeito da dos critérios pouco claros da desqualificação do cônsul, suas acusações estavam no rumo correto: o trabalho marítimo no interior do território brasileiro era eivado pela tirania de seus comandantes e fruto da cultura escravista do mundo senhorial recém-findo.

De fato, o espaço fluvial não gozava de qualquer regulação de trabalho. Sobre as águas, a autoridade do comandante era soberana. Quanto mais distante se estivesse das cidades, ele era a única autoridade jurídica e policial, além de representante e intermediário das companhias com as equipagens.³⁶ O único canal institucional recorrido pelos marítimos sobre os acontecimentos a bordo eram as Capitania dos Portos. Essa devia guardar pela segurança de navios, mercadorias e pessoas, abrindo sindicâncias e punindo infratores que seriam conduzidos a autoridades civis. Mas a Capitania constituía um poder terrestre, dirigido por um capitão de fragata mais sintonizado aos comandantes do que com a marinhagem. Aliás, sua atuação só pode ser verificada com navio e tripulação aportados. Qualquer tipo de regulamentação marítima elaborada em terra era reinterpretado no mundo flutuante, no qual o poder do estado e o domínio pessoal dos comandantes se misturavam.³⁷

Havia métodos e procedimentos próprios para administrar o navio e punir infrações longe das vistas terrestres. Desde o tempo do tráfico negreiro, o comandante ocupava uma posição estratégica na economia capitalista em expansão. Segundo Marcus Rediker, seu poder apoiava-se na praxe da vida marítima, na lei e na geografia social. O estado autorizava-lhe o emprego de castigos corporais pela “subordinação e a normalidade” de seus comandados, enquanto fosse a ponte entre “os mercados do mundo”. Qualquer desafio à sua autoridade podia ser considerado motim e insurreição. “O isolamento geográfico do navio, longe das instituições que controlam a sociedade, constituía ao mesmo tempo uma fonte e uma justificação dos poderes desmedidos” do comandante.³⁸

Os flagelos corporais conformam padrões de violência no cerne da hierarquia a bordo. Porém, mais do que afirmar que determinado fenômeno é “violento” vale entender as

³⁵ O projeto foi noticiado pelo Sailors’ Union of the Pacific no seu jornal *Coast Seamen’s Journal*. San Francisco, n. 2.145, 8 nov. 1911. O projeto não se concretizou, cabendo maior investigação de seus pormenores.

³⁶ Sergio Paolo Solano. “De bogas a navegantes. Los trabajadores del transporte por el río Magdalena, 1850-1930”. *Historia Caribe*, vol. 3, 1998, pp. 3-4, p. 68.

³⁷ Isaac Land. “Customs of the Sea. Flogging, Empire, and the ‘True British Seaman’, 1770 to 1870”. *Interventions*, vol. 3, n. 2, 2001, p. 171.

³⁸ Marcus Rediker. *O navio negreiro*. Uma história humana. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 196.

estratégias de controle e dominação sociais praticadas nos navios, isto é, o conjunto de ideias dominantes no mundo marítimo, supostamente auto-explicativo no campo do pensamento e da ação.³⁹ Álvaro Pereira do Nascimento sublinha a diversidade de fronteiras existentes e despercebidas pela simples dicotomia oficiais/subalternos. O nível de brutalidade dos castigos físico variava conforme: a cor da pele, a orientação sexual, o comportamento, posições de liderança ou vantagens dentro do navio, envolvimento com associações operárias, a falta de aptidão às tarefas etc. Para incutir e terror e mitigar o risco de motins, a aplicação do castigo físico era agravada com a concepção do marítimo ideal.⁴⁰ Todo corpo que escapasse dos lugares da masculinidade, virilidade, robustez física, morigeração, subserviência etc. era alvo em potencial da tirania. Esse padrão disciplinar era reivindicado tanto na Armada quanto na marinha mercante, sendo o oficialato de ambas formado nas mesmas instituições e sob os mesmos preceitos.

Já posso adiantar que os castigos físicos diminuíram com a emergência das associações marítimas. O fim dos maus tratos foi uma pauta crucial dessas associações, nos anos 1910. Nesse item, analiso alguns episódios de violência ocorridos entre 1899 e 1904, durante o processo de criação das primeiras entidades marítimas em Manaus. Veremos como o recurso da violência surge como um padrão estandarizado que associava subalternidade a lugares racialmente circunscritos. Isso é fundamental para compreender o associativismo dos subalternos, que combatia as desqualificações morais e sociais atribuídas aos seus lugares de trabalho. As principais vítimas de castigos físicos ocupavam a taifa (cozinheiros, despenseiros e criados), o convés (marinheiros e moços) e o fogo (foguistas e carvoeiros). Não sem razão, eram grupos compostos de maioria não branca e de origens nordestinas.

Os criados eram o elo mais vulnerável do navio e serviam ao comando, convés e cozinha ao mesmo tempo. Eram meninos (e raras meninas) negros e mestiços, oriundos dos interiores e de comunidades ribeirinhas, e alguns de origem ibérica. Os criados possuíam margens muito estreitas para pedir socorro e precisavam esperar a proximidade de algum núcleo urbano para buscar auxílio. As Capitania e as delegacias eram as repartições que mais recebiam denúncias de flagelos corporais. Como fizera Domingos Rodrigues, criado na lancha *Alfredo*, que foi à Capitania do Amazonas queixar-se do despenseiro Macário de tal por

³⁹ Sílvia H. Lara. *Campos da violência*. Escravos e senhores na Capitania do Rio de Janeiro, 1750-1808. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 44. Sobre o cuidado necessário em chamar de “violento” um fenômeno como a escravidão, reduzindo-o ao castigo físico, diz a autora na p. 111: “é preciso explicar a especificidade deste castigo físico, não pela mera descrição de seus ‘instrumentos’ mas sim de suas características específicas, enquanto presença numa relação de dominação específica, historicamente determinada”.

⁴⁰ Álvaro Pereira do Nascimento. *Do convés ao porto*, pp. 3-4.

espancamento. A causa era trivial: “Motivou o incidente ter o despenseiro mandado Domingos preparar a mesa e este responder-lhe que o não faria por ser ainda cedo”.⁴¹

A criadagem vivia uma dinâmica de trabalho compulsivo, na qual imperava o domínio pessoal das relações de trabalho, e sobre eles pesava a execução de ordens de todos os tripulantes. O pessoal da taifa vivia algo parecido, embora com margem maior de tolerância por responderem pela alimentação no navio. Ambos os grupos eram vistos mais pelo lugar do trabalho doméstico do que da marinhagem propriamente dita. Havia um critério hierárquico não escrito: caso seu comportamento excedesse a deferência esperada, as consequências podiam ser severas.⁴² As reprimendas iam de humilhações verbais a surras, prisões e pena de trabalho dobrado.

Alguns não conseguiam suportar e procuravam se libertar do sofrimento lançando-se nas águas, na esperança de serem levados pela correnteza ou abandonando a existência. A Capitania do Porto do Pará estava investigando denúncias contra o imediato do *João Coelho*, acusado de espancar brutalmente o criado Heliodoro até que ele “se atirasse n’água”. O imediato proibiu à tripulação que “o livrasse de perecer afogado”. Estamos diante da imputação de uma pena de morte por afogamento. Essa ilimitada crueldade de bordo comovia os leitores dos jornais.⁴³

Aqueles tidos por fracos ou delicados sofriam ainda mais. Em 1910 um caso chamou bastante atenção. O foguista João de tal, apelidado Borboleta, foi torturado física e psicologicamente pelo comandante da lancha *Onça* Miguel Arcanjo Neves, a ponto de pular desesperado no rio Purus. Os passageiros denunciaram o caso ao capitão do porto do Amazonas e levaram-no à imprensa. O armador Carvalho Júnior antecipou a própria defesa, relegando a Neves a imposição de trabalho dobrado ao foguista, que implicava numa jornada de 24 horas de trabalho. Na melhor das hipóteses, esperava-se que João tivesse encontrado refúgio nas matas porque dificilmente sobreviveu às corredeiras do Purus.⁴⁴

⁴¹ *A Federação*. Manaus, n. 696, 8 jul. 1900.

⁴² O ambiente doméstico possibilitava vantagens pouco usuais a outras categorias, embora o preço fosse o domínio pessoal de seus corpos. Anne McClintock. *Couro imperial*. Raça, gênero e sexualidade no embate colonial. Campinas: Editora da Unicamp, 2010, p. 127.

⁴³ “Inquérito contra um imediato”. *JC*. Manaus, n. 2.048, 11 dez. 1909. Os debates nos jornais e no âmbito da Justiça, nas décadas 1870 e 1880, foram determinantes na criação da lei que aboliu a pena de açoites no Brasil, em 15 de outubro de 1886. A publicização de casos de sevícia serviu para sensibilizar a população e pressionar políticos e senhores de escravos, cf. Ricardo Pirola “O castigo senhorial e a abolição da pena de açoites no Brasil: Justiça, imprensa e política no século XIX”. *Revista de História*, n. 176, 2017. Mas nos navios a prática vigorou até a década de 1910.

⁴⁴ “Caso a apurar”. *JC*. Manaus, n. 2.085, 19 jan. 1910. A. Carvalho Jr. “Resposta a apelo de um sevandija”. *JC*. Manaus, n. 2.118, 21 fev. 1910. “Continuação”. *JC*. Manaus, n. 2.119, 23 fev. 1910.

Convém lembrar que o suicídio por afogamento era uma forma histórica dos africanos livrarem suas almas do sofrimento do tráfico atlântico e, numa espécie de batismo, retornarem à África.⁴⁵ Não é difícil tal memória revisitada por afrodescendentes quando as expectativas de liberdade no pós-abolição ruíam de alguma forma. Os recursos de enfrentamento aos castigos físicos encolhiam quanto mais distante se estivesse do poder terrestre. O agente da violência conseguia isolar o castigado, fragilizando sua saúde emocional ao apartá-lo do convívio social, impondo-lhe duas saídas desesperadas: o assassinato ou o suicídio.

As justificativas desses castigos iam da indisciplina ao crime comum, dos quais roubos e furtos eram bem comuns. Se arrolarmos os objetos furtados, veremos que eles conotam a miséria vivida pela marinhagem e até serviam para compensar a exploração e os maus tratos.⁴⁶ Com base na imprensa, listei pequenos animais (um galo e um papagaio); quantias de dinheiro; toalhas; fazendas; cortinas; vestuário (lenços, paletós, camisas, calças, sapatos e chapéus); e, claro, mercadorias (borracha, alimentos e latas de óleo). Nada em larga monta. Apossar-se de roupas era o mais comum, a surrada indumentária dos marujos motivava um contínuo interesse por panos e peças prontas. As roupas em Manaus eram duas ou três vezes mais caras que na Europa e os soldos não eram suficientes.⁴⁷ Acusar alguém de roubo também embasava a aplicação do castigo físico sem que necessariamente se provasse o delito, bastando apenas sugerir que o infrator passou para frente o produto do crime. O acusado se via à mercê de um oficialato que camuflava qualquer motivação à execução das penas.

Em 1913, o comandante do *Sucré* José Vaz Ramalho de Brito enviou à Capitania do Porto do Amazonas o taifeiro Alfredo Pereira Gomes, suspeito de roubo. Seu estado físico chamou a atenção das autoridades, que passaram a investigar o comandante após ouvir Alfredo. Era “exato o espancamento do taifeiro pelo comandante, que o mandou fazer de um modo bárbaro; que a vítima fora amordaçada, tendo recebido toda espécie de castigos”. Para aumentar o rol de infrações e justificar a tortura, Brito o acusou de estuprar uma “passageira de nacionalidade peruana”.⁴⁸ Esse crime mobilizaria a opinião pública ao seu favor pelos incômodos diplomáticos, mas acima de tudo, o objetivo era desmoralizar o taifeiro: o estupro maculava a honra perante a sociedade e seus pares. Mundo afora, a acusação de violência sexual era inclusive motivo usual para o chicote, um dos prováveis artefatos usados contra

⁴⁵ Robert W. Slenes “*Malungu ngoma vem! África encoberta e descoberta no Brasil*”. *Revista USP*, n. 12, 1991-1992, p. 54. Para Sowande Mustakeem, o suicídio era uma maneira de o escravizado romper de vez aquele destino e conquistar a liberdade permanente no Além. *Slavery at Sea. Terror, Sex, and Sickness in the Middle Passage*. Urbana: University of Illinois Press, 2016, p. 107.

⁴⁶ Paulo Marreiro Santos Júnior. *Criminalidade e criminalização de práticas populares em Manaus(1906-1917)*. Dissertação de mestrado. São Paulo, PUC/SP, 2005, p. 186.

⁴⁷ Joseph Woodroffe. *The Upper Reaches of the Amazon*. London: Methuen & Co. 1914, p. 300.

⁴⁸ *JC. Manaus*, n. 3.123, 7 jan. 1913.

Alfredo. O açoitamento servia no combate a outros “desvios sexuais”, como a sodomia e demais afrontas à masculinidade valorizada no mundo marítimo.⁴⁹

O chicote demarcava o limite entre mulheres e homens e entre homens e animais, limites imprecisos por serem frequentemente reinscritos pela lógica de dominação colonial.⁵⁰ O açoitamento naval deita origens no tráfico atlântico, quando sua constância naturalizou a violência contra o corpo insurgente a todos os embarcados, de sorte que foi estabelecido historicamente como norma de disciplina, praxe nas marinhas mercante e de guerra de países receptadores do tráfico de pessoas. No Brasil e nos Estados Unidos, a aplicação da correção visava quebrar a resistência e a altivez de homens negros que estimassem uma vida em liberdade e brancos que desafiassem a autoridade naval. Antes que eles se irmanassem numa eventual rebelião, um verdadeiro espetáculo do terror era armado nos conveses e porões. Uma das formas de atacar esse sentimento de liberdade era diminuir a auto-estima e os valores de virilidade do insurgente. Os relatos dessas práticas foram responsáveis por aderências ao abolicionismo ao redor do mundo, mas o movimento pelo fim dos castigos físicos excedeu o fim da escravidão e sempre que possível era denunciado como um vestígio de sua brutalidade.⁵¹ O caso a seguir ilustra esse terrível espetáculo da autoridade, orientado por lógicas de racialização moldadas nos negreiros e no mundo da escravidão.

O vapor Itucuman estava aportado em Manaus, na noite de 21 de novembro de 1904, quando o despenseiro espanhol Albertino Coutinho de Barros acusou o criado Cyriaco Agostinho Pereira, maranhense de “cor preta”, de haver furtado um relógio de ouro seu. Albertino pegou revólver e correias e junto com o cozinheiro argentino Jesus Perez Iglesias, de cacete e chibata em mãos, seguiu para o camarote de Cyriaco. Toda tentativa de açoitamento era tensa a ponto de facilmente desencadear motins, por isso era comum que o executor portasse armas letais, apesar dos comandantes serem os detentores do poder de fogo.⁵² O protocolo foi seguido pelo despenseiro que agiu como um oficial, sentindo-se superior ao infrator por critérios hierárquicos e raciais. Ele invadiu o recinto de Cyriaco “a fim de tomar sua desforra, e encontrando-o a dormir açoitou-o” no rosto. Acordado no sobressalto, o criado vibrou uma paulada no espanhol antes dele fazer uso do revólver e o nocauteou. O comparsa argentino preferiu recuar. Surgiu então um terceiro agressor, o

⁴⁹ B.R. Burg. *Boys at Sea*. Sodomy, Indecency, and Court Martial in Nelson’s Navy. Houndmills: Palgrave Macmillan, 2007, p. 129.

⁵⁰ Anne McClintock. *Couro imperial*, p. 129.

⁵¹ John Grider. “‘I Espied a Chinaman’. Chinese Sailors and the Fracturing of the Nineteenth Century Pacific Maritime Labour Force”. *Slavery and Abolition*, vol. 31, n. 3, 2010, p. 473.

⁵² Aaron Jaffer. *Lascars and Indian Ocean Seafaring, 1780-1860*. Shipboard Life, Unrest and Mutiny. Woodbridge: Boydell Press, 2015, p. 34.

copeiro português Felisberto Gomes de Freitas, munido de navalha com a qual feriu o acuido Cyriaco. O dono do navio, o cearense Manoel Dias Martins, que dormia a bordo antes de a confusão começar foi quem chamou a polícia.

O inquérito policial deduziu que Albertino, Cyriaco e Felisberto cometeram crimes de ofensas físicas, sendo mais grave a “tentativa de morte” praticada pelo primeiro. Esse alegou que o criado era suspeito, pois “havia entrado para bordo há cousa de dois dias”. À lógica da suspeição quanto a novatos diante de um grupo entrosado (estrangeiros brancos da taifa) acrescentavam-se julgamentos morais condicionados ao racismo: em pouco tempo lançaram desconfiança ao nacional negro e despossuído. Em sua defesa, Iglesias disse ter acompanhado Albertino “por curiosidade”. Negou que estivesse armado e declarou que o espanhol foi surpreendido pela agilidade do criado em revidar com a acha que mantinha ao alcance. Num ambiente em que Cyriaco igualmente pouco conhecia quem o rodeava, dormia ele com chances de defesa numa eventual surpresa. Os taifeiros não hesitaram em justificar o castigo, afinal, queriam convencer de que lidavam com um gatuno.

Pelo que sugerem as testemunhas, havia oito tripulantes no momento, sendo apenas três brasileiros. Um deles, o comandante cearense Luiz Gonzaga Lopes Frota reforçou que Iglesias e Albertino teriam combinado de antemão o açoitamento, a despeito da sua autoridade. Apurou que o espanhol e o argentino foram justiça um roubo que até o final da sindicância não mostrou procedência. A ação isolada dos taifeiros indica descrença na execução do castigo por intermédio do comandante. Suponho que a relação entre Frota e Cyriaco passava por velhos códigos de proteção ou paternalismo, utilizados favoravelmente na experiência de liberdade por egressos do cativo. O comandante fez boa imagem do criado, desacreditou o furto e sublinhou a crueldade de seus agressores à polícia.

Marítimos negros eram as principais vítimas de açoitamento, principalmente os da cozinha e da criadagem. Essas ocupações habitavam uma esfera ambígua que não pertencia ao oficialato nem ao restante da marinagem. O pessoal da taifa, especialmente o despenseiro (como Albertino), respondia diretamente ao dono do navio e chegavam a ultrapassar a autoridade do comandante. Já os criados atendiam aos oficiais em particular, podendo obter favoritismos mal vistos pela tripulação. Muitas vantagens podiam ser recebidas bajulando superiores, uma antiga estratégia da escravidão no mundo doméstico.⁵³ Podemos apenas supor, a documentação não avança muito sobre as relações de Cyriaco e o comandante ou de Albertino e o dono do navio. O fato de Cyriaco possuir um camarote próprio também suscita

⁵³ W. Jeffrey Bolster. *Black Jacks*. African American Seamen in the Age of Sail. Cambridge: Harvard University Press, 1997, pp. 72-73, p. 81. João José Reis. *Ganhadores*, p. 233.

algum privilégio, coisa bem incomum para um criado. Certo é que ele gozava de simpatias a bordo, como mostram as testemunhas que não endossaram a suspeita de roubo ou a justiça do castigo, muito pelo contrário.

O primeiro interrogado foi o engenheiro naval Thomas Atinkson, residente no navio, mas o inglês naturalizado driblou detalhes: teria apenas acordado com o barulho e encontrado os colegas já feridos. Na mesma linha foi o mestre português Manoel André Remédios, que não estaria a bordo na hora da confusão. Outro residente do navio, o moço paraense Manoel Correa de Farias, confirmou as agressões e que Cyriaco só reagiu quando foi “chibatado” por Albertino. Ainda contradisse o argentino, afirmando que ele teria empurrado o criado, do qual resultou bater a cabeça. Só então teria aparecido o copeiro lusitano de navalha em punho, com a qual ferira a cabeça e a orelha de Cyriaco.

Cyriaco vinha de algum lugar do Maranhão e possuía 34 anos. Se ele nasceu um ano antes da Lei do Ventre Livre (1871) vivera, portanto, 18 deles na sociedade escravista sem sabermos sob qual condição jurídica.⁵⁴ Era mais velho que os três agressores que se arvoraram no direito de castigá-lo à surdina. A tentativa de chicoteá-lo malfadou na sua desconfiança daquele meio, quem sabe herdadas do trabalho cativo ou de histórias contadas pelos mais velhos. Afinal, no mundo marítimo brasileiro, os filhos da escravidão constituíam maioria. Segundo Velasco e Cruz, no Rio de Janeiro, boa parte dos libertos vindos de outras províncias e de zonas rurais fluminenses fixaram-se no trabalho portuário, no qual os descendentes seguiam os passos de seus ancestrais.⁵⁵ Na navegação do rio Amazonas e afluentes, homens negros como Cyriaco vinham principalmente do Pará, Ceará, Maranhão e Pernambuco. Chegavam a Manaus portando a memória do mundo da escravidão e da liberdade de seus antepassados. A autopreservação individual de Cyriaco pode não ter sido uma reação aleatória, mas dotada de sentidos e saberes históricos de resistência.

De volta ao processo crime, o subdelegado concluiu que Albertino se dirigiu armado ao camarote de Cyriaco “dizendo que ia tomar uma satisfação”. Pelos depoimentos foi “provado que Albertino bateu em Cyriaco com uma correia e só não usando o revólver porque este deu-lhe uma cacetada na cabeça, prostrando-o sem sentido”. Portanto, “o seu fim, é claro, era o assassinato”. Albertino foi preso e Cyriaco inocentado. Mas a coisa não terminou por aí. O português Felisberto ainda tentou agredir novamente o criado quando ambos estavam

⁵⁴ Quando Cyriaco nasceu, a população da Província do Maranhão era de 348.495 pessoas, sendo 274.528 livres e 73.967 escravizados. Yuri Costa. “Sociedade e escravidão no Maranhão do século XIX”. *Revista Brasileira de História & Ciências Sociais*, vol. 10, n. 20, 2018, pp. 248-254.

⁵⁵ Maria Cecília Velasco e Cruz. “Tradições negras na formação de um sindicato. A Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, Rio de Janeiro, 1905-1930”. *Afro-Ásia*, n. 24, 2000, pp. 270-271.

internados na Santa Casa de Misericórdia de Manaus. A direção do hospital solicitou reforço policial para conter o revoltado e remetê-lo ao xadrez. Cyriaco não pretendia ficar muito tempo ali e requisitou novo exame para contestar os 30 dias de licença médica. Declarava-se saudável para equipar outra vez. Não podia perder tempo e dinheiro no leito hospitalar.

No arquivamento do processo, em 1913, o promotor Virgílio Barbosa Lima chegou a contestar da decisão judicial, afirmando que se Albertino tivesse mesmo a intenção de matar tinha entrado atirando no criado adormecido. Em grifos seus, Albertino “deu-lhe umas correiadas” tão somente “para punir o furto, que lhe fora feito”. Lima viu exagero na condenação do espanhol e nos 30 dias de licença médica de Cyriaco, que ficou “restabelecido” antes disso.⁵⁶ Quase uma década depois, a promotoria revisita o caso, emitindo tal parecer antes do seu arquivamento. Enquanto Lima tentava abrandar a aplicação de açoitamento e desacreditava uma tentativa de homicídio baseado numa leitura racista, homens iguais a Cyriaco organizavam os estatutos da União de Marinheiros e Moços do Amazonas, em 1914. Eles tinham por inspiração a revolta dos marinheiros no Rio de Janeiro (1910) e o auxílio de agitadores experientes no movimento operário e nas manifestações antirracistas da capital federal.

O ano de 1914 foi bem agitado para o pessoal de convés. Em março, a União dos Marinheiros e Moços do Amazonas (UMM) foi estabelecida e logo começou a receber denúncias de maus tratos a bordo. Ao que tudo indica, a entidade passou a aglomerar os criados navais, oferecendo-lhes uma proteção antes inexistente. No dia 19, o menor Antonio Ramirez, criado da lancha *Yurimaguas*, foi à polícia queixar-se do marinheiro Manoel Mendonça “por ter aquele espancado ao queixoso há dias, querendo cortá-lo hoje a navalha”.⁵⁷ Outros pareciam esgotados em ter a honra e a liberdade solapadas e passaram a reagir por conta própria. Acredito que a criação da UMM tenha encorajado esses movimentos, na medida em que circulavam notícias de que ela socorreria um grupo até então desprovido de assistência ou representação junto às autoridades civis e portuárias.

Quatro dias após a denúncia acima, a lancha *Cezar* estava atracada no igarapé do Educandos e a sua tripulação almoçando. “Iam e vinham, na azáfama do preparar a mesa, da cozinha à saleta de refeição e da saleta de refeição à cozinha, os dois taifeiros da referida embarcação”. Um deles era o criado potiguar “de cor preta” Zacarias Custódio do Nascimento, de 17 anos. Sentavam-se à mesa três oficiais, incluindo o maquinista Manoel

⁵⁶ TJAM. JMCRI – 3º D. Homicídio. Manaus, 9 dez. 1912. Cx. Criminal (1904). Constam nos autos, o memorando do Hospital da Santa Casa de Misericórdia sobre a prisão de Felisberto e a carta de Cyriaco requerendo novos exames.

⁵⁷ “Fatos policiais”. *JC*. Manaus, n. 2.486, 20 mar. 1914.

Antonio Ribeiro, um amazonense “de cor morena”, de 26 anos. Mas “por um aborrecimento de ocasião, devido a uma questão de talheres” ele “ameaçou de severo castigo corporal o serventuário Zacarias” que tentou se justificar. Com o acirramento da discussão, Zacarias disse que não era filho do maquinista “para apanhar assim tão facilmente”. Ao escutar o desafio, Ribeiro foi até seu camarote e trouxe de lá “um enorme e possante *cipó de boi*”, uma chibata feita com couro do pênis bovino. A hora da refeição concedeu um público para maquinista estrelar o espetáculo de inferiorização de um insubmisso. O primeiro açoite visou o rosto de Zacarias para desmanchar o semblante de altivez e contrariedade.

Este deu de costas ao sofrer a pancada, pedindo que o acudissem da surra. Novas vergalhadas caíram sobre ele, alcançando-lhe, notadamente, a região lombar.

Reagindo num gesto decisivo e violento, Zacarias puxa de uma curta e afiada faca americana e em golpe instantaneamente mortal, toda inteira, em pleno peito esquerdo do seu agressor, varando-lhe o coração.

Caiu, como uma massa, sobre o assoalho, Manoel Antonio Ribeiro, exalando, num único e profundo gemido de dor, o último suspiro de vida.⁵⁸

Zacarias desembarcou e foi se entregar na casa do guarda Benício de Araújo. O guarda o levou até a delegacia, onde o escrivão Carlos Augusto Machado apiedou-se do rapaz e contratou o respeitado advogado Huascar de Figueiredo para defendê-lo. Aqui vemos a distinção feita pela imprensa, muito comum aos letrados da época, entre a criança (inocente) e o menor (delinquente). No mesmo dia, a equipe do *Jornal do Comércio* chegou ao local para tomar notas e fotografias. Horas depois obtiveram acesso ao retrato da ficha criminal de Zacarias, no qual vemos seu semblante abatido, o ferimento no lado esquerdo da testa e o dólma branco de taifeiro manchado de sangue (figura 5).

⁵⁸ “Refeição trágica. De um instrumento aviltante, defendeu-se à faca”. *JC*. Manaus, n. 3.560, 25 mar. 1914.

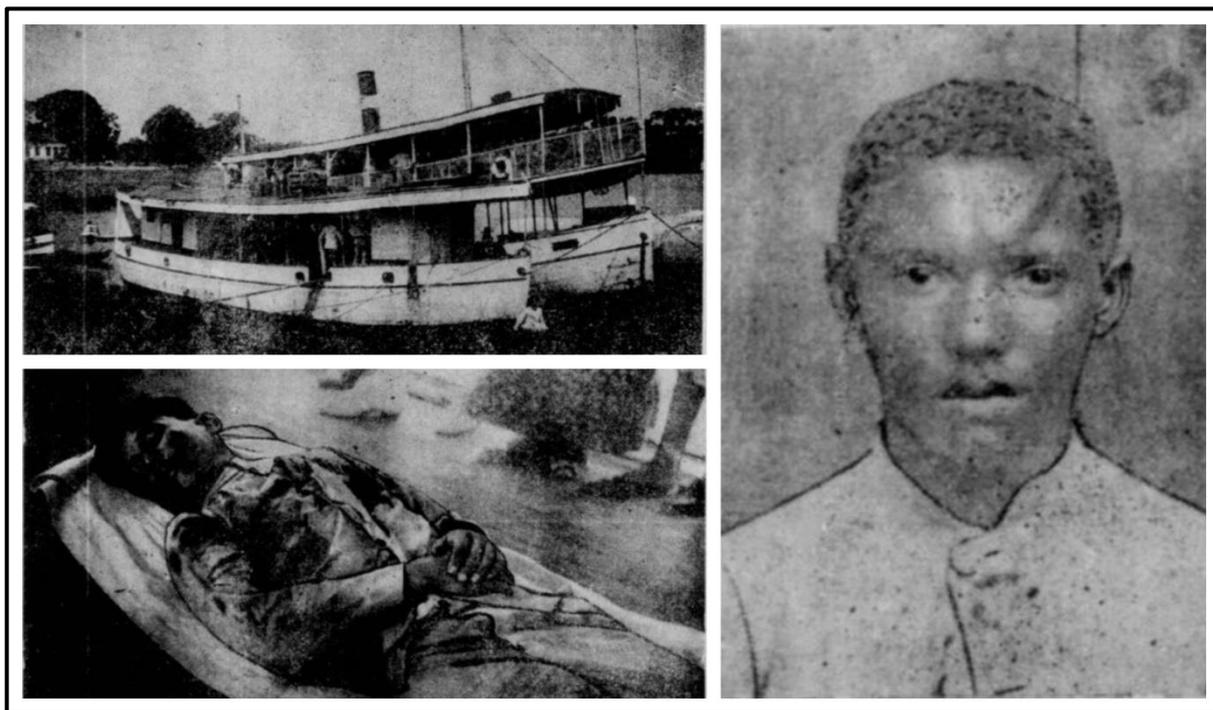


Figura 5: Colagem de fotografuras da lancha *Cezar*, do maquinista Manoel Antonio Ribeiro e do taifeiro Zacarias Custódio do Nascimento. Fonte: *JC. Manaus*, n. 3.560, 25 mar. 1914.

A fotografura de Ribeiro estendido no convés denota feições de origem indígena ou mestiça. Os legistas o classificaram como de “cor morena”, no período, uma categorização racial genérica atribuída a indígenas e seus descendentes.⁵⁹ Ribeiro ocupava posto de oficial na *Cezar*. Na marinhagem amazônica não era incomum as origens indígenas de pilotos e maquinistas. Certamente a Escola de Pilotos e Maquinistas do Pará formou algumas levadas desses profissionais, sendo a única instituição do tipo fora da capital federal.

A origem regional também estimulava antipatias e evidenciava marcadores raciais. Um contemporâneo listou os apelidos que estigmatizavam o migrante pelo lugar de nascimento: cearense (cabeça chata); paraibano (cabeça de coco); pernambucano (ladrão de cavalo); potiguar (cu rajado); maranhense (maranhôto); piauiense (espiga).⁶⁰ Note-se que os apelidos dialogam com estereótipos e fenótipos associados a pessoas negras e também ao mundo da escravidão: os pernambucanos se referiam à fuga dos escravizados montados em cavalos surrupiados dos senhores, os potiguares possivelmente ligavam-se aos chamados “tigres” (escravizados de peles manchadas por carregar dejetos humanos), outros denotam traços físicos como diferenciadores raciais dos brancos. Difícil precisar se atribuições do tipo agravaram a tensão entre o taifeiro e o maquinista, que suscitam dinâmicas próprias que

⁵⁹ João Pacheco de Oliveira. *O nascimento do Brasil e outros ensaios*. “Pacificação”, regime tutelar e formação de alteridades. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2016, p. 241.

⁶⁰ Alfredo Cabral. *Dez anos no Amazonas (1897-1907)* (Memória de um sertanejo nordestino emigrado àquelas paragens em fins do século passado). João Pessoa: Escola Industrial de João Pessoa, 1949, p. 83.

levaram um oficial de antepassados indígenas a afligir um corpo negro. Acredito que a relação entre Ribeiro e Zacarias mobilizava fronteiras hierarquizadas de raça, idade, ofício e local de origem.

Após a prisão, Zacarias ficou sob tutela do advogado Francisco Gomes Malveira, experiente na curatela de menores. Foi ele quem se dirigiu à Capitania do Porto para sacar o salário de 22 mil-réis de Zacarias para custas processuais. Malveira vinha se aproximando dos marítimos nacionais visando votos para deputado estadual.⁶¹ Não consegui localizar o desdobramento desse caso. Mas da sua notícia posso aferir que, se era custoso para um homem como Cyriaco construir uma reputação que o eximisse do estigma negativo da escravidão para Zacarias a pouca idade dificultou ainda mais.

Os vestígios da escravidão continuavam impondo a meninos negros a subserviência e a servidão. Como a repulsa a essas condições era perene, os adultos incorporavam-nos à força ao mundo do trabalho, submetendo-os à rigorosa disciplina, castigos corporais e tarefas estafantes. Zacarias nomeou seus pais na delegacia, mostrando condição diversa dos órfãos remetidos pelo estado a mestres de ofício e à Marinha. Mães e pais também os enviavam ao trabalho para corrigir comportamentos ou garantir-lhes teto e comida. Antes mesmo desses meninos se submeterem à hierarquia, muitos deles conheciam pela convivência das ruas diferentes meios de ridicularizar o mundo adulto e questionar hierarquias, o que explicaria a resposta irônica de Zacarias a Ribeiro. Por isso o espaço de trabalho serviria para corrigi-los e inculcar-lhes disciplina, principalmente pelo castigo corporal. A punição visava atingir a estima desses jovens e a palmatória era eficaz em equipará-los à condição de escravos. Esse sistema de tutela servia justamente como alternativa para fornecer trabalhadores no pós-abolição. Zacarias podia estar em uma condição de tutela que tomava formas ainda mais violentas no interior do território brasileiro.⁶²

A imprensa de Manaus era favorável ao fim dos castigos físicos e retomou tradições abolicionistas de denúncia e crítica da prática. O *Jornal do Comércio* parecia empenhado em denunciar maus tratos quando, para espanto dos redatores, poucos dias depois reapareceu o “condenável vezo uso do vergalho em algumas das nossas embarcações fluviais”. O “caso de açoite, bárbaro e inclemente” ocorreu no *Jonathas Pedrosa* em viagem do rio Javari a Manaus. As insistentes denúncias se limitavam aos excessos de violência, não contra o trabalho infantil nem às condições com que ele se efetuava. Vemos isso na forma jornalística

⁶¹ *JC*. Manaus, n. 3.588, 23 abr. 1914.

⁶² Walter Fraga Filho. *Mendigos e vadios na Bahia do século XIX*. Dissertação de mestrado. Salvador, UFBA, 1994, p. 116, p. 124. Alba Pessoa. *Infância e trabalho*. Dimensões do trabalho infantil na cidade de Manaus, 1890-1920. Manaus: Edua, 2015, p. 157.

dada ao depoimento do criado Mário da Cunha Souto, “o mísero rapaz sobre quem recaiu, desta vez, a obra do chicote”. Em primeiro lugar, uma abordagem diferente à de Zacarias: “é de fisionomia simpática, compleição débil, bastante jovem. Conta, no máximo, quinze anos de idade. Branco de cor”. O adolescente adentrou sozinho à redação do jornal para contar sua história “em voz fraca e acanhada”.

Mário estava empregado há oito meses naquele navio, onde recebia 30 mil-réis mensais como criado.⁶³ Ultimamente tinha por tarefa auxiliar o preparo dos pães. “Levava nisto grande parte da noite, mas sempre se esforçando em não incorrer em falta perante seus superiores”. Até aí o articulista não viu “nada demais”. Para a história ganhar manchete era preciso que Mário relatasse excesso de castigo e não de trabalho. Acontece que o despenseiro foi suspenso e o comandante achou por bem encarregá-lo do serviço, “duplicando-lhe, por tal forma, os afazeres, sendo forçado a trabalhar de dia e de noite”. Seu corpo franzino não suportava a jornada que realizava caindo de sono e fadiga.

Às 17 horas do dia 23 de março, Mário desceu para o convés inferior, sentou-se e adormeceu. O comandante e proprietário do navio, Henrique Lima, perguntou dele se estava mesmo dormindo. Assustado, o menino negou de pronto. Na hora do jantar, Lima acionou diversas vezes a campainha para que fosse servido, em vão porque Mário adormecera outra vez. O comandante então empunhou sua “possante chibata de açoitar cavalo” para brutalizar o pequeno, deixando marcas visíveis nas suas costas mesmo depois de 17 dias.

Os jornalistas fotografaram as feridas do menino, revelando o contraste entre a imagem reproduzida de Zacarias (o rosto do infrator) e a de Mário (as costas da vítima) numa visível desigualdade racial na produção das imagens (figura 6).⁶⁴

⁶³ Recebia, portanto, 10 mil-réis a mais do que Zacarias, no mesmo posto de trabalho.

⁶⁴ “O açoite em ação. Um pobre rapaz foi vergastado a bordo de uma embarcação. Dezesete dias são passados e ainda aparecem os sinais da sevícia”. *JC. Manaus*, n. 3.574, 9 abr. 1914.



Figura 6: Fotogravura das costas do criado Mário da Cunha Souto. Fonte: *JC. Manaus*, n. 3.574, 9 abr. 1914.

A imagem do menino seviciado rodou a cidade e deixou mal falado o seu algoz. No dia seguinte, o comandante endereçou uma carta a Vicente Reis, redator-chefe do *Jornal do Comércio*. Alegou que os açoites foram para que Mário levasse o trabalho “a sério” porque há tempos desobedecia a seus superiores. Disse ainda que “este castigo, porém, fiz com moderação, como faria a um meu filho”. Assumia que as relações de trabalho com o criado eram mediadas pelo domínio pessoal e sentimento de propriedade do corpo alheio. “E o fiz, devo dizê-lo, por se tratar de uma criança a quem considerava mais como *pessoa particular minha*, do que como empregado do meu navio”. Afirmou ainda que não usara de chicote, mas de “pequena correia” com a qual “bati três vezes no pequeno, não lhe produzindo ferimento algum”.⁶⁵ O trecho enigmático da carta de Lima aventa suspeita quanto ao motivo de Mário tê-lo denunciado: inimigos seus teriam feito a cabeça do garoto. Esses seriam da “própria classe a que pertencemos, e talvez qualquer dos empregados por último despedidos de bordo do meu navio”. A situação visava prejudicá-lo e, segundo ele, ao próprio Mário, que perderia assim a sua “proteção”. A carta reforça a hipótese de alguma organização de marinheiros empenhada em denunciar e pôr fim aos maus tratos. A tática de exposição dos comandantes

⁶⁵ Henrique Lima. “Carta”. *JC. Manaus*, n. 3.575, 10 abr. 1914. [Grifos meus].

tiranos parece ter causado o efeito esperado. O caso a seguir elucida um pouco mais onde estariam se reunindo os inimigos de homens como Henrique Lima.

Quatro dias depois, às 7 horas da manhã, os empregados da Manáos Harbour foram “tomados de admiração por uma cena estranha e digna de imediato protesto”: dois meninos amarrados nos mastros do *Marcílio Dias*, um na proa e outro na popa. Ambos tinham um par de machos presos aos pés (dobradiças de ferro ou madeira presas a cadeado, por onde se passavam braços ou pernas). Em pouco tempo se aglomerou uma pequena multidão em coro de reprovação. Os presos eram o nacional João Gomes Tavares, 16 anos, menino “entregue por alguém ao comandante João Pires Monteiro”, e Francisco Gusmão, 15 anos, “de naturalidade espanhola, servindo de criado particular ao mesmo oficial”. Como ocorriam com os adultos, os meninos europeus eram preferíveis pelos contratadores de igual origem. Dessa maneira, criavam laços de identidade e uma maior dependência do empregado em relação ao empregador.⁶⁶

Havia boatos de que na última viagem do *Marcílio Dias* os dois viviam “descompondo-se mutuamente” e se “intrigando perante os superiores, chegando mesmo, por vezes, às vias de fato”. Ao que tudo indica, a dupla media forças entre si, mostrando que coragem e violência eram símbolos de afirmação, coisa comum a outros jovens marginalizados pelo país, e patrocinar confusões também era um meio de ridicularizar os valores da sociedade adulta.⁶⁷ A derradeira peraltice devia-se a “uma simples questão de pão ao café”, quando o pequeno espanhol saiu com a “cabeça quebrada a cacete”. Esse teria sido o motivo do castigo.

Um empregado da Manáos Harbour correu na sede da UMM para pedir ajuda. A entidade enviou um representante para apurar o caso dentro do navio. Alguém também foi avisar a imprensa para que viessem fotografar os adolescentes, mas antes da chegada dos repórteres o comandante liberou os dois. O oficial reportou aos jornalistas que os meninos deveriam ficar amarrados por uma hora, expostos à vergonha perante a tripulação e o público. Isso foi desmentido pelo representante da UMM, que interrogou a tripulação e concluiu que eles estavam assim desde a noite do dia anterior, das 19h:30m às 8 horas da manhã do dia seguinte.

À noite, o *Jornal do Comércio* recebeu um ofício da UMM se pronunciando sobre os castigos físicos que há meses se repetiam no porto de Manaus. A entidade trazia novas informações recolhidas no *Marcílio Dias*. Por exemplo, a declaração do comandante que

⁶⁶ Alba Pessoa. *Infância e trabalho*, p. 136.

⁶⁷ Walter Fraga Filho. *Mendigos e vadios na Bahia do século XIX*, p. 118.

“respondeu que não tinha que dar satisfação, pois que ele a bordo era ‘rei’”. O representante da associação retrucou que aquilo ofendia a dignidade dos garotos. Mas Monteiro bradou “que pouco se importava com os outros!” e o expulsou do navio junto com os adolescentes. Em terra, o menino brasileiro deu outra identidade à UMM, talvez a verdadeira: José Cypriano Filho, filho de Pedro Cypriano. Desabafaram que “neste vapor se aplicava a chibata e a palmatória” e que o comandante tinha o “hábito de despedir a tripulação, para ir metendo crianças pelo Baixo Amazonas e outros portos, a fim de fazer o que bem entende”.

O ofício da UMM reiterava que atos semelhantes humilhavam e rebaixavam a marinhagem.⁶⁸ Independente da cor da pele das vítimas, a execução de penas análogas ao mundo da escravidão inconformavam a todos por imputar tratamentos desconformes à ordem republicana e seus preceitos de civilização. O documento era assinado pelo procurador da UMM João Gonçalves Demoniz.⁶⁹ Até 1916 não temos reincidência de maus tratos semelhantes em Manaus. A vigilância e pressão da UMM devem ter influído na diminuição dos casos. Com exposição pública dos tiranos nas páginas dos jornais ela conseguia afetar a imagem das empresas armadoras e seus oficiais mais graduados.

Demoniz afirmou que o castigo físico humilhava e rebaixava toda a categoria. Essas mesmas conclusões podiam ser encontradas em outras associações de marítimos pelo mundo. Era um entendimento da prática ordenadora da exploração do trabalho e não de episódios isolados desse ou daquele comandante.⁷⁰ Ademais, o autoproclamado rei do *Marcilio Dias* queria usar a humilhação dos indisciplinados para aterrorizar também os transeuntes de terra. Presumo se tratar de um recado a grupos como a UMM, cujos representantes ele fez questão de receber na sua “corte” e debochar deles. Entre homens como esse havia interpretações que teimavam em abandonar, alternando preconceitos de classe e racismo no cerceamento de expressões próprias dos trabalhadores naquela nova ordem social e política. A nota emitida pela UMM defendia uma ideia de dignidade do trabalho que ia muito além do fim dos castigos físicos em si. Organizar-se em terra como classe representava uma forma desses trabalhadores pleitearem melhores condições de trabalho e reivindicar sua cidadania pela defesa e valorização dos lugares que ocupavam.

⁶⁸ “Os castigos corporais. O povo presenciou ontem um bárbaro espetáculo a bordo do vapor nacional ‘Marcílio Dias’”. *JC. Manaus*, n. 3.580, 15 abr. 1914.

⁶⁹ Voltaremos a reencontrar Demoniz no capítulo 7.

⁷⁰ Como vemos em Diane Frost. *Work and Community among West African Migrant Workers, since the Nineteenth Century*. Liverpool: Liverpool University Press, 1999, p. 73.

6 – FRAGMENTAÇÃO ASSOCIATIVA

A virada do século em Manaus fora em ambiente festivo e de euforia econômica. Os lucros da borracha carregavam altas somas aos cofres amazonenses, cujos recursos não ficavam atrás dos estados mais ricos da federação. O dinheiro circulava pela cidade como nunca, novos postos de trabalho surgiam a todo instante. Mas as disputas por eles impediam aumentos salariais e, como em todas as economias de súbito crescimento, o custo de vida tornou-se um problema.¹ Os marítimos possuíam estilo de vida nômade, mas não deixavam de enfrentar dificuldades para se estabelecer em Manaus, onde o aluguel de imóveis era um dos mais caros do país.² Morar nos navios tornou-se uma alternativa viável. Isso estendia as normas da vida marítima aos momentos de descanso e tencionava ainda mais as relações de trabalho. No apogeu naval da Amazônia no início dos 1900, havia uma separação difusa da vida dentro e fora dos navios, fruto também da dificuldade da permanência dos marítimos em Manaus. O confinamento nos navios não sedimentou uma identidade homogênea de categoria, mas ao contrário, reforçou diferenças no processo associativo da marinhagem.

Neste capítulo, tais circunstâncias são ponderadas na análise das primeiras associações marítimas do Amazonas. Vamos observar como as variadas identidades de ofício alimentaram um associativismo fragmentado, que valorizava cada lugar de trabalho como meio de acesso a melhores condições de trabalho e reconhecimento de cidadania. Essa fragmentação encampou variadas maneiras de angariar respeitabilidade pública, maior qualificação profissional e salários dignos. Antes, vejamos como a cidade de Manaus propiciou uma maior convivência entre os marítimos, mesmo entre empregados de um leque diverso de casas armadoras. Quanto maior era o volume das viagens, maior foi a presença desses trabalhadores e com eles um rol imenso de experiências, ideias políticas e aspirações de vida.

No raiar do século XX, entre uma viagem e outra o marítimo conseguia frequentar botequins, cafés, hospedarias e prostíbulos. Nesses lugares cresciam as rodas de samba e de tango; nas calçadas, becos e ruas, a capoeira e o boxe. Pequenos momentos de fuga do trabalho permitiam conversas e trocas de ideias sobre os rumos da política, do movimento operário e as ações a serem tomadas. Vez por outra, a bebida turvava-lhes a mente e até

¹ Luis Balkar Pinheiro & Maria Luiza Ugarte Pinheiro. *Mundos do trabalho na cidade da borracha*. Trabalhadores, lideranças, associações e greves operárias em Manaus (1880-1930). Jundiaí: Paco, 2017, p. 109. Barbara Weinstein. *A borracha na Amazônia*. Expansão e decadência, 1850-1920. São Paulo: Hucitec, 1993, p. 43.

² Deusa Costa. *Quando viver ameaça a ordem urbana*. Trabalhadores urbanos em Manaus – 1890-1915. Manaus: Valer, 2014, p. 67.

colegas de bordo se estranhavam por discursos inesperados. Marítimos aglomerados acendiam a tendência das autoridades a reprimir focos de ociosidade antes que eles virassem rixas, greves e quaisquer ameaças à ordem urbana.³ Um truque dos comandantes para atrapalhar as aglomerações era pagar a tripulação poucas horas antes das partidas, mesmo arriscando conflitos de hierarquia.⁴ De toda sorte, equipar homens satisfeitos com o tempo em terra parecia melhor do que deserções coletivas que afetavam a imagem do comando diante das companhias. Assim, uma maior convivência fora do local de trabalho era propícia a associações operárias e, por conseguinte, negociar com armadores que lucravam como nunca. As práticas associativas nesse contexto serviam para defender e reivindicar melhorias que alcançavam o marítimo dentro e fora dos navios.

Em Manaus, já se ouvia falar de greves desde o final do século XIX, organizadas por diferentes categorias, embora não tenham forjado lideranças expressivas. No início dos anos 1890, vieram os primeiros jornais operários, por iniciativa dos gráficos. Em 1987, foram criadas duas associações beneficentes, a Sociedade União Beneficente e a Associação Beneficente do Amazonas. Destinavam-se ao atendimento de migrantes sertanejos, sem especificação de classe ou ofício.⁵ A iniciativa das primeiras associações por ofício no Amazonas foi justamente dos marítimos, com o Clube União Marítima (1899) e a Sociedade Beneficente União dos Foguistas (1905). Antes de examiná-las, vale destacar a fragmentação de projetos de identidade coletiva⁶ abrigados na variedade profissional da categoria marítima.

Segundo Claudio Batalha, a associação operária materializa a experiência de construção da identidade coletiva, sendo ela própria fator de reprodução dessa mesma identidade. Isso não quer dizer que a consciência de classe se manifestasse apenas dessa forma, pois consciência e identidade estão presentes em toda e qualquer manifestação operária. Mas é no ato de criação das associações que se evidencia a vontade de estabelecer uma identidade coletiva.⁷ Cumpre indagar de que maneira se processa a fragmentação da

³ César Augusto Queirós abordou a dimensão dessas relações e momentos em Porto Alegre. “Conflitos e sociabilidades. Os bares e cabarés de Porto Alegre no contexto das greves da Primeira República”. *História Revista*, vol. 21, n. 3, 2016, pp. 112-113.

⁴ João Nogueira da Mata. *Antiquilhas manauaras*. Manaus: Umberto Calderaro, 1991, p. 27.

⁵ Luciano Teles. *Construindo redes sociais, projetos de identidade e espaços políticos*. A imprensa operária no Amazonas (1890-1928). Tese de doutorado. Porto Alegre, UFRGS, 2018, p. 59. Luís Balkar Pinheiro & Maria Luiza Ugarte Pinheiro. *Mundos do trabalho na cidade da borracha*, p. 87.

⁶ Oriente a ideia de “identidade coletiva”, segundo Alberto Melucci, como sendo a experiência de, num dado momento, reconhecer a si mesmo num grupo e dele ser reconhecido como partícipe, objetivando em conjunto finalidades permanentes ou momentâneas. Nesse processo, atores sociais produzem orientações simbólicas e significados nos quais são capazes de se identificarem mutuamente. *Challenging Codes*. Collective Action in the Information Age. Cambridge: Cambridge Press, 1996, p. 73.

⁷ Claudio Batalha. “Identidade da classe operária no Brasil (1880-1920). Atipicidade ou legitimidade?” *Revista Brasileira de História*, vol. 12, n. 23/24, 1992, p. 123.

identidade coletiva de uma mesma categoria. Creio que a determinação dos lugares de trabalho a bordo e seu reflexo na subalternidade exigida fora deles é uma peça-chave: a fragmentação das associações expressava um movimento de ressignificação própria dos lugares da marinhagem, que remete à modernização naval como momento crucial da fragmentação de identidades de ofício. O navio a vapor possuía rígidas secções internas que segregavam trabalhadores, demarcavam novas imposições de disciplina e tarefas estranhas à arte tradicional de marejar. As formas como os grupos se relacionariam em terra informam visões alternativas a esse mundo hermético e abafado dos vapores. Convém saber quem eram esses marítimos e quais lugares sociais e políticos eles buscavam construir desembarcados.

A introdução dos vapores em 1853 afetou diretamente as formas tradicionais de navegar o rio Amazonas. Com a hegemonia das linhas a vapor no século XX vieram, além dos ofícios mecânicos, homens e rapazes nascidos longe das malhas fluviais. A chegada de novos ofícios e forasteiros, num meio eivado de tradições e costumes, induziu outras formas de resistir à exploração e ao abuso dos superiores a bordo. Por conta dos vapores, o porto de Manaus tornou-se cenário de um movimento reivindicativo desconhecido no tempo dos remos e das velas.⁸ Os marítimos configuraram uma nova experiência associativa, que não passou incólume do processo de racialização da navegação a vapor, e que por isso mesmo era capaz de resolver ou reforçar diferenças para defender tradições ou propor mudanças. Isso ajuda a acerrar as dinâmicas que levaram ao predomínio de uma identidade de ofício fragmentada: é a partir dos lugares de trabalho que os marítimos entenderam-se como trabalhadores. E como trabalhadores passaram a se valorizar em suas diferenças, da mesma forma como tocavam os vapores: separados como em “ilhas” que compunham um “arquipélago”.

Para melhor nos situarmos, agrupei as associações marítimas da seguinte forma: de oficiais (pilotos, mestres, práticos e maquinistas), do fogo (foguistas e carvoeiros) e de convés (marinheiros, moços e taifeiros). Os projetos de identidade coletiva desses setores diferiam segundo o perfil político e a membresia das organizações, mas todas guardavam culturas de trabalho referentes a condições e tradições de ofício. A partir dos lugares de ofícios, os marítimos lutaram por reconhecimento público e cidadania, num esforço latente em delimitar as noções de hierarquia e disciplina trazidas do mundo embarcado. Essas noções foram centrais nas disputas empreendidas pelo oficialato em subordinar as associações num sistema federativo. Contudo, a valorização da identidade fragmentada manteve-se preservada e nunca

⁸ A análise da relação entre associativismo e navegação a vapor não é uma exclusividade de Manaus, como revela e inspira minha abordagem: Enric Domingo. “De ‘gente de mar’ a ‘obreros del mar’. Los inicios de la reivindicación obrera en la marina mercante española (1870-1914)”. *Historia Social*, n. 83, 2015, pp. 75-76.

houve em Manaus um caso bem sucedido de entidade marítima pluriprofissional, mas esse é o tema do capítulo seguinte.

A seguir, conheceremos os primeiros esforços agremiativos da marinhagem amazônica. Reforçando a hipótese da centralidade dos vapores no processo associativo, a primeira entidade marítima foi criada um ano após a inauguração da navegação mercante a vapor no rio Amazonas (1853). De início, foram os oficiais matriculados em Belém os pioneiros em propor o associativismo. Isso não quer dizer que deixassem perder autoridade com isso, mas ao contrário, buscavam usar a vida coletiva fora dos navios para reforçar lugares de superioridade racialmente orientados. Algumas vezes, a proposta associativa dos oficiais encontrava guarida nas Capitânicas dos Portos e era encorajada como uma forma de inculcar mais obediência e deferência à marinhagem. Nessas entidades, encontramos sócios com acesso e funções nos órgãos de estado, usando dessas posições para levar adiante, pelo associativismo, um projeto político para a marinha nacional.⁹ Tais projetos não eram os mesmos gestados nos porões e nos conveses dos navios.

Os clubes de oficiais

O número de oficiais em trânsito pela Amazônia só cresceu com a chegada dos vapores, em 1853. A navegação mercante do rio Amazonas passou a abrigar militares reformados, atraídos pelas vantagens econômicas e políticas do negócio náutico. Não demorou muito para que esses homens criassem seus próprios espaços de confraria na capital Belém, na época, o principal porto do extremo norte e base da marinhagem.

Conforme Silvana Jeha, os anglófonos já estimulavam o assistencialismo entre os marujos brasileiros desde os anos 1830. Grupos como a American Seaman's Friend Society enviavam missionários pelo país para evangelizar e, com isso, prevenir revoltas, motins e greves. Seu programa associativo previa melhorias na vida social e moral dos marítimos, construção de abrigos, hospedarias, caixas de poupança, bibliotecas, salas de leituras, escolas etc. Sua vida agremiativa consistia em se reunir para ouvir a Palavra e ocupar os marujos nos dias de diversão, quando usufruíam de alguma liberdade, para apartá-los de convivências que inspirassem rebeldias. Por sinal, um dos viajantes que conhecemos no capítulo 1, Daniel

⁹ Ronaldo Pereira de Jesus nos instiga a pensar o papel do Estado no associativismo brasileiro, não apenas pela repressão, mas como participante ativo por intermédio de agentes, como protetor e até incentivador desse processo. "Associativismo entre imigrantes portugueses no Rio de Janeiro imperial". In: Claudio Batalha & Marcelo Mac Cord (org.). *Organizar e proteger*. Trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (séculos XIX e XX). Campinas: Editora da Unicamp, 2014, pp. 128-129.

Kidder, era membro evangelista dessa sociedade. Mas suas difíceis relações com os embarcadiços amazônicos não ajudaram muito na difusão do grupo na região.¹⁰

Se o apelo religioso não serviu para frutificar o associativismo marítimo na Amazônia, talvez a obediência requerida pela disciplina militar o fizesse. A partir de 1853, os comandantes de vapores passaram a residir em Manaus e Belém, integrando a *high society* local. Certamente, eles se reuniam nos salões, bailes e cafés para trocar informações e anotar os nomes dos melhores homens e daqueles a serem evitados nos navios. Também deviam se gabar de seus feitos como autoridades e homens de negócios, numa convivência que gerava sentimentos de camaradagem e consciência de classe entre eles.¹¹ Dessa forma, um ano após a instauração dos vapores no rio Amazonas, surge a primeira organização marítima da Amazônia: o Clube Marítimo de Belém (1854-1855).

Tratava-se de uma associação mutualista similar a demais entidades civis do Império. Foi criada por oficiais mercantes (e talvez militares) “com o fim de promover e melhorar a construção naval e a navegação interior, servindo ao mesmo tempo de recreio”. Manteve uma biblioteca, organizou regatas e uma enfermaria para marujos vítimas de febre amarela, em 1855. Em junho do ano seguinte, o clube foi dissolvido por falta de membros.¹² Sua curta atividade não diminui o esforço que deve ter sido organizar esse clube, que possivelmente contava com a regularidade do trânsito entre Belém e Manaus, cidades cada vez mais frequentadas por pessoas e navios durante o crescimento da economia de exportação. É possível que o Clube Marítimo acenasse à marinhagem a fim de aproximá-la das autoridades navais em terra. Essa convivência serviria para incutir lealdade e submissão entre os subalternos, esmaecendo impulsos mais rebeldes. Com o seu fim, nenhuma outra entidade se fez presente na região até que notícias e experiências circulassem mais desenvoltas com a abertura internacional do rio Amazonas (1869) e a expansão das linhas a vapor nas últimas décadas do século XX.

Experiências associativas vindas do Rio de Janeiro ecoaram pela Amazônia conforme as linhas de vapores passaram a conectar-se regularmente com a capital do Império. Em março de 1884, a Companhia Brasileira de Navegação estabeleceu a primeira linha a vapor no sentido norte/sul. Na capital federal, mudanças políticas no interior das forças armadas levaram à criação do Clube Naval, em 12 de abril de 1884, destinado a congregar oficiais,

¹⁰ Silvana Jena. *A galera heterogênea*. Naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, c. 1822-c. 1854. Tese de doutorado. Rio de Janeiro, PUC/RJ, 2011, pp. 95-98.

¹¹ Havia experiência similar criada pelos capitães de navios negreiros na costa africana, no século XVIII. Marcus Rediker. *O navio negreiro*. Uma história humana. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, pp. 319-320.

¹² Todas suas menções foram localizadas no jornal *Treze de Maio*. Belém, n. 409, 14 nov. 1854, n. 444, 3 fev. 1855, n. 473, 10 abr. 1855, n. 772, 28 jun. 1856.

“pelos interesses da classe e seu desenvolvimento” e “confraternizar” com todas as “marinhas estrangeiras que aportassem ao Brasil”.¹³

No extremo norte, a primeira sucursal do Clube Naval é de 1891, com sede em Belém. Animado, o capitão do porto do Amazonas Oliveira Freitas enviou parte dos estatutos ao *Diário de Manáos*. Ele apresentou o Clube como uma iniciativa dos “oficiais de todas as classes da Armada” para qualificar profissionalmente seus sócios e promover “o desenvolvimento de suas forças físicas, destreza e perícia no jogo das armas brancas e de fogo portáteis, bem como das do salão”. E avisava: “É proibido tratar-se de assuntos políticos em qualquer das sessões do Clube”. O pedido de publicação mencionava a Sociedade Protetora dos Homens do Mar, braço do Clube Naval, que assistia vítimas de naufrágios e suas famílias. Poucos dias antes, o *Solimões* havia naufragado e uma caixa pia recebia doações em Manaus.¹⁴ Essa assistência revela uma membresia em trânsito pelo Amazonas. Em 1912 havia rumores de uma sucursal amazonense, formalizada apenas em 1916. Em Manaus, o Clube foi inexpressivo, sombreado por associações de oficiais melhor posicionadas.¹⁵

Esse cenário associativo passou por mudanças significativas com o surgimento de greves e mobilizações por ajustes salariais. Em março de 1893, os maquinistas da Amazon Steamship paralisaram exigindo aumento e foram vitoriosos. Cinco meses depois, os práticos criaram uma corporação “cogumelo”¹⁶ para exigir um tabelamento salarial, pelo qual os 1º práticos receberiam 500\$000 (quinhentos mil-réis mensais) e os 2º práticos, 400\$000 (quatrocentos mil-réis mensais).¹⁷ A tabela foi imposta em abaixo-assinado por 13 profissionais do trecho Manaus-Belém. Sua tradição de trabalho anterior aos vapores e boa capacidade organizativa pavimentaram essa importante conquista. Tais vitórias estimularam um movimento próprio de oficiais mercantes, tanto para assegurar seus resultados quanto para evitar que seus comandados se sentissem encorajados para o mesmo. Entre 1897 e 1900, o aumento de 469,59% de matrículas no Amazonas chamou atenção dos oficiais para a necessidade de consolidar associações próprias na capital Manaus.¹⁸ Acompanhemos a trajetória de uma liderança central na criação da primeira associação por ofício no Amazonas.

Roberto Lecoq de Oliveira nasceu em 1874, filho de Antônio da Costa Pinto Júnior, o visconde de Oliveira. Vinha de uma família de poderosos usineiros escravocratas do

¹³ Clube Naval. *Histórico do Clube Naval*. Rio de Janeiro: Baptista de Souza & Cia. 1968, p. 23.

¹⁴ *Diário de Manáos*. Manaus, n. 279, 16 jun. 1892.

¹⁵ *JC*. Manaus, n. 3.063, 28 out. 1912, n. 4.240, 12 fev. 1916.

¹⁶ Entidades efêmeras criadas em prol de um objetivo.

¹⁷ “A greve do Pará”. *Diário de Manáos*. Manaus, n. 129, 24 mar. 1893, n. 42, 24 ago. 1893.

¹⁸ Carlos Silveira. *Relatório do ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1899, p. 59. J. Pinto da Luz. *Relatório do ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901, p. 74.

Recôncavo Baiano. A fortuna familiar patrocinou sua formação como guarda-marinha pela Escola Naval do Rio de Janeiro, em 1890, aos anos de idade. Quando sargentos da Marinha insurgiram-se a favor de Deodoro, no ano seguinte, o jovem Lecoq (“o galo”, em francês) testou sua formação em bombardeio contra os revoltosos. Nas ações de repressão “se fizera homem e marinheiro”, alçando a 2º tenente em pouco tempo.¹⁹ Em abril de 1898, aos 24 anos, foi designado secretário e ajudante de ordens do comando da Flotilha do Amazonas, depois promovido a 1º tenente. Ao se entrosar em Manaus, fundou e presidiu o recreativo New Club. Ficou conhecido na cidade como um homem de salões, apreciador de boa gastronomia e de pendor literário. Nos elegantes encontros do New Clube, Lecoq se aproximou de oficiais mercantes e de figurões do governo. Isso abriu o caminho da sua nomeação à fiscal da navegação no rio Negro, em 4 de janeiro de 1900. O cargo entregava à Lecoq o livre acesso aos armadores com quem poderia barganhar interesses do oficialato.²⁰

A alta das exportações no Amazonas permitiu aos oficiais negociar melhores salários com os armadores. Quanto a isso, os subalternos se inclinavam a protestos mais radicais. O motim do vapor *Cidade de Cameté* é um bom exemplo. Em 28 de novembro de 1899, a guarnição armou-se de rifles contra seu comandante no porto de Manaus. O motim foi debelado sem sabermos suas razões e participantes.²¹ Por sua vez, o oficialato buscou conquistar a opinião pública, valorizando sua função de proteger a navegação de rebeldes como aqueles. O aumento de matrículas na Capitania do Amazonas e a conseqüente insegurança do oficialato também devem ter sido considerados na iniciativa de uma agremiação de oficiais em Manaus.²²

Fundado em 11 de novembro de 1899, o Clube União Marítima publicou seus estatutos em 18 de abril de 1900. Era uma entidade assistencialista, destinada a pilotos, maquinistas, práticos e arrais (pilotos de pequenas embarcações) sem limites de idade e nacionalidade. Com base nos registros da Capitania, o Clube apelava a uma parcela de 479 trabalhadores qualificados em meio a mais de cinco mil subalternos.²³

A casa do presidente Alexandre Sussuarana servia de sede provisória, na rua da Boa Vista (atual Marquês de Santa Cruz). De acordo com os estatutos, propunham lutar pela “independência da classe marítima”, talvez em relação à Capitania do Porto do Amazonas,

¹⁹ “Coluna marítima. 1º Tenente Lecoq de Oliveira”. *A República*. Belém, n. 578, 4 dez. 1900.

²⁰ “New Club”. *A Federação*. Manaus, n. 237, 29 out. 1898. “New Club”. *Diário Oficial*. Manaus, n. 1.440, 27 nov. 1898. Genesino Braga. *Nascença e vivência da Biblioteca do Amazonas*. Belém: INPA, 1957, p. 41. “Secretarias de Estado”. *Diário Oficial*. Manaus, n. 1.766, 12 jan. 1900.

²¹ *A Federação*. Manaus, n. 503, 30 nov. 1899.

²² Segundo nota enviada aos jornais, o objetivo da entidade era “proteger as classes dos seus associados”. *Comércio do Amazonas*. Manaus, n. 70, 17 nov. 1899.

²³ J. Pinto da Luz. *Relatório do ministro da Marinha*, p. 74.

protegendo-a “sobre todos os pontos de vista”; edificar “condições vantajosas de modo a ser ela considerada na altura que merece”; “e, enfim, estabelecer entre os seus associados, tabelas para ordenados” (art. 2). O último objetivo se vinculava às capacidades de Lecoq. Como fiscal de navegação, competia a ele avaliar e aprovar valores de fretes e passagens das companhias. Isso favia dele uma peça-chave do interesse de lucro dos empresários, com os quais negociaria melhores salários para o oficialato. O Clube orbitaria o posto de Lecoq para tecer uma rede de relações clientelistas.

Sobre a organização do Clube, encontramos estatutos relativamente curtos, de 59 artigos.²⁴ Possuía uma diretoria hierarquizada de 15 membros, dentre presidente e vice, dois secretários, tesoureiro e duas comissões. O sistema de eleição por voto em urna, sob escrutínio de dois fiscais, sugere relevante número de associados ou pelo menos uma esperança disso, ademais, era usada para votações que podiam durar dias dada à natureza do trabalho dos sócios (art. 47-50).²⁵ Os sócios dividiam-se entre fundadores, efetivos, honorários e beneméritos. Os honorários não precisavam pertencer à “classe marítima”, desde que prestassem serviços relevantes ao Clube ou doassem quantia superior a 200 mil-réis; e beneméritos seriam os doadores de valor superior a 500 mil-réis. Para se tornar sócio efetivo somente através de uma indicação. O sócio sugerido devia apresentar a caderneta de matrícula, provando pertencer a uma das “classes estabelecidas” e possuir “bom comportamento” (art. 6-9). Os direitos sociais dos sócios seriam suspensos por inadimplência, por desrespeito às reuniões ou a quem nelas provocasse desordens (art. 19). O ato solene e hierárquico das sessões não poderia ser interrompido ou discutido sob hipótese alguma, emulando o ambiente de bordo chefiado por seus sócios.

O Clube só conseguiu eleger uma diretoria e até onde apurei seus membros não constam noutras associações de pilotos, práticos e maquinistas.²⁶ Alguns deles são rememorados como “velhos lobos do rio-mar” pelo bibliotecário Genesino Braga.²⁷ As reuniões em salões de Belém e Manaus deram forma ao Clube que também promovia seus sócios como agentes de civilização. Em sua crônica, Braga reivindica maior reconhecimento

²⁴ “Estatutos do Clube União Marítima”. *Diário Oficial*. Manaus, n. 1.822, 18 abr. 1900.

²⁵ A análise dessas fontes segue apontamentos de Claudio Batalha. “Vida associativa. Por uma nova abordagem da história institucional nos estudos do Movimento Operário”. *Anos 90*, n. 8, 1997, pp. 96-97.

²⁶ Ela ficou composta assim: Assembleia Geral: 1º tenente Roberto Lecoq de Oliveira (presidente); Manoel Catharino dos Santos (vice-presidente); Diretoria: Alexandre Sussuarana (presidente); José Balisco de C. Pina (vice-presidente); Joaquim Wolfgang de Farias Teixeira (1º secretário); Raymundo Rates de Moura (2º secretário); Joaquim Mendes G. Pinheiro (tesoureiro). Comissão fiscal: Silvério Lima, Melchiades Acemia, Pedro Garrido e Antonio José de Paula. Comissão beneficente: Antonio Mendonça, Aureliano Reis, Floriano Cezar e Caetano Briones. “Clube União Marítima”. *A Federação*. Manaus, n. 496, 21 nov. 1899.

²⁷ Genesino Braga. “Velhos lobos do rio-mar”. *JC*. Manaus, n. 20.798, 12 set. 1971.

social aos comandantes de vapores, segundo ele, os verdadeiros responsáveis pela integração nacional da Amazônia. Tal adjetivação era partilhada pelos pilotos mais celebrados de seu tempo que consagravam uma missão civilizatória da qual estariam incumbidos. Eles pensavam ter vencido a luta contra a natureza amazônica, ao contrário de retirantes e seringueiros que adentravam seus navios, debilitados por trabalhos análogos à escravidão. Cumpre dizer que, em momento algum, os passageiros de 3.^a classe eram vistos como vítimas da civilização que os oficiais mercantes diziam levar aos recônditos da Amazônia.

Os comandantes acreditavam que mereciam muito mais do que reconhecimento profissional, mas sim o protagonismo histórico de uma missão. Nas palavras de Braga, eles eram “timoneiros de naus e comandantes de almas” que levavam pelos vapores “as luzes radiosas da Civilização”.²⁸ Objetivos supostamente altruístas não forjaram a identificação coletiva do oficialato, mas serviam para publicizar um domínio de classe pelo transporte fluvial. Igual a Lecoq, seus contemporâneos nasceram e cresceram no mundo senhorial, no qual códigos paternalistas pesavam no papel que cumpriam e na importância de associações que valorizasse isso publicamente. Outras entidades levaram isso adiante porque o Clube União Marítima teve vida curta.

No primeiro ano ativo, quase todas as reuniões foram canceladas. Elas ocorriam na casa do presidente Alexandre Sussuarana, quando dois de seus filhos adoeceram com varíola, em setembro de 1900, paralisando a agremiação.²⁹ O ponto final veio com o assassinato de seu principal fundador. Apesar da vida pública em Manaus, Lecoq de Oliveira morava em Belém com a família. A poucos dias do Clube União Marítima completar um ano de existência ele foi esfaqueado numa briga de bar, aos 26 anos de idade, deixando paraenses e amazonenses escandalizados.³⁰ O fim de Lecoq foi também o do clube que ajudara a fundar, cujas premissas foram ecoadas nas posteriores associações de pilotos e práticos.

Com a extinção do grupo de Lecoq, os pilotos se dividiram entre profissionais de longa e pequena cabotagem. Havia uma tensa troca de acusações de favoritismos na Capitania. Um incômodo azeitado pela militarização da marinha mercante, que explica a longa ausência de outra aglomeração similar aos clubes militares em Manaus.

²⁸ Genesino Braga. *Nascença e vivência da Biblioteca do Amazonas*.

²⁹ “Higiene Pública”. *Diário Oficial*. Manaus, n. 1.927, 2 ago. 1900.

³⁰ Alguns nomes envolvidos suscitam alguma disputa oligárquica que não caberia analisar aqui. “O crime do Marco. Diligências demoradas. O cunhado da vítima depondo. Interessantes informações”. *O Jornal*. Belém, n. 51, 8 nov. 1900. “Assassinato no Pará. 1º tenente Roberto Lecoq de Oliveira”. *Comércio do Amazonas*. Manaus, n. 88, 11 nov. 1900.

O racha dos pilotos (1903)

No fim da greve geral de 1903, no Rio de Janeiro, surgiu o jornal *Gazeta Marítima* editado pelo tenente da Armada Eduardo de Lima, prometendo expor as injustiças da República contra a categoria. Seu objetivo mais amplo visava uma revisão da Constituição de 1891.³¹ A *Gazeta* criticava que a carta tornou livre a longa cabotagem e entregou a navegação a potências internacionais. A equipagem nacional teria sido prejudicada com a facilitação às empresas estrangeiras. E para impedir uma insurgência contra essas empresas, o governo federal lotou as Capitânicas com militares que limaram a participação civil. Na coluna *Queixas* foram publicadas duas cartas anônimas contra o militarismo das Capitânicas. Uma delas vinha da capital do Amazonas.³²

“O que se passa aqui em Manaus, a respeito da classe marítima, é vergonhoso dizer, causa até nojo!”, reclamava o ex-comandante do *Sabiá*. Na volta de uma viagem pelo rio Negro foi substituído por um mestre “protegido pelo capitão do porto”. Segundo o piloto, havia conchavo entre a repartição, mestres e arrais. Os mestres assumiam linhas no rio Amazonas, mas no regulamento das Capitânicas eles eram classificados como condutores de pequenos trechos, geralmente internos. Isso fazia sentido no restante do Brasil, não nas águas do Amazonas, onde a navegação interna configurava longo curso. Os pilotos de grandes navios passaram a se sentir preteridos.

O queixoso classificou seus adversários como “indivíduos analfabetos” sem “a mínima noção da vida do mar”, “muitos deles não sabem nem escrever!”. Seus alvos podiam ser antigos embarcações, nativos não brancos, acostumados nas malhas fluviais e, realmente, sem formação oficial. A associação entre baixa qualificação e corrupção mais se adequava ao entendimento de cidadania da época, quando apenas alfabetizados gozavam de direitos políticos e eram plenos cidadãos.³³ Havia sim negociações paralelas entre capitães do porto, mestres e armadores, mas elas não se orientavam pela qualificação profissional ou pela alfabetização. A discriminação do piloto fez tábua rasa de um grupo heterogêneo, embora a acusação de favoritismo procedesse.

Os armadores equipavam os mestres em longos cursos, pagando menores salários com o aval da Capitania, que fazia uma leitura tendenciosa do regulamento de 1901. Nosso piloto

³¹ “Aqui estamos”. *Gazeta Marítima*. Rio de Janeiro, n. 1, 12 nov. 1903. Os quatro fascículos conhecidos (n. 1-4, de 12, 28 de nov. e 15, 20 de dezembro de 1903) estão acessíveis no AEL/Unicamp, nos microfilmes: J/1582.

³² “Queixas. Com a Capitania do Porto de Manaus”. *Gazeta Marítima*. Rio de Janeiro, n. 3, 15 dez. 1903.

³³ Felipe Azevedo e Souza. *Nas ruas*. Abolicionismo, Republicanismo e Movimento Operário em Recife. Salvador: Edufba, 2021, p. 209.

indignado acertou ao expor os casos de pistolão, quando alguém patrocinava a formação naval ou a compra de cartas de habilitação. Além das equipagens mal-feitas, navios em péssimas condições circulavam normalmente.

O capitão do porto é um verdadeiro negociante: quando tem um vapor ou outra qualquer embarcação para vistoriar e o dono ou o consignatário não lhe mandando uma “pelega” de 500\$, o vapor é julgado em condições de navegar ainda que esteja desmantelado, caindo aos pedaços.

É preciso entender a função social do suborno. Sua prática ocorre geralmente onde não é possível obter vantagem por meio da força, podendo remediar contradições internas entre setores sociais dominantes. Para ser socialmente aceito, o suborno precisa ser aberto e generalizado, estar de acordo com os costumes locais e dissimular (supostos) códigos de honra. Os ganhos também necessitam ser atraentes o bastante para seduzir pessoas que, muitas vezes, não estão sob perigo financeiro. De outra forma, configuram acertos pessoais e facilitações entre setores sociais que partilhavam interesses políticos e econômicos.³⁴

O esquema das combinações envolvia capitão do porto, armadores, parte do oficialato de convés e da imprensa local. “Não temos aqui um jornal que aceite reclamação contra semelhantes abusos, todos temem o capitão do porto que aqui é um *Rei pequeno*; quer, pode e manda”. Os empresários negociavam com ele o embarque de tripulantes específicos e subornavam a saída de navios fora dos padrões de segurança. O capitão, por sua vez, usava de autoridade para coagir insatisfeitos com sua gestão, recorrendo a punições contra quebras da hierarquia. Os pilotos evidenciam o interesse de ampliar suas interlocuções ao apelar para a *Gazeta Marítima* que intentava circular por todo o país. O queixoso manuseou isso para denunciar aquele problema a nível nacional. A conclusão irônica do piloto sintonizava-se aos ideais do *Gazeta Marítima*: os fatos narrados eram “belezas da época e da prepotência do militarismo marítimo nos negócios da marinha mercante”. É preciso ainda abrir um parêntese sobre eventos coincidentes com tal afirmação.

A presença dos vasos de guerra na Amazônia e suas conexões com o comércio eram destacadas na imprensa desde a criação da Divisão Naval do Norte (1902-1904), que ocupou o Acre durante a disputa geopolítica entre Brasil e Bolívia. O destacamento era chefiado por Alexandrino de Alencar, futuro ministro da Marinha. Em março de 1903, quando chegaram os encouraçados da Divisão, membros da Associação Comercial do Amazonas louvaram Alencar pela ocupação de águas onde mantinham seus negócios. João Cândido também circulou pelo Amazonas entre setembro de 1903 e abril de 1904 a bordo do aviso *Jutahy*. Certamente

³⁴ Sobre esse tema na sociedade inglesa setecentista, cf. Lewis Namier. *The Structure of Politics At the Accession of George III*. London: Palgrave Macmillan, 1978, p. 176.

soubera dos brutais castigos aplicados nos praças da Divisão, que chegavam a levar de 100, 300 a 885 chibatadas.³⁵ Esse absurdo sensibilizou a opinião pública, que passou a antipatizar a presença militar na região, principalmente os empregados na marinha mercante.

Creio que o início das associações de ofício, que prometiam resguardo de abusos autoritários, não tenha passado ao largo desse acontecimento. João Cândido retornou ao Rio de Janeiro no calor do momento, em 1904, enquanto os marítimos de Manaus começavam a se mobilizar contra os mandonismos da Capitania. Talvez eles temessem que essas punições reverberassem na marinha mercante ao ver o entusiasmo do patronato com a Divisão. Esses eventos alimentaram uma animosidade ao militarismo da pior espécie exercido contra os subordinados. Isso ganhava força na forma como a Capitania do Porto do Amazonas administrava a navegação comercial. No texto do piloto agora retomado, parecia clara a ligação entre corrupção e ineficiência à militarização dos altos postos da marinha mercante. Aliás, o tal “Rei pequeno” tinha nome e sobrenome: José Gonçalves Leite. Na imprensa amazonense encontrei outros pormenores.

O jornal *Quo Vadis?* foi o único a abordar o problema, não a toa era o principal órgão de denúncias contra a Divisão Naval do Norte.³⁶ Lemos em duas queixas que os mestres estariam não só no comando de linhas internas, como também nas que seguiam até Peru e Bolívia. Pelo regulamento das Capitânicas eles eram autorizados a dirigir barcos de pequeno porte, mas não grandes calados. O reclamante dizia que pouca qualificação nesse tipo de navegação ameaçava a segurança dos passageiros e pesava às companhias de seguros, sempre às voltas com naufrágios e acidentes. Outro suspeitava das emissões de cartas para mestres que respondiam nos exames “seis ou sete perguntas insignificantes” e sem banca de avaliação. O cerne das queixas era que a Capitania preferia autorizar estrangeiros, na maioria, portugueses. Eles conseguiam equipar sem documento de nacionalidade, ao arrepio do art. 251 do regulamento. Por isso, apelava-se ao capitão do porto José Gonçalves Leite, que fizesse “cumprir a lei para o bem da marinha mercante”.³⁷ Mas o militar tinha suas próprias ideias.

Antes de assumir a Capitania, em 1902, José Gonçalves Leite era o sucessor de Lecoq no posto de fiscal da navegação a vapor. Nessa época, relatou ao governador do Amazonas

³⁵ *Quo Vadis?* Manaus, n. 273, 30 jan. 1904. Sobre a passagem de João Cândido no Amazonas, cf. Álvaro Pereira do Nascimento. *João Cândido. O mestre sala dos mares*. Niterói: Eduff, 2020.

³⁶ Criado em 1902, o matinal tinha por subtítulo “órgão de interesses populares”, se dizia alheio aos conflitos político-partidários e à disposição da população e dos direitos individuais. No primeiro semestre de 1903, o jornal sofrera um incêndio criminoso que paralisou suas atividades. Os marinheiros foram os que mais ajudaram na contenção das chamas. Mas meses depois das denúncias à Divisão Naval do Norte o jornal foi empastelado. *Quo Vadis?* Manaus, n. 213, 19 nov. 1903. Faria e Souza. *A imprensa no Amazonas, 1851-1908*. Manaus: Typ. da Imprensa Oficial, 1908, p. 55.

³⁷ “Irregularidades”; “É grave, sim!” *Quo Vadis?* Manaus, n. 110, 28 mar. 1903.

Silvério Nery sua utopia racista de povoar a Amazônia com europeus. Tinha o argumento de afastar um suposto “fantasma de insalubridade, de epidemia que os inimigos da Pátria fazem pairar corvejando sobre os Estados Brasileiros”. Leite encampava um projeto de embranquecimento da população relacionado com uma melhoria da sociedade, inclusive da sua saúde. No seu entender, o atraso regional da Amazônia ligava-se à condição étnicorracial dos trabalhadores. Para ele, somente o investimento em companhias estrangeiras poderia “desvendar os oceanos ainda incultos da natureza amazônica, trazer para o Estado o braço e aptidões europeias e manter o comércio e indústria numa perene situação de prosperidade”. Com falsa modéstia, Leite pediu desculpas ao governador por tocar em assuntos que excediam suas atribuições na época.³⁸ Mas ao contrário disso, ele foi premiado com um cargo para dispor suas ideias na prática.

O visível racha no setor de pilotagem revela, portanto, um projeto de embranquecimento da marujada amazônica que, abrigado pela Capitania e militares, atingiu brasileiros da região e de fora dela. Os laços identitários entre pilotos, capitão do porto e armadores vinham definindo a ocupação desses postos e aumentando cisões entre o grupo. E a militarização das Capitânicas seria uma estratégia para desorganizar a marujada e evitar contestações.³⁹ Além de reforçar grupos específicos, a equipagem combinada atrapalhava a organização desses tripulantes em terra, semeando a discórdia entre eles.

Em 1904, uma comitiva composta por pilotos, práticos e maquinistas se reuniu na Associação Comercial do Amazonas (ACA) para debater o tema. A reunião afrontou o apoio da ACA à Divisão Naval do Norte, além de assentir às greves e às manifestações contra os sorteios da Armada.⁴⁰ Os mercantes não eram oficialmente encarados como trabalhadores, mas como eventuais reservas da Armada, recrutados mediante sorteio. Isso também servia para retirar de cena os mais rebeldes e puni-los com o envio à Armada.

O conagraçamento entre ofícios marítimos podia breçar a autoridade militar da Capitania que, sob pretexto de proteger a navegação, queria controlar a marinhagem, restringindo movimentos, principalmente dos não brancos. Sem muito êxito, a repartição acabou subvertida pelos marítimos como instrumento de legitimação do trabalho. Quando suas associações passaram a guardar os regulamentos como forma de assegurar empregos,

³⁸ José Gonçalves Leite. “Inspetoria das linhas de navegação subvencionadas do Amazonas”. In: Silvério Nery. *Mensagem do governador do Estado do Amazonas*. Rio de Janeiro: Typ. do JC, 1902, p. 269.

³⁹ O reforço policial nos anos seguintes a 1888 foi reativo à nova condição social da população não mais dependente do sistema paternalista que lhe definia lugares sociais de subalternização, como mostra Iacy Maia Mata. *Os “Treze de Maio”*. Ex-senhores, polícia e libertos na Bahia pós-abolição (1888-1889). Dissertação de mestrado. Salvador, UFBA, 2002, pp. 57-58. A mobilidade de marujos não brancos e sua possibilidade de organização certamente estavam na mira de polícia e militares para constringir experiências de liberdade.

⁴⁰ Os levantes contra o sorteio ocorriam em diferentes estados. *Quo Vadis?* Manaus, n. 261, 16 jan. 1904.

faziam isso sob o mesmo argumento de proteger a navegação: porém, invertendo sinais e relegando a marinha mercante ao bom serviço de seus marítimos, que independiam de condições étnicorraciais e sociais e da disciplina definida pelos superiores.

Voltando à *Gazeta Marítima*, o jornal celebrou a criação da Sociedade Beneficente União dos Foguistas, em 26 de setembro de 1903.⁴¹ O combate à militarização da marinha mercante exigiu agitação do timão às caldeiras para veicular a condição de *trabalhadores* e no lugar de “reservas da Armada”. Os foguistas do Amazonas entendiam o que significava aquela associação e logo se articularam pela sua. A questão do embarque combinado não afetou seus postos de trabalho, pois era o setor mais desprestigiado do navio. Composto-se de uma maioria nacional e não branca, foguistas e carvoeiros empenharam-se por legitimar a condição de trabalhador e sua inclusão social, cientes das dificuldades vividas naquela sociedade recém-saída da escravidão e repleta de interdições à sua cidadania e participação política.

Homens de fogo e máquinas (1903-1906)

Em outubro de 1903, o cabo de esquadra José Honorato da Silva enviou ao *Quo Vadis?* os estatutos de uma nova associação de foguistas, acordados em 29 de setembro, no Rio de Janeiro. O Centro Geral dos Foguistas era uma cisão da Sociedade Beneficente União dos Foguistas, fundada três dias antes. O Centro era exclusivo de foguistas, mas aceitava adesão de carvoeiros. Era um convite para algo similar em Manaus. Os objetivos eram assistir os desempregados; compor bibliotecas e escolas noturnas para sócios e seus filhos; e, justificando o gesto de Honorato, “manter relações de amizade com o operariado organizado, tanto do país como de qualquer parte do mundo, particularmente o marítimo”.⁴² O Centro teve vida curta, mas o interesse por organizar o pessoal do fogo em Manaus era latente.

A Sociedade Beneficente União dos Foguistas, do Rio de Janeiro, foi quem consolidou contatos e influência em Manaus, cuja posição geográfica era tida como estratégica para o movimento operário nacional e até internacional. Em 1904, a maior frota fluvial do mundo passava por ali, podendo se trocar informações sobre a situação política e sindical de diferentes portos. Em Manaus, os foguistas e carvoeiros podiam traçar paralelos e se perceberem não tão distantes de outros iguais a eles pelo mundo.⁴³

⁴¹ “Programa inicial da Sociedade Beneficente União dos Foguistas”. *Gazeta Marítima*. Rio de Janeiro, n. 3, 15 dez. 1903.

⁴² *Quo Vadis?* Manaus, n. 188, 23 out. 1903.

⁴³ Cf. Bruce Nelson. “Unions and the Popular Front. The West Coast Waterfront in the 1930s”. *International Labor and Working-Class History*, n. 30, 1986. O jornal operário *Coast Seamen's Journal* de San Francisco

No geral, a turma do fogo inclinava-se a ideias políticas radicais, mais até que a do convés. Desde a consolidação dos navios a vapor, os armadores pensavam que o trabalho no fogo exigia apenas força física. Muitos acabavam equipados sem qualificação e aprendiam o ofício pela experiência ou tutela de veteranos. Não havia escola profissional de foguistas mercantes e os que vinham da Armada não supriam a demanda amazônica. A formação do foguista ocorria entre eles próprios ou pela supervisão dos maquinistas. A turma do fogo na Amazônia era formada com pessoas de diferentes origens, vindas de estratos populares, nos quais a força física era a primeira qualificação profissional de alguém. Presumo que não embarcassem sem conhecimento prévio das dificuldades da tarefa, e que levassem consigo um repertório de resistências das vidas urbana ou rural, das lutas por liberdade e/ou dos tempos de escravidão. Essa dimensão de mobilidade foi crucial para definir suas escolhas políticas, pois em portos onde a força de trabalho era constituída por pessoas de estilo de vida itinerante, o movimento operário surgia mais combativo, organizado e inclinado a ideologias mais radicais.⁴⁴ Os foguistas se radicalizavam não só pelas trajetórias individuais e coletivas, mas também pela dinâmica do ofício.

Na Grécia, Gelina Harlaftis aponta que a natureza laboral dos foguistas incentivava a militância operária, lembrando mais o mundo fabril que o naval: trabalhavam fechados na sala de máquinas, com pouco contato externo; a hora de maior atenção era o abastecimento e o controle das caldeiras; após isso, o tempo usado removendo ferrugem e fuligem favorecia diálogos até confidenciais, sendo o local menos frequentado do navio. Nesse cenário, informações de condições parecidas enfrentadas por colegas ou demais categorias germinavam ideias políticas. O calor das fornalhas e a sujeira que lidavam diariamente eram gatilhos eficazes para detonar ações radicais por melhores condições de trabalho.⁴⁵

Em Manaus, foi o ofício que mais cedo se associou dentre todo o conjunto de trabalhadores e, desde o início, sua articulação estendia-se ao Atlântico. Em abril de 1904, Pedro Marques do Nascimento, tipógrafo do *Jornal do Comércio*, foi nomeado pelos foguistas do Amazonas como representante da União dos Foguistas (RJ) em Manaus. O tipógrafo ficou encarregado da correspondência entre as cidades que iam e vinham

(Estados Unidos) reportava o mundo mercante amazônico, revelando interesse dos sindicalizados do Pacífico na vida marítima abaixo do Equador: “The Upper Amazon”. *Coast Seamen's Journal*. San Francisco, n. 1.053, 26 fev. 1908, n. 1.059, 8 abr. 1908.

⁴⁴ Fernando Teixeira da Silva. *Operários sem patrões*. Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Campinas: Editora da Unicamp, 2003, p. 141.

⁴⁵ Gelina Harlaftis. *A History of Greek-Owned Shipping*. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day. London/New York: Routledge, 2005, pp. 230-231.

semanalmente por um navio.⁴⁶ Isso conferiu a musculatura necessária para a criação da congênere local.

Muitas entidades marítimas deixavam claras suas referências e modelos fora do local de origem, valendo-se de agentes que teciam conexões quase diretas com associações de outras regiões e até países.⁴⁷ Além de usar as viagens para ampliar contatos de militância, vale frisar o enorme esforço exigido para driblar a autoridade dos superiores. A filiação supra-regional de ofícios específicos chocava-se com a federalização marítima encontrada ao redor do mundo, uma alternativa criada pelos superiores para coordenar a militância de seus subordinados. A congregação autônoma por ofício conferia um poder de articulação usado contra os mesmos oficiais que propunham subordinação irrestrita dentro e fora dos navios. Para tanto, as coordenadas de militância iam das matrizes às filiais passando por cima do oficialato, demandando muita informação em trânsito.⁴⁸ Façamos um aparte sobre quem seria a referência disso para os foguistas amazonenses.

A Sociedade Beneficente União dos Foguistas foi fundada em 26 de setembro de 1903 na capital federal. Seu lema era o genérico “um por todos e todos por um”. Era do tipo mutualista e sindical, filiada à Federação das Associações de Classe e ao Centro das Classes Operárias. Seus sócios deveriam ser maiores de 16 e menores de 50 anos (gerações nascidas entre os anos 1850 e 1880). “Tinha por fins a proteção da classe; auxiliar pecuniariamente o sócio e sua família; instruir e orientar seus membros por meio de biblioteca e conferências”. Nos estatutos de 11 de dezembro de 1905 adotava o socialismo como ideal,⁴⁹ no caso, posição que remetia ao campo político dos que desprendiam esforços pelos interesses da classe operária, sem necessariamente criar um partido.⁵⁰

A União dos Foguistas não reivindicava pertencimento à “classe marítima”, mas afirmava-se “essencialmente proletária”. Nesse preceito, buscava unir todos os foguistas nacionais num largo projeto associativo. Ficou estabelecida a criação de filiais estaduais que, simbolizando a unidade de propósitos e ação associativa, deveriam todas se chamar Sociedade União dos Foguistas (art. 1, §2). Isso está expresso no emblema da associação, com 21

⁴⁶ *JC. Manaus*, n. 87, 12 abr. 1904.

⁴⁷ Vítor Oliveira. *Nas águas do Prata*. Os trabalhadores da rota fluvial entre Buenos Aires e Corumbá (1910-1930). Campinas: Editora da Unicamp, 2009, p. 166.

⁴⁸ Jane Record mostra algo parecido entre certas categorias navais da Costa Oeste dos Estados Unidos. “The Rise and Fall of Maritime Union”. *IRL Review*, v. 10, n. 1, 1956, pp. 83-84.

⁴⁹ “Sociedade União dos Foguistas”. Claudio Batalha (coord.). *Dicionário do movimento operário*. Rio de Janeiro do século XIX aos anos 1920, militantes e organizações. São Paulo: Perseu Abramo, 2009, pp. 262-263.

⁵⁰ Claudio Batalha. “A difusão do marxismo e os socialistas brasileiros na virada do século XIX”. In: J. Quartim de Moraes (org.). *História do marxismo no Brasil*. Campinas: Editora da Unicamp, 1995, p. 16, vol. 2: Os influxos teóricos.

estrelas representando as unidades da federação. E diferente dos emblemas de outras entidades da marinha mercante, esse não contém cordas, âncoras, remos, salva-vidas ou caduceus. O desenho adotado também pelas filiais compõe-se do manômetro usado para medir a pressão dos fornos e das pás que os abasteciam de carvão. Não há referência alguma à navegação, mas sim ao mundo da combustão, das máquinas e do fogo (figura 7).



Figura 7: Emblema da Sociedade União dos Foguistas. Fonte: Estatutos da Sociedade União dos Foguistas. Rio de Janeiro: Imprensa Gutemberg, 1914. 1º Ofício de Títulos e Documentos/Estatutos das Sociedades Cíveis, 1906, vol. 4 (AN).⁵¹

Promover “o conagraçamento de todos companheiros dentro e fora da capital [federal]” implica “manter correspondência ativa” entre eles. Essa finalidade acompanhava uma relação cordial entre os trabalhadores, pela qual se resolveria “amigavelmente todos os atritos que se derem entre os companheiros, maquinistas e [foguistas] industriais” (art. 2).⁵² Fica sugerido o valor de boas relações com os maquinistas, superiores diretos e os únicos com quem partilhavam o mesmo mundo de trabalho. Não menos estratégico seria manter os foguistas industriais como aliados em caso de necessidade. Voltemos à Manaus.

Ali os maquinistas também estavam se reunindo de forma preparatória. No dia 25 de setembro de 1904, uma comissão provisória convocou uma reunião na casa de José Bezerra da Rocha, político e aviador no rio Purus, no bairro da Cachoeirinha.⁵³ No ano seguinte, foguistas e maquinistas anunciaram a fundação de suas associações. A primeira a dar notícia foi o Grêmio de Maquinistas em Manaus, instalado em sede própria na rua Epaminondas, n. 80, a 16 de junho de 1905. Dias depois, a imprensa anunciou a criação da filial amazonense

⁵¹ Agradeço a Claudio Batalha pelo envio desse precioso documento.

⁵² “Estatutos da Sociedade União dos Foguistas”. *Diário Oficial*. Rio de Janeiro, n. 32, 8 fev. 1906, p. 21.

⁵³ “Reunião”. *JC. Manaus*, n. 232, 25 set. 1904.

da União dos Foguistas. Conforme instruções da matriz, a sessão preparatória ficou marcada para o dia 5 de novembro de 1905.⁵⁴ Nesse dia aprovaram os estatutos da associação, com a rubrica de 21 diretores.

Os estatutos da Sociedade Beneficente União dos Foguistas de Manaus (SBUFM) foram publicados no *Diário Oficial* de 16 de fevereiro de 1906.⁵⁵ Grande parte de seus artigos seguiram a linha da matriz, propondo lutar por igualdade de direitos e deveres sociais; promover atividades recreativas; socorrer os inválidos, os órfãos e as viúvas de sócios; criar uma caixa de resistência; conquistar a justiça gratuita como função obrigatória do estado; e a proibição do emprego de menores de 16 anos. Havia um cuidado especial com a educação, orientada pela difusão dos valores socialistas a serem ensinados em escolas teóricas e profissionais. A SBUFM comprometeu-se a manter um professor para aulas noturnas de Ciências e Artes. O projeto pedagógico também incluía divertimentos “baseados no princípio da ação moral”: peças teatrais, músicas, passeios e leituras úteis. Compria acervos e um bibliotecário para manter e dirigir uma sala de leitura. Na falta de membros diretores o bibliotecário assumiria qualquer um dos cargos ausentes (art. 1, 21).

A diretoria era composta pelo presidente e o vice, dois oradores, o bibliotecário e o professor. O papel de liderança desses dois últimos reforça a qualificação profissional e intelectual como uma das principais causas da SBUFM. Além deles, havia dois secretários e dois tesoureiros. Dentre outras tarefas, os oradores deviam ocupar a tribuna das sessões e apreciar matérias dos interesses sociais. Pessoas estranhas ao fogo podiam ser oradores desde que “provada sua competência” (art. 17-19).

Diferente da matriz, não se especifica a idade máxima de filiação, apenas a mínima de 16 anos. Não havia restrição racial ou de nacionalidade, admitindo-se quem pagasse a joia de 20\$000 (vinte mil-réis) e as mensalidades de 3\$000 (três mil-réis) (art. 3-4). Sobre esse público alvo da associação, vale dizer que havia um decréscimo de matrículas em Manaus por conta dos transtornos da reforma portuária, com 194 foguistas e 148 carvoeiros no Amazonas. A soma dos dois (342) era pouco menor que a dos marinheiros (375), mas revela o apelo perante 1.362 marítimos no total. Fato é que a SBUFM não mediu esforços para compor sua base militante que excedia e muito os 75 maquinistas matriculados no Estado.⁵⁶ O processo de eleição da diretoria aventa alguma força representativa, com comissão eleitoral, voto em urna e três escrutinadores. Assembleias extraordinárias eram convocadas mediante assinatura de 40

⁵⁴ *JC. Manaus*, n. 463, 16 jun. 1905. *JC. Manaus*, n. 471, 25 jun. 1905.

⁵⁵ “Estatutos da Sociedade Beneficente União dos Foguistas de Manaus”. *Diário Oficial*. Manaus, n. 3.535, 16 fev. 1906.

⁵⁶ Alexandrino de Alencar. *Relatório do ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907.

sócios quites (art. 28, 33). Não disponho de fontes para precisar o número de sócios, embora os indícios seguintes revelem uma estreia promissora em cenário pouco favorável à economia.

Entre 1906 e 1907, houve uma queda na cotação internacional da borracha amazônica. As praças comerciais de Manaus e Belém não fechavam a conta com o transporte e os impostos do produto.⁵⁷ As companhias armadoras começaram a cortar despesas nas viagens, que significava diminuição de tripulações e de soldos. Em 3 de setembro de 1906, maquinistas e foguistas paraenses entraram em greve por aumento salarial. No sexto dia do movimento, os amazonenses decidiram aderir. No dia 18, os maquinistas enviaram à imprensa uma circular com suas demandas, dois dias depois foi a vez da SBUFM. Com a adesão dos carvoeiros, foi formada duas associações “cogumelo”, a Corporação dos Foguistas e Carvoeiros e a Corporação de Maquinistas. Por trás delas estavam a SBUFM e o Grêmio dos Maquinistas em Manaus. Apresentar-se como “corporação” talvez desassociasse a ação grevista das duas entidades beneficentes. Essa é a única greve conhecida em Manaus com certa coesão e articulação entre três ofícios navais, que pareciam alinhados tanto no método de protesto como na mesa de negociação com os patrões.

O colapso econômico pode ter sido avaliado como favorável à greve, e eles conheciam a fragilidade das companhias em resistir às suas demandas, pois a dependência da mão de obra falava mais alto. As exigências enviadas aos armadores eram publicadas nos jornais, assinadas por sete lideranças foguistas e por 84 maquinistas. Se tomarmos os 168 maquinistas matriculados em Manaus, veremos que pelo menos metade deles aderiu à greve de forma assumida.⁵⁸ Lembrando que no ano anterior, constava 75 matriculados no Amazonas, indicando um trânsito de matrículas entre Belém e Manaus para reforçar a greve.

Depois de um mês e três dias de paralisação, em 6 de outubro de 1906, eles obtiveram uma vitória parcial. Naquele mês, houve uma melhora na cotação da borracha que pode ter favorecido a inclusão do aumento salarial nas contas dos armadores.⁵⁹ Ainda no curso da greve, os maquinistas aprovaram os estatutos da Corporação dos Maquinistas do Amazonas em substituição ao Grêmio dos Maquinistas em Manaus.⁶⁰

⁵⁷ Alexandre Avelino. *O patronato amazonense e o Mundo do Trabalho*. A Revista da Associação Comercial e as representações acerca do trabalho no Amazonas (1908-1919). Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2008, p. 101. Barbara Weinstein. *A borracha na Amazônia*, p. 243.

⁵⁸ Alexandrino Alencar. *Relatório do ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, pp. 68-69.

⁵⁹ J.A. Mendes. *A crise amazônica e a borracha*. Manaus: Valer, 2004, p. 34.

⁶⁰ A diretoria foi toda composta com participantes da greve: Luiz Antonio Bentes (presidente); Guilherme de Oliveira (vice-presidente); Jovêncio Campos (1º secretário); João C. de Araújo e Silva (2º secretário); Lucio Gramacho (tesoureiro); Raymundo Pereira de Queiroz (procurador). “Estatutos da Corporação dos Maquinistas do Amazonas”. *Diário Oficial*. Manaus, n. 3.736, 26 out. 1906. Destaque para o presidente Bentes que compôs uma chapa popular na eleição à intendência municipal de 1904.

A Corporação dos Maquinistas do Amazonas era dedicada aos maquinistas legalmente diplomados, sem exceção de nacionalidade ou residência em qualquer parte do Brasil (art. 2, §4). Objetivava fraternizar os maquinistas e trabalhar pelo seu melhoramento profissional. Buscava assegurar perante o “Governo da República e tribunais superiores o direito de seus membros, em tudo que se referir à arte mecânica” (art. 1). Não há menção nos estatutos sobre assistencialismo ou sobre ações de resistência. Sua principal missão aparece no art. 8: “A sociedade envidará todos os esforços para a manutenção de todos os acordos realizados entre armadores de navios e os seus membros”. Visava, portanto, garantir as conquistas da greve. A Corporação reuniu-se com regularidade no seu primeiro ano, mas desaparece dos jornais em 1908. Tal como outras associações marítimas, os maquinistas voltariam a se reagrupar no ano de 1911, dessa vez, no Centro Beneficente dos Maquinistas do Amazonas.

No geral, os maquinistas pareciam menos coesos que seus subalternos foguistas. O perfil étnico talvez seja parte da explicação, pela presença de britânicos, alemães, estadunidenses e portugueses – imigrantes estabelecidos nos postos mais qualificados do trabalho marítimo desde a segunda metade do século XIX.⁶¹ Contudo, é possível que a lei de expulsão de estrangeiros (1907) afetou sua energia associativa, especialmente pela preocupação das autoridades com a eficiente greve de 1906. Após conquistarem seus objetivos econômicos, os maquinistas podem ter se apropriado de seus privilégios étnicos e profissionais para acentuar desigualdades em relação a foguistas e carvoeiros, algo bastante útil para conciliar seus interesses junto a empresas e Capitania, sempre atentas à autonomia associativa dos subalternos por abrigar negros e mestiços entendidos como naturalmente inclinados à desordem social.

Por fim, a greve de 1906 serviu de aprendizado político para consolidar uma base militante de foguistas e carvoeiros que, caso único no Amazonas, uniu-se a maquinistas numa parede conjunta. Nos eventos posteriores, o mais comum fora a repressão dos maquinistas a qualquer rebeldia de foguistas e carvoeiros. A seguir, o legado imediato da greve às articulações políticas dos foguistas fez daquele ano – 1907 – um tempo agitado para essa turma.

⁶¹ É possível que tal situação verificada no Rio de Janeiro pouco variasse noutros portos pelo país, principalmente àqueles que mantinham linhas até a capital federal, caso de Manaus. Isso facilitava o trânsito de profissionais qualificados, como os maquinistas. Claudio Batalha. *Le syndicalisme “amarelo” a Rio de Janeiro (1906-1930)*. Tese de doutorado. Paris, Université de Paris I, 1986, p. 116.

A inauguração da União dos Foguistas de Manaus (1907)

O ano de 1907 iniciou com a borracha em baixa. Isso se refletia no transporte do produto, afetando as relações entre patrões, trabalhadores e estado. Os rumores de turbulência tomavam corpo com as ameaças mais constantes de motins e greves marítimas. Quem tinha negócios e autoridade ameaçada pelos trabalhadores enxergava nisso os frutos de um sindicalismo prenhe de ideias estrangeiras. Essa leitura estava em voga desde 1903, quando a greve geral do Rio de Janeiro colocou a ordem republicana contra a parede e o governo Rodrigues Alves acusava o resultado da influência de maus estrangeiros no operariado.

No dia 5 de janeiro de 1907, o *Jornal do Comércio* de Manaus estampou um artigo não assinado, intitulado “A mutualidade na Inglaterra”. A escolha do país não foi aleatória, se levarmos em conta sua utilização como exemplo de ordem capitalista e por conta de sua influência na organização do trabalho no Amazonas, especialmente nos setores portuário e de navegação, quase todos dominados por empresas britânicas. O texto disserta sobre associações de socorro mútuo que supriam carências econômicas dos trabalhadores sem, supostamente, incutir ideias estranhas a uma “pura doutrina de solidariedade”.⁶²

Um mês depois, o “Mal crescente” artigo discutia *trade unions* como sociedades de defesa dos direitos operários e de resistência ao despotismo industrial. Dizia que no Brasil não havia indústria propriamente dita, os patrões trabalhavam tanto quanto seus empregados, pagando salários melhores que na Europa. Portanto, nada motivaria grandes antagonismos, inclusive porque lá a greve era o último recurso depois de esgotadas todas as tentativas de negociação. O vilão seria um tipo de socialismo e anarquismo disseminado por maus estrangeiros que nutriam paralisações indiscriminadas.⁶³ Era implícito o receio, de quem patrocinava tais publicações, das mobilizações em curso pelo país e no Amazonas em particular.

A partir do 1º de Maio de 1907, em São Paulo, Rio de Janeiro, Santos e Recife eclodiram greves por jornadas de oito horas.⁶⁴ No mês seguinte, a notícia da paralisação dos foguistas e carvoeiros do *Costa Martins*, em Belém, deixou as autoridades de Manaus em alerta.⁶⁵ A tensão não cessou ao longo de meses e dizia-se que a próxima parede seria em Manaus. A SBUFM veio a público acalmar os armadores, em 4 de agosto de 1907.

⁶² A principal referência no texto é o político liberal francês Yves Guoyt, autor de *Le Tyrannie Socialiste* (1893). “A mutualidade na Inglaterra”. *JC. Manaus*, n. 907, 5 jan. 1907.

⁶³ “Mal crescente”. *JC. Manaus*, n. 936, 3 fev. 1907.

⁶⁴ Michael Hall & Paulo Sérgio Pinheiro. *A classe operária no Brasil, 1889-1930*. Documentos. São Paulo: Alfa-Ômega, 1979, p. 64, vol. 1: o movimento operário.

⁶⁵ “O que vai pelo Pará”. *JC. Manaus*, n. 1.057, 7 jun. 1907.

Apresentando força de mobilização e influência, uma lista de 46 assinaturas garantia não haver “nenhum propósito em promover greves”, mas se acontecesse, “fariam de maneira pacífica e sem perturbar a ordem pública”.⁶⁶ Todos ficaram de sobreaviso da capacidade de organização dos foguistas. Isso se provou no mês seguinte em evento realizado em sua sede: uma festa de “inauguração” mostraria que a entidade vinha para ficar. Ela apresentaria bases bem organizadas para atrair homens notáveis e disputar espaços políticos decisórios.

A sessão de instalação, em 7 de setembro de 1907, era um ato simbólico pois a SBUFM existia desde 1905. O clima de festa cívica da data aproveitou ainda a visita do capitão-tenente Frederico Villar, membro da Liga Marítima Brasileira (LMB), que veio a Manaus visitar a recém-criada filial amazonense.⁶⁷ Dois dias antes da reunião dos foguistas, o Teatro Amazonas lotou para vê-lo discursar sobre a LMB. Parece ter agradado os membros das associações, principalmente quando criticou os armadores estrangeiros que agiam com “crueldade e indiferença dos nossos costumes e das nossas leis, para com o operário que sofre um acidente no exercício do seu rude mister, ou para com o marinheiro que se invalida no serviço de sua profissão”. Nessa o auditório foi tomado de “palmas e bravos ao mesmo tempo”.⁶⁸ Os foguistas usaram desse entusiasmo e convidaram Villar para tomar assento de honra na sua solenidade. Talvez quisessem mostrar ao público que os fins da SBUFM não eram tão diferentes de uma associação respeitável como a LMB.

Às 19 horas, o salão da SBUFM se encheu de sócios e convidados. Segundo o enviado do *Jornal do Comércio*, a entidade contava com a “maioria dos homens que se dedicam ao serviço de sua classe, a bordo dos navios de navegação fluvial do Amazonas”.⁶⁹ A maioria dos 297 foguistas matriculados dá uma ideia do número de convivas. Dentre os mais distintos, além de Frederico Villar, notam-se: J.J. Rodrigues Martins, delegado amazonense da LMB; o coronel Caetano Monteiro, agente da armadora Leite & Cia.; tenente Jacinto Dias Ribeiro, do 1º Distrito Militar; o capitão do porto Raymundo Valle e seu secretário, tenente Mário Hess; padre Raymundo Oliveira, representando a diocese; uma comissão do Clube da Guarda Nacional; alguns oficiais dos batalhões de polícia e bombeiros; José Patrocínio Maia, alto

⁶⁶ “Ineditoriais. Sociedade Beneficente União dos Foguistas”. *JC*. Manaus, n. 1.117, 6 ago. 1907.

⁶⁷ A LMB se inspirava nas ligas inglesa e alemã, e tinha por finalidade aproximar a Marinha de Guerra da mercante e incentivar a juventude à vida marítima. Sobre esse último objetivo, um dos argumentos era que o quadro de marinheiros não era suficiente nem qualificado para operar os modernos vasos de guerra da época. A solução seria seduzir aspirantes com forte material de propaganda, incluindo publicações, cursos, incentivos a esportes de remos e velas etc. A população do norte era de grande interesse devido seus costumes históricos de navegação. O papel de Villar era viajar para dar palestras e fazer propaganda da LMB. “Estatutos da Liga Marítima Brasileira”. *Diário Oficial*. Rio de Janeiro, n. 224, 25 set. 1908. *JC*. Manaus, n. 1.436, 24 mar. 1908.

⁶⁸ “Liga Marítima Brasileira. A conferência de ontem”. *JC*. Manaus, n. 1.147, 5 set. 1907.

⁶⁹ *JC*. Manaus, n. 1.150, 8 set. 1907. Desta reportagem recolhi as informações do evento.

funcionário da Alfândega; lideranças de outras associações e jornalistas. A presença de autoridades em reuniões operárias evidencia certas escolhas políticas e, num contexto em que o estado via sempre com desconfiança qualquer aglomeração de trabalhadores, servia para conotar o seu caráter ordeiro e pacífico.⁷⁰

Como venho frisando a visão crítica dos foguistas quanto à deferência irrestrita, é inevitável não chamar atenção para a lista extensa de homens de boa cepa convidados para a festa. Suponho que havia momentos estratégicos em que a manifestação de respeito e boa conduta eram ponderadas como o melhor caminho para acalmar os ânimos. Mesmo a escolha dos sócios honorários e beneméritos informa a quem o grupo acenava em ocasiões específicas, para selar alianças e compromissos nos navios, nas ruas e nas urnas. Em 1906, os foguistas e carvoeiros exibiram desenvoltura organizando uma greve vitoriosa, agora mostravam à alta sociedade que sua conduta associativa não era desabonada por eventuais reivindicações. Isso fica patente na própria disposição da mesa de honra, na qual não havia assentos para foguistas. Eles eram apenas os mestres de cerimônia.

Por conveniência, foi dada a Frederico Villar a presidência da sessão. À sua esquerda, sentaram-se o capitão do porto, os dois tenentes e o professor João Du-Bosck.⁷¹ À direita, o agente de Leite & Cia., o advogado Araújo Filho e o orador oficial João Maranhão. Coube ao orador e ao professor a representação da SBUFM, possivelmente escolhidos pela habilidade discursiva, embora possivelmente nunca tenham posto os pés numa casa de máquinas.⁷²

A mesa de honra representava as intenções da SBUFM de afastar o estigma da insubordinação pura e simples, para dar lugar a interesses de melhoramento intelectual e profissional de ofício tão desmerecido socialmente. Da parte dos sentados, já havia em outras capitais uma corte aos trabalhadores pelos setores oligárquicos, que os viam como decisivos nos pleitos eleitorais municipais e estaduais. Alfabetizar o quadro societário em aulas noturnas, como as dadas por João Du-Bosck, servia ao propósito da elevação social pela educação, diante de uma lei eleitoral que exigia alfabetização para gozo de direitos políticos. A SBUFM estaria se apresentando como eleitores em formação, que atestavam sua capacidade

⁷⁰ Claudio Batalha. “Cultura associativa no Rio de Janeiro da Primeira República”. In: Claudio Batalha; Alexandre Fortes & Fernando Teixeira da Silva (org.). *Culturas de Classe*. Identidade e diversidade na formação do operariado. Campinas: Editora da Unicamp, 2004, p. 111.

⁷¹ Não encontrei nenhuma outra informação sua. O sobrenome indica alguma origem estrangeira e aulas noturnas para foguistas parecem ter sido sua única atuação em Manaus. Depois da momentânea dissolução da SBUFM, Du-Bosck sumiu sem deixar pistas. Se ele estivesse incumbido de ensino político, baseado no socialismo, e imaginando que não fosse brasileiro, a lei de expulsão de estrangeiros pode ter brecado suas funções sindicais e até contribuído à suspensão das atividades da SBUFM, como veremos adiante.

⁷² A aparição de lideranças assim era algo comum nesse período, vindas de camadas sociais diferentes da base militante, eles conseguiam levar adiante a causa operária através de relações e conexões com setores sociais diversos e até antagonicos, como mostra Claudio Batalha. *Vida associativa*, p. 93.

para participar do jogo político e eleger os seus representantes, quem sabe um dos presentes na mesa, caso promettesse encaminhar as demandas da categoria. Era a resposta de uma sociedade de homens negros e mestiços considerados de menor qualificação profissional e sem educação formal, tidos como naturalmente fadados ao lugar da subserviência, deslocados do campo político e da ordem republicana.⁷³ João Maranhão foi escolhido para dar esse recado. Mas antes, é preciso abrir um parêntese sobre o personagem.

Apesar de nunca ter sido marítimo, outros elementos de identificação aproximaram João de Albuquerque Maranhão dos foguistas, por exemplo: o socialismo, a origem regional e a cor da pele. Pois, como alerta Ana Flávia Magalhães Pinto, é ingenuidade “cogitar que as pessoas pudessem não atentar para os diferentes tons de pele dos parceiros cotidianos só porque compartilhavam espaços de afirmação e defesa de direitos naquele início de século”.⁷⁴ Aparentemente, João Maranhão era natural do Estado homônimo.⁷⁵ Além de escriturário público, era um elogiado poeta e um célebre folião de Manaus, que gostava de se fantasiar e pregar peças. No Carnaval de 1915, adentrou a redação do *Jornal do Comércio* “um preto vendendo cheiro e garrafas que encerravam feitiços diabólicos” para curar impotência sexual, “o preto levantou um pouco a máscara... e mostrou o rosto moreno do poeta João Maranhão”.⁷⁶ Não é errôneo imaginar que estivesse trajado como sacerdote de alguma religião de matriz africana.

A aproximação de João Maranhão com o movimento operário também ocorreu através das associações de socorro a contrerêneos, como o Renascença do Ceará e o Centro Pernambucano, os quais frequentava. Vale dizer que essas entidades abrigavam antigos abolicionistas que faziam desses grupos uma espécie de herdeiros da tradição abolicionista.⁷⁷

⁷³ Tenho por orientação a leitura de Aldrin Castellucci & Felipe Azevedo e Souza. “À margem dos grandes esquemas. O associativismo político-eleitoral dos trabalhadores de Pernambuco e da Bahia na Primeira República”. *Estudos Históricos*, vol. 35, n. 75, 2022, pp. 17-20.

⁷⁴ Ana Flávia Magalhães Pinto. “Vicente de Souza. Intersecções e confluências na trajetória de um abolicionista, republicano e socialista negro brasileiro”. *Estudos Históricos*, vol. 32, n. 66, 2019, pp. 271-272. Segundo a autora, Vicente de Souza foi um profícuo orador relacionado com a União dos Foguistas (RJ). Sem descuidar do contexto do pós-abolição, questões do ensino e defesa do socialismo foram debatidos por ele em vários meios de organização operária.

⁷⁵ Posteriormente, participou da Confederação do Trabalho no Amazonas (1908). Foi o idealizador do famoso monumento em memória da violinista Ária Ramos, assassinada no Carnaval de 1915. Nunca se distanciou dos marítimos, criando uma efêmera Liga Naval sediada em sua casa, em 1937. Assim como outros intelectuais maranhenses radicados em Manaus, vinculou-se a organizações operárias visando compor um partido político que atendesse aos trabalhadores. É pai do também poeta Petrarca Maranhão. *JC*. Manaus, n. 3.891, 23 fev. 1915.

⁷⁶ *JC*. Manaus, n. 3.885, 17 fev. 1915.

⁷⁷ Um exemplo é a missa promovida pelo Centro Pernambucano em memória do abolicionista branco José Mariano Carneiro da Cunha, na qual se pronunciou “uma pobre velha, que fora escrava e conta ter sido libertada por [ele] e Joaquim Nabuco, antes de 13 de maio de 1888”. “Homenagens póstumas a José Mariano”. *JC*. Manaus, n. 2.953, 9 jul. 1912. Para compreender melhor os esforços abolicionistas dessa dupla e o envio de fugitivos da escravidão para o Ceará e o Amazonas, cf. Felipe Azevedo e Souza. “Huguenotes, ingleses,

Havia uma notória rede de intelectuais negros abolicionistas do Ceará, Maranhão e Pernambuco estendida ao Amazonas. Os negros maranhenses foram ainda mais expressivos na criação de jornais e associações em Manaus, com evidente influência na circulação de ideias libertárias.⁷⁸ E as reuniões nas sedes de associações, as missas, mas especialmente as festas, eram cruciais para o conagração coletivo e a reafirmação identitária desses migrantes em Manaus.

O Carnaval era um ótimo meio para se enturmar com outras categorias de trabalhadores. Para Eric Brasil, o Carnaval no pós-abolição permitia que a população negra colocasse em ação “diferentes estratégias de combate ao racismo e de superação das limitações políticas, econômicas e sociais impostas pelo regime republicano”. Assíduos participantes como João Maranhão costuravam teias sociais que passavam pelas relações de trabalho, educação, eleições, religiosidade etc.⁷⁹ O carisma, o bom humor, as palavras fáceis e a identificação racial devem ter pavimentado a acolhida desse maranhense entre os foguistas. Claro, isso não diminuía o talento de orador sensível à causa operária e consciente do drama de trabalhadores negros na árdua batalha para legitimar cidadania no regime republicano.

De volta à concorrida sessão dos foguistas, Maranhão iniciou dizendo faltar tempo para se contar toda a história “das vontades e lutas” que levaram à criação da SBUFM, segundo ele, “uma verdadeira epopeia”. Agradeceu a presença de Villar, pois interesses comuns de educação irmanavam as duas entidades. Então se dirigiu à plateia, conclamando “nós, que somos os legítimos representantes do operariado e conseqüentemente da classe dos deserdados da fortuna neste País”, para “reagir contra este estado de cousas e com afinco trabalhar para que em breve possamos sacudir o jugo da ignorância que nos acabrunha”. Via-se como igual entre os foguistas, que experimentavam a desigualdade histórica de produzir riquezas e serem alijados dos consequentes ganhos sociais e econômicos. Sua fala assentava-se na qualificação intelectual que chancelaria sua participação no processo político decisório, negado à população de cor sob o pretexto do analfabetismo. O desprestígio social da profissão era sentido como empecilho ao reconhecimento político de seus ocupantes. A educação seria um instrumento de luta política que qualificaria esses “deserdados” como cidadãos. O passo

abacaxis. Associativismo abolicionista e escravizados nas rotas de fuga entre Pernambuco e Ceará na década de 1880”. *Topoi*, vol. 23, n. 50, 2022.

⁷⁸ Quanto a isso, a trajetória do literato negro maranhense Astolfo Marques é bastante elucidativa. Ele manteve uma relação bem próxima com o Amazonas através de amigos, associações e publicações, mostrando uma rede social de abolicionistas, conforme Matheus Gato. *Negro, porém republicano*. Investigações sobre a trajetória intelectual de Raul Astolfo Marques (1876-1918). Dissertação de mestrado. São Paulo, USP, 2010, *passim*.

⁷⁹ Eric Brasil. “Moysés Zacharias. Carnaval, cidadania e mobilizações negras no Rio de Janeiro (1900-1920)”. In: Martha Abreu *et al.* (org.). *Cultura negra*. Niterói: Eduff, 2018, p. 304, vol. 2: Trajetórias e lutas de intelectuais negros.

seguinte podia ser a criação de um partido operário ou aderir a candidaturas favoráveis ao grupo. Nesse percurso era estratégico manter bons advogados por perto. O palestrante seguinte era um deles.

O pernambucano Araújo Filho, abolicionista em sua terra natal e conhecido pela defesa dos trabalhadores no período republicano, “divagou sobre as classes proletárias” e os “serviços que elas têm prestado em todo o universo”. Desembarcara em Manaus havia pouco tempo e tinha com seus conterrâneos uma rede de contatos que circulava informações úteis sobre empregos e relacionamentos na cidade.⁸⁰ As associações de coestaduanos aproximavam intelectuais e trabalhadores pela identificação regional. Uma das lideranças da maranhense Sociedade Beneficente São José de Ribamar, Paulino José de Carvalho, estava presente na festa dos foguistas. A Ribamar e a SBUFM tinham dois membros fundadores em comum: José Henrique da Silva e Martinho Boanerges Ferreira.⁸¹ Ambas foram criadas em 1906, revelando o protagonismo de migrantes maranhenses e pernambucanos na agremiação foguista de Manaus, que não deixa dúvidas das convicções antirracistas gestadas no abolicionismo dos Estados de origem de seus membros e simpatizantes.

Já perto do fim da sessão, o 1º secretário da SBUFM Francisco Azevedo subiu à tribuna e agradeceu a presença de todos. Então Villar tomou a palavra e deu uma corajosa aula de História, da “descoberta do Brasil até os nossos dias”. Teria ele respondido a Maranhão, que via a história do Brasil como uma longa expropriação de força de trabalho que deserdou a maior fatia da população? Não sabemos qual o sentido atribuído a tal exposição nem a qual conclusão chegara.

A sessão foi encerrada com ovação, comida, muito champagne e ao ritmo da banda musical do 36º Batalhão. Porém, o cerimonial que era para ser a inauguração da SBUFM marcou ironicamente o fim de suas atividades. Posso apenas supor algumas respostas a essa interrupção, que passam pela ampla desmobilização do período, com repressão policial reforçada contra organizações operárias; desentendimentos por posturas da diretoria, quem sabe, desviada dos objetivos originais da entidade nascida de uma greve; atritos de representação com a liderança não foguista; e/ou complicações sentidas na matriz carioca. Sucede que a militância foguista não abandonou a cidade e o seu movimento operário, eles foram abrigados pela Confederação do Trabalho no Amazonas (1909) por intermédio de João Maranhão, figura importante na rearticulação da SBUFM anos depois. Essa segunda fase da

⁸⁰ Francisco Pedro de Araújo Filho (1870-1931) tornou-se respeitável advogado e professor da Faculdade de Direito de Manaus. É pai do político Ruy Araújo e do sociólogo André Araújo. Agnello Bittencourt. *Dicionário amazonense de biografias*. Vultos do passado. Rio de Janeiro: Conquista, 1973, pp. 96-99.

⁸¹ “Estatutos da Sociedade Beneficente S. José de Ribamar”. *Diário Oficial*. Manaus, n. 3.583, 19 abr. 1906.

entidade revela uma direção mais radical da sua militância, que cimentou a greve dos foguistas de 1916.

Por ora, vamos aos setores superiores dos navios para reencontrar pilotos e práticos em novas apostas associativas. Apesar desses dois ofícios se confundirem algumas vezes, os práticos eram ao mesmo tempo herdeiros e construtores de uma longa história de agrupamento, que remetia a tradições de trabalho independentes do modelo de barco em voga. Os práticos conseguiram cruzar a transição tecnológica para o vapor sem perder o seu prestígio e tradição profissional.

Prestígio e tradição nas associações de práticos

Segundo o relatório da Marinha, em 1897, a praticagem no Amazonas era “exercida livremente por particulares” e estava em “via de organização uma associação que conta 122 práticos já subscritos”. Em 1904, o número de práticos subiu para 189.⁸² Até então nenhuma associação de práticos estava sediada em Manaus. Eles estavam associados em entidades paraenses que não restringiam as matrículas da membresia. Até que em 1906, sintonizados com a mobilização de maquinistas e foguistas, os práticos decidem criar uma associação em Manaus.

A proximidade entre os oficiais marítimos permanecia desde o fim do Clube União Marítima, quando práticos, pilotos e maquinistas congregaram juntos por alguns meses. Então, em janeiro de 1906, a sede do Grêmio dos Maquinistas no Amazonas foi emprestada para uma reunião preparatória de pilotos e práticos liderada pelos práticos Zeferino Simões Cardash e Manoel dos Santos Loureiro.⁸³ Naquele momento, uma das principais pautas da reunião era encontrar uma forma de enfrentar o esquema de combinações entre mestres e capitães do porto. A chegada de forasteiros e imigrantes estrangeiros abalou o relativo domínio que os práticos e pilotos nativos detinham sobre o comando dos navios.

Importa dizer que, naquele momento, alguns práticos já distavam de antecessores não brancos. Os mais de cinquenta anos de navegação a vapor no Amazonas habilitaram forasteiros chegados jovens na região e que aprenderam o ofício com os nativos. Isso não impedia que a coexistência de gerações e origens diversas nos navios e depois nas associações. O proeminente líder dos práticos em Manaus, Zeferino Cardash, é um bom exemplo.

⁸² Manoel Barbosa. *Relatório do ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1897, p. 86. Júlio de Noronha. *Relatório do ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904, p. 89.

⁸³ “Convite”. *Correio do Norte*. Manaus, n. 6, 27 jan. 1906.

Sua origem e nascimento são desconhecidos, mas o sobrenome suscita uma ascendência árabe, era membro da Sociedade de Tiro Brasileiro e capitão da Guarda Nacional. Na documentação, a grafia do sobrenome incide nas variações “Cardaxo” e “Cadaxo”, até que por volta de 1907, durante o debate da nacionalização da marinhagem, convencionou-se pela lusitanização “Cardoso”. Nesse mesmo ano, Cardash liderou os preparativos de uma associação de práticos no Amazonas.⁸⁴ O objetivo era conduzir os sócios da Associação Beneficente de Práticos da Amazônia (Belém) para se associarem em Manaus, um trabalho que pode não ter sido muito fácil. A entidade paraense era tradicional por abrigar práticos *da região* e não referente ao local de matrícula. Certamente o conflito com os mestres em Manaus foi decisivo nessa migração associativa.

No dia 1º de fevereiro de 1906, no dia de Santa Brígida, padroeira de marinheiros, a sociedade de práticos amazonenses era dada como certa. Meses depois, Afonso Pena visitou Belém e Manaus em viagem de campanha eleitoral à presidência. Atento aos temas mais caros ao eleitorado, citou o exame de habilitação de praticagem na Amazônia como exemplar, um sucesso da Associação Beneficente dos Práticos da Amazônia que se incumbia da sua fiscalização. Em certo momento, prometeu banir “o patronato e a prática abusiva e escandalosa de serem os examinadores indicados pelo examinando, que tem o bom senso de escolher sempre dois amigos, incapazes de o reprovarem”. A fala repercutiu nos jornais de Manaus e fez a praticagem local endossar uma continuidade fora de Belém: os práticos fariam “um centro possante e forte que há de segurar para sempre a utilidade e a sabedoria da praticagem da Amazônia”.⁸⁵ Faltava só oficializar a associação manauara.

A Sociedade Beneficente de Práticos do Amazonas (SBPA) foi fundada em 30 de setembro de 1906 e publicou seus estatutos em 9 de dezembro do mesmo ano. Eram admitidos os “práticos dos rios e lagos da Amazônia”, independente de origem ou local de matrícula. A sede seria em Manaus, mas por natureza de ofício os sócios podiam residir em qualquer ponto navegável da região (art. 3).⁸⁶ A SBPA tinha por fins: manter a “independência da classe de práticos”; defender o emprego e o tabelamento salarial; e criar um fundo de beneficência (art. 2). A admissão era apenas por indicação de um membro, sendo o candidato avaliado pela diretoria e depois aprovado por maioria de votos secretos. O sócio só seria expulso por mau comportamento dentro da sede ou por inadimplência (art. 8, 12).

⁸⁴ *Correio do Norte*. Manaus, n. 809, 16 dez. 1909. *JC*. Manaus, n. 2.237, 26 jun. 1910, n. 2.290, 18 ago. 1910.

⁸⁵ *JC*. Manaus, n. 793, 11 set. 1906.

⁸⁶ “Estatutos da Sociedade Beneficente de Práticos no Amazonas”. *Diário Oficial*. Manaus, n. 3.771, 9 dez. 1906.

Os sócios fundadores pagavam por mês 5\$000 (cinco mil-réis), uma joia de 30\$000 (trinta mil-réis) e 5\$000 (cinco mil-réis) pelo diploma, os efetivos contribuíaam com 10\$000 (dez mil-réis) mensais. Os valores eram empregados em apólices da dívida pública federal ou em imóveis (art. 42-46). Os capítulos mais detalhados são sobre assembleias, eleições e diretoria, atestando o caráter hierárquico da SBPA. Na assembleia geral, relatórios e contabilidades eram discutidos, as demandas e sugestões eram apuradas. A diretoria era eleita anualmente por maioria de votos e escrutínio secreto ou de forma “simbólica” com cinco ou mais sócios requerendo nominalmente (art. 15-24). A SBPA prometeu replicar o critério rigoroso dos exames de habilitação no processo de seleção dos sócios, sem preocupação com quantidade, e sim com a qualidade profissional e moral deles.

O presidente supervisionava a admissão de sócios, balanços contábeis, assinava a correspondência com sociedades congêneres e representava a SBPA publicamente (art. 30). Confrades podiam circular com o distintivo da associação, utilizar as cores e o emblema social para distingui-los dos não filiados. A disposição mais original autorizava hastear a bandeira da SBPA como *jack flag* do navio equipado pelos sócios. Nos navios havia dois tipos de bandeiras: a de popa identificava a nacionalidade do navio, e a *jack flag*, na proa, a empresa a que pertencia. Essa autorização é reveladora de que, além de atestar a qualidade profissional do prático, o navio era embandeirado para assinalar o orgulho de quem o praticava (art. 47). O preço para se ter o melhor da praticagem era a descaracterização empresarial em troca de uma identidade de trabalho valorizada por esses profissionais. E a associação amazonense parece ter sido bem sucedida nisso.

As atividades da SBPA revelam uma regularidade incomum às demais associações marítimas. Ela foi a mais respeitada agremiação de oficiais. Seus eventos solenes disputavam espaço nas colunas sociais da imprensa. As posses dos diretores eram nobres salões como o do Clube Internacional. Seus sócios brincavam que os candidatos a práticos chegavam a sair correndo quando viam que a banca examinadora vinha da SBPA.⁸⁷ De fato, algumas lideranças conferiam respeito e mesmo temor. Como o presidente do biênio 1908-1909, Carlos Cardoso Fernandes de Sá, delegado de polícia que tinha carta de prático e pedia dispensa do governo para fazer viagens. Possuía credenciais bastante úteis para aproximar a associação de setores sociais dominantes e, quem sabe, prezar pela integridade física dos sócios ante as eventuais rebeldias de convés e de fogo.⁸⁸

⁸⁷ *JC. Manaus*, n. 971, 12 mar. 1907. “Práticos da Amazônia”. *JC. Manaus*, n. 1.096, 16 jul. 1907.

⁸⁸ *Diário de Manáos*, n. 55, 10 set. 1892. *O Imparcial*. *Manaus*, n. 73, 6 jun. 1897. *Correio do Norte*. *Manaus*, n. 601, 27 jan. 1911. *JC. Manaus*, n. 3.617, 22 mai. 1914.

Em meados de 1914, algumas rusgas com práticos do rio Purus parecem ter alimentado uma sedição na SBPA, que levou à criação da União de Práticos da Amazônia, sediada em Manaus. Possivelmente, isso foi obra dos descontentes com a escolha da SBPA em se filiar à Federação Marítima do Amazonas, cujo projeto de direção sindical não foi recebido de bom grado por toda a categoria, como leremos no capítulo seguinte.⁸⁹

Algumas rusgas, porém, impediam que os práticos do rio Purus se associassem à SBPA, mostrando que a boa imagem dela não era hegemônica. Em meados de 1914 foi criada a União de Práticos da Amazônia (UPA) em Manaus. Naquela altura, a SBPA se filiara à Federação Marítima do Amazonas, recém-estabelecida para arrefecer os ânimos pela paralisia naval da grande guerra. A UPA parece ter sido obra dos descontentes quanto às escolhas da SBPA. Mas a cisão não durou muito e pouco tempo depois as duas se fundiram outra vez.⁹⁰

Feitas as pazes entre os práticos, a posse da nova diretoria após a submissão da UPA à SBPA foi praticamente um evento de continência à Federação Marítima. Algum acordo entre elas selou a contenda e reforçou a obediência à poderosa federação. Todos os convidados da sessão discursaram a favor do novo momento de solidariedade operária que a SBPA viveria dali em diante. Realmente, o grupo não enfrentou dilemas em seu longo associativismo e reinou sozinha por quase uma década até o surgimento da Sociedade dos Mestres de Pequena Cabotagem no início da década de 1922, mas nesse mesmo ano também foi absorvida pela SBPA dando lugar à Associação Beneficente de Mestres e Práticos do Amazonas.⁹¹

O associativismo dos práticos era uma exceção em Manaus. Seu prestígio social e tradição, que remetia à antes dos vapores, permitiram uma longa atividade. Ao contrário das associações dos subalternos, descontinuadas em 1907, à sombra de uma crise econômica e de perseguição policial ao movimento operário. Vimos que a fragmentação associativa preponderou a uma identidade indivisa da categoria, e que os lugares de trabalho foram importantes na manutenção disso. Uma série de clivagens internas, com reflexos da vida terrestre, impediu a existência de uma entidade pluriprofissional capaz de agregar diferentes ofícios marítimos. Os oficiais desfrutavam de alguma margem de identidade coletiva pelo maior nivelamento social e racial existente entre eles, embora com os práticos o cenário fosse um pouco diferente: a praticagem apresentava trajetórias individuais de mobilidade social e

⁸⁹ Não descobri a razão do aparte com os práticos do Purus. A menção está numa convocação de reunião que chamava os profissionais daquele rio à sede da associação. *JC. Manaus*, n. 1.691, 6 dez. 1908.

⁹⁰ Tércio Miranda. “A consciência operária na Sociedade dos Práticos”. *A Lucta Social*. Manaus, n. 1, 29 mar. 1914.

⁹¹ Já na esteira do corporativismo, passou a se auto-identificar Sindicato de Mestres e Práticos Fluviais em Manaus (1935?-1939?). Com os mestres aglutinados, surgiu o Sindicato de Pilotos e Práticos no Amazonas (1934?-1940?). Os pilotos ainda não aceitavam dividir espaço com os mestres.

interétnica assentadas na tradição do ofício, e no fato dele haver sobrevivido à transição a vapor. Com os ofícios de fogo e máquinas a situação era diferente.

Após 1907, foguistas e carvoeiros estiveram desarticulados, mas não de todo desprotegidos, auxiliados por outras entidades e até mesmo pela matriz da União dos Foguistas. O ponto de virada foi mesmo o ano de 1910. Análise no capítulo seguinte, a importância dessa conjuntura no associativismo marítimo de Manaus. Naquele momento, apesar de grande movimento naval, uma crise política foi acrescida à econômica, prejudicando ainda mais a classe trabalhadora. Para os marítimos, a feroz concorrência para substituir o fim do contrato da Amazon Steamship motivou o oficialato a barganhar apoio aos “novos” e prováveis patrões (armadores de Manaus e Belém). Os pilotos e práticos viam nisso a oportunidade ideal para dominar de vez o mercado de trabalho e colocar os mestres no seu devido lugar.

O projeto dos armadores não vingou e o contrato da Amazon Steamship passou à estadunidense Amazon River, em 1911, legando uma reconfiguração das relações entre marítimos, companhias e estado. Conforme dito, com exceção da SBPA, em 1910 todas as entidades marítimas interromperam atividades. Ao longo de 1911, novas agremiações de práticos, pilotos e maquinistas foram criadas. Os subalternos estavam dispersos em grêmios de conterrâneos e centros operários. No meio disso, ocorreu um golpe de estado no Amazonas com participação de oficiais mercantes que, durante a substituição da Amazon Steamship, principiam um projeto de unidade associativa para coordenar a marinhagem e impedir que seus impulsos por autonomia e participação política afetassem seus próprios interesses.

A criação da Federação Marítima foi uma resposta atravessada àqueles marítimos inconformados com as interdições sociais vividas a bordo e em terra, praticadas por seus oficiais. A interrupção da vida associativa dos subalternos não esmaeceu a aspiração de um lugar de direito como trabalhadores, muito pelo contrário, o ressurgimento das associações, a partir de 1913, deu forma política a essa luta. A fragmentação das associações dificultou o controle dos oficiais sobre a militância de seus subordinados. Cientes de que não poderiam impedir isso, os oficiais lançam as bases de um sistema federativo, que resguardava a identidade de ofício, mas reinscrevia a autoridade de bordo no associativismo. Ocorre que as turmas de convés e de fogo buscavam uma alternativa ao que viviam debaixo da hierarquia naval. Os lugares almejados pela marinhagem se contrapunham à determinação de um lugar de subalternidade, constantemente reiterado pelos oficiais dentro e fora dos navios.

7 – EM BUSCA DA UNIDADE ASSOCIATIVA

Desde que os foguistas do Amazonas se associaram, em 1905, a oficialidade temia perder o comando sobre eles. Quanto mais se qualificassem profissional e intelectualmente, como propunha a União dos Foguistas, mais fracos ficariam os argumentos de uma submissão irrestrita aos de maior qualificação profissional: pilotos, práticos e maquinistas. Para esses, interessava que foguistas e marinheiros estivessem desorganizados, pela continuidade da exploração a que estavam injungidos. Mas simplesmente breçar esse associativismo mostrou-se ineficaz e estimulou ainda mais radicalidade. Assim, os oficiais conceberam uma forma mais refinada para submeter a organização deles ao seu direcionamento. A isso podemos chamar *unidade associativa*: uma experiência coletiva conduzida pelo oficialato, na qual se reproduzia a subalternidade dos marítimos, muitas vezes através de lógicas de racialização dissimuladas no discurso da disciplina e da moralidade.¹

Neste capítulo, analiso o processo que levou a unidade associativa a ganhar corpo na Liga Naval da Amazônia (1911) e na Federação Marítima do Amazonas (1914) – um processo que ensejou disputas em torno da concepção do trabalho marítimo, múltiplos projetos de organização por ofício e uma rebeldia à tradução da autoridade naval nas associações. O primeiro passo nessa direção é observar que, em seus primórdios, a organização dos subalternos era facilmente assimilada à quebra de hierarquia e, por conseguinte, uma ameaça ao setor de exportação.

Antes de os oficiais proporem a unidade associativa, a subordinação era exigida com violência e ameaças. O seu efeito, porém, foi contrário: sedimentou o ímpeto de autonomia associativa dos marítimos menos graduados. Afinal, na Primeira República esses trabalhadores passavam a se ver como cidadãos de direitos, não reservas da Armada ou objetos da vontade dos seus superiores, que buscavam contê-los para explorá-los. A prisão do líder foguista Alfredo Guimarães ilustra bem a constrição associativa pelo uso da força.

No início de 1907, Guimarães liderou um motim no vapor *Santo Antonio* durante uma viagem entre Manaus e Acre. Era membro da União dos Foguistas e um dos militantes mais experientes, sendo um dos líderes da greve de foguistas e maquinistas do ano anterior. O estopim da revolta ocorreu na sala de máquinas, numa discussão sobre quartos de hora com o 3º maquinista, o alemão Otto Berendt. Provavelmente a questão envolvia sobrecarga de

¹ Baseio-me nas proposições de Wlamyra Albuquerque sobre a continuidade de lógicas de racialização formuladas na escravidão e persistentes, embora não explícitas, no advento da República. *O jogo da dissimulação*. Abolição e cidadania negra no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

trabalho e/ou autoritarismo do superior. O conflito se elevou e os foguistas pegaram em armas para sublevar o vapor. Sem maiores detalhes, o comandante os reprimiu e pôs Guimarães a ferros até chegar a Manaus, assim ficando por oito dias após o *Santo Antonio* aportar. Tratava-se de uma ilegalidade, pois o prisioneiro devia ser conduzido à polícia para abertura de inquérito.

Seus confrades da União dos Foguistas foram às delegacias denunciar a infração. O prefeito de polícia Gaspar Guimarães solicitou à Capitania que esclarecesse a permanência daquela prisão. O capitão do porto, Raymundo Frederico Kiappe da Costa Rubim, de tradicional família cearense,² decidiu responder nos jornais. Afirmou que a Capitania era a única jurisdição competente para decidir sobre castigos e prisões, e que não acatava interferência de outras repartições. Indiretamente, Costa Rubim também se dirigia à União dos Foguistas. O capitão sugeria a curta margem de manobra da associação, enquanto o mundo marítimo estivesse submisso a homens como ele. Sua vontade seria a linha mestra de como devia proceder a contenção da marujada. Por isso, fez questão de salientar que só liberou Guimarães “por julgá-lo suficientemente castigado”.³

O episódio podia ser um rescaldo da greve de 1906. Não sabemos se havia ali algum ressentimento, pois no curso da greve foguistas e maquinistas negociaram diretamente com os armadores, ignorando a mediação da Capitania. Guimarães, inclusive, fora um dos que se sentou à mesa no lado dos patrões durante as negociações.⁴ Talvez o motim revivesse atritos pessoais mal resolvidos. Por fim, temos uma ilustração eloquente da força e da intimidação àqueles que ousassem falar mais alto que seus superiores. Para esses, mais preocupante ainda era a rebeldia de quem deveria permanecer em lugares de subserviência.

Vimos no capítulo anterior que a União dos Foguistas se desarticulou no final deste ano de 1907 e que as suas razões são incertas. Não é difícil imaginar repressões, como a de Costa Rubim, impondo um recuo estratégico para os foguistas. Podemos falar de recuo, pois eles não deixaram de se mobilizar. Durante a interrupção da sociedade, o grupo se protegia na Confederação Geral do Trabalho do Estado do Amazonas, criada em 1908, que abrigava trabalhadores manuais. João Maranhão, o ex-orador da sociedade foguista, recepcionou seus antigos confrades na Confederação até a filial manauara da União dos Foguistas se

² Nascera em 1856, em Tianguá no Ceará, filho de um herói da Guerra do Paraguai. Iniciou a carreira na Marinha como aspirante em 1871, ocupando diferentes postos até tornar-se almirante e por fim, ministro do Supremo Tribunal Militar, em 1919. Brasil. Superior Tribunal Militar. Diretoria de Documentação e Gestão do Conhecimento. Coletânea de informações: Raymundo Frederico Kiappe da Costa Rubim. Brasília: STM, 2019.

³ *JC. Manaus*, n. 973, 14 mar. 1907. “O caso do foguista Guimarães”. *JC. Manaus*, n. 975, 16 mar. 1907.

⁴ Ele está presente entre os representantes enviados para negociar com as companhias o tabelamento salarial de foguistas e maquinistas. “Sociedade Beneficente União dos Foguistas”. *JC. Manaus*, n. 803A, 21 set. 1906.

reorganizar, em 1913.⁵ Até lá, a matriz carioca manteve um representante local para auxiliar os amazonenses.

Esse auxílio foi precioso após um motim no vapor *S. Luiz*, que terminou com a prisão a ferros de um foguista acusado de liderar o levante. Tratava-se de outra vítima sujeita à vontade daqueles que decidiam como e por quanto tempo um rebelde devia ser castigado. Tal como na prisão de Guimarães, a polícia foi impedida de agir contra a arbitrariedade do comandante, e o representante da União dos Foguistas (RJ) atuou em favor do prisioneiro, sem sabermos o desfecho do caso.⁶ O grupo não estava de todo desamparado enquanto confrades de outros Estados pudessem ir e vir pela cabotagem. Favorecida pelas linhas do Lloyd Brasileiro, a solidariedade em diferentes portos conectava marítimos da Amazônia com o litoral. Cada estadia portuária circulava notícias do mundo embarcado e do associativismo da costa atlântica aos altos rios. Mais adiante, veremos que isso permitiu a foguistas e marinheiros de variadas procedências perceberem causas em comum, incluindo a identificação racial e a luta por cidadania. O próximo e último exemplo desta introdução revela a percepção dos oficiais sobre a organização dos estratos baixos e a manutenção da subordinação destinada a eles. Havia uma lógica de subalternidade avessa a qualquer exigência contrária à hierarquia naval. Essa devia reinar nos navios sem restrições ao domínio pessoal exercido sobre os comandados.

Os vapores do Lloyd que ligavam o extremo norte ao Rio de Janeiro eram tripulados por sócios de algumas associações da capital federal. A mais proeminente era a União dos Foguistas, que possuía filiais nos maiores portos dessa rota. A relação entre matriz e filiais, por si só, ultrapassava as autoridades navais ao estabelecer liderança e lealdade fora da hierarquia. Um foguista como Guimarães, por exemplo, podia ser mais influente e respeitado entre os seus que qualquer maquinista ou capitão do porto. Entidades como a União dos Foguistas desafiavam a jurisdição das Capitânicas ao recepcionar, discutir, propor ou denunciar questões da navegação sem prestar continência a oficiais e capitães do porto.

Em junho de 1910, rumo ao Amazonas, o vapor do Lloyd *Rio de Janeiro* passava pelo Pará quando houve um princípio de motim de foguistas contra o comandante Mário Aurélio. Antes da revolta se alastrar, três homens foram apontados como cabeças e presos por falta de disciplina e moralidade. Ao chegar a Belém, foguistas e carvoeiros desse navio dirigiram-se a outros vapores do Lloyd, convocando os companheiros do *Acre*, *Pará* e *Goyaz* a boicotá-los

⁵ *JC. Manaus*, n. 2.315, 12 set. 1910. Sobre a Confederação Geral do Trabalho (AM), cf. Luís Balkar Pinheiro & Maria Luiza Ugarte Pinheiro. *Mundos do trabalho na cidade da borracha*. Trabalhadores, lideranças, associações e greves operárias em Manaus (1880-1930). Jundiá: Paco, 2017, pp. 162-166.

⁶ *JC. Manaus*, n. 2.359, 27 out. 1910.

em protesto à detenção do colega mantida pelo capitão do porto do Pará. O movimento escalonou numa greve portuária e o pessoal do fogo dos quatro navios se negou a equipar.

No vapor *Goyaz*, dentre 22 homens equipados no setor, 16 aderiram à parede. Mesmo assim o navio partiu para São Luís com seis homens nas caldeiras. No meio da viagem, esses também cruzaram os braços, obrigando o comandante a substituí-los com maquinistas e passageiros da 3.^a classe. Quando o *Goyaz* aportou na capital maranhense, “os grevistas recusaram-se a desembarcar, dizendo que eram passageiros e só saltariam no Rio, onde a companhia devia lhes pagar os seus ordenados”. O comandante noticiou o capitão do porto do Maranhão que foi ao navio com a polícia para retirar os grevistas. Um grupo de passageiros da 1.^a classe foi solidário aos comandantes do Lloyd e enviaram à imprensa as informações que lemos acima. Porém, a conclusão chama atenção por se originar, possivelmente, das explicações oferecidas pela oficialidade: “Estavam, assim, aqueles vapores à mercê desse pessoal desenfreado pelas perigosas doutrinas que lhes vão infiltrando no cérebro os chefes de movimentos sediciosos e contrários à manutenção da ordem”.⁷

Seguindo o exposto acima, se era possível “infiltrar” rebeldias no cérebro dos marítimos, os oficiais infligiriam em suas carnes a disciplina e a moralidade. Vê-se a concepção da época, em que aos trabalhadores se associava a propensão a estímulos irracionais, inclusive recorrendo a metáforas anatômicas para explicar traços de uma animalidade biológica.⁸ Eles sugerem uma separação estanque entre aqueles que pensam e os que executam, isto é, o problema era fazer os subalternos entenderem a quem deviam obedecer. Motins e demais indisciplinas eram gestados por indivíduos “pensantes”, externos à hierarquia naval, que conseguiam convencer um “pessoal desenfreado” a virar do avesso a “manutenção da ordem”. Isso servia de pretexto para se recorrer à violência e, pelo direito da força, colocar a todos no seu devido lugar. O ordenamento pela obediência guiava a visão de mundo do oficialato que, formado na cultura escravocrata, tinha por indispensável a execução de diferentes funções de forma disciplinada e ordeira.⁹

Autônoma e sem aval dos superiores, a organização dos marítimos fora dos navios era vista como nociva à hierarquia da Marinha. A greve do *Goyaz* resultou de uma ação coordenada e de efeito cascata, iniciada em uma rebelião no Pará e estendida ao Maranhão,

⁷ “Greve a bordo”. *Pacotilha*. São Luís, n. 153, 1^o jul. 1910.

⁸ Desqualificações da condição social, racial e física dos trabalhadores serviam de pretexto à sua exclusão política e à constrição de suas lutas por cidadania, cf. Sidney Chalhoub. *Trabalho, lar e botequim*. O cotidiano dos trabalhadores do Rio de Janeiro na belle époque. Campinas: Editora da Unicamp, 2012, *passim*.

⁹ Para uma análise do uso da violência e da subalternização como núcleo da produção escravista, cf. Silvia Hunold Lara. *Campos da violência*. Escravos e senhores na Capitania do Rio de Janeiro, 1750-1808. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 21, p. 30, p. 41.

sem que ameaças interferissem na extensão da rebeldia. É possível concluir que a organização de foguistas e carvoeiros já estivesse fora do controle dos superiores há algum tempo. Dessa forma, restava outra estratégia de contenção, embora a violência e o castigo físico continuassem, qual seja: assenhorear-se da “infiltração” de doutrinas no “cérebro” dos subordinados e estimular, pelo próprio associativismo, a morigeração e a obediência à hierarquia. Pilotos, práticos e maquinistas passariam a se esforçar para canalizar a mesma capacidade de mobilização do convés e do fogo para pacificá-los e melhor servirem à marinha mercante nacional. A sua inclinação de lutas seria redirecionada contra adversários indicados pela oficialidade, no caso, armadores e marítimos estrangeiros, respectivamente, supostos exploradores da pátria e os concorrentes nas equipagens. Tal incentivo à unidade associativa cobrava a sublimação de diferenças internas que orientavam a identidade de lutas da categoria.

Certamente, as notícias das greves e prisões envolvendo os vapores do Lloyd chegaram a Manaus.¹⁰ O próprio *Goyaz* fazia escala na cidade antes de seguir para o Acre. Naquele momento, apenas pilotos, práticos e maquinistas mantinham-se organizados no Amazonas. Esses oficiais almejavam proteger seus postos e defender um projeto de substituição nacional ao monopólio empresarial da inglesa Amazon Steamship, que detinha a segunda maior subvenção no setor, atrás do Lloyd.

Eles vinham ponderando outras formas de alcançar seus objetivos através de uma ação política imersa nas tramas oligárquicas da região norte. Dessa forma, explica-se a condenação que faziam da “quebra de hierarquia”, em prol de uma militância coordenada pela oficialidade que exigiria, além de respeito e lealdade, compromisso nas urnas e submissão a grupos liderados por ela. O pensamento expresso em São Luís a respeito da greve do *Goyaz* ensejava outro modelo de associativismo. Os oficiais idealizavam formas de apoderar-se daquilo que imaginavam ocorrer entre seus comandados: a imposição de “doutrinas” a homens suscetíveis, posto que intelectual e biologicamente inferiores. Acreditavam, erroneamente, que o trabalho braçal de foguistas e marinheiros remetia à escravidão e à racialização, que

¹⁰ Menos de dois meses depois, o *Correio do Norte* lamentava a morte de um “grande homem”, o conselheiro Andrade Figueira, notório divulgador de teorias racistas de viés “científico”. O jornal resumiu algumas de suas principais ideias, que chegam a convergir, aparentemente sem intenções, com a explicação das recentes greves do Lloyd: “A raça negra, como raça inferior, se lhe afigurava como a mais incapaz de todas para entrar como o elemento formativo da nossa sub-raça nacional. Era uma raça que se aniquilava e por isso mesmo a mais imprópria, pela sua constituição cerebral, para ser incorporada ao nosso destino etnográfico”. Biologicamente inferiores, seus “cérebros” seriam mais suscetíveis à ideias rebeldes, portanto deviam manter-se comandados e vigiados por homens brancos “cientificamente” mais aptos à civilidade. “Andrade Figueira”. *Correio do Norte*. Manaus, n. 519, 18 ago. 1910.

equivaliam a uma incapacidade de compreensão da ordem republicana. Por isso deviam ser tutelados ou doutrinados.

Havia uma concepção entre os oficiais que homogeneizava o trabalho livre a uma cor (branca) e reiterava processos de racialização remanescentes do Império. Dessa maneira, veremos como os marítimos buscaram se identificar como trabalhadores para também impor limites ao racismo entranhado no associativismo e, conseqüentemente, ampliar horizontes de luta por direitos e cidadania. A unidade associativa seria minada por dentro e por fora pela organização de foguistas, marinheiros e moços. A busca por autonomia de vida e maior liberdade levaram-nos para dentro dos navios mercantes da Amazônia, e mesmo quem fora obrigado a isso conseguia ressignificar o lugar de trabalho pela experiência de mobilidade do mundo embarcado. Não seria em terra firme que se abriria mão disso.

Adiante, a conjuntura política e econômica de Manaus, em 1910, ajudará a entender o comportamento associativo de oficiais e subalternos. Primeiro, analiso propostas de mobilização de pilotos, práticos e maquinistas. Esse grupo dividia-se entre os críticos e os favoráveis ao controle militar da marinha mercante no Brasil, um debate acalorado diante dos perfis em disputa pela presidência da República: a campanha civilista em torno de Rui Barbosa e militares e velhas oligarquias, com o marechal Hermes da Fonseca. A capital do Amazonas testemunhou uma violenta disputa política após a vitória do marechal, que levou a um golpe de estado contra o governo favorável a Barbosa. Nessa turbulência havia marinheiros e foguistas apoiadores do civilismo e futuras lideranças da Federação Marítima participando de um bombardeio contra a cidade. A proposta da unidade associativa é fruto dessa conjuntura, quando os oficiais passam a se aproveitar dos conflitos oligárquicos para encampar seus próprios interesses. Já os subalternos voltariam a se mobilizar reativando e criando novas associações. Vemos a seguir, como a ação política ensejada *de cima* buscou reprimir a luta por direitos e a legitimação política dos *de baixo* para existir.

Unidade pela ação política I. A eleição do piloto Cardoso de Faria (1909)

O período de criação das primeiras associações marítimas (1900-1907) converge com o governo estadual da oligarquia Nery e uma relativa estabilidade econômica. O engenheiro militar Silvério Nery assumiu o governo em 1900, tendo por vice o coronel Antonio Bittencourt. Após manobras para burlar regras eleitorais, emplacou como sucessor o seu

irmão major Constantino Nery, em 1904.¹¹ Apesar dos escândalos de corrupção, esse governo fortaleceu a navegação comercial e inaugurou o novo porto de Manaus (1907). No ano seguinte, Bittencourt foi o escolhido para continuar o domínio dos Nery, o que não ocorreu em vista de seu próprio projeto de poder. De início, nomeou o filho Agnello Bittencourt à Prefeitura da capital, ao invés da indicação dos padrinhos políticos. Um rompimento definitivo viria no curso da sucessão presidencial, quando Bittencourt apoiou Rui Barbosa, outra vez contrariando os Nery, partidários do marechal Hermes da Fonseca. As razões da cisão com os Nery permanecem questionáveis, mas é sintomático que entre 1908 e 1910 Bittencourt se aproximara do movimento operário e da campanha civilista.¹²

O civilismo influiu na animosidade dos marítimos aos militares, representados na chapa do marechal, e os aproximou de Bittencourt.¹³ Os pilotos aliaram-se parcialmente ao governador contra os militares, apesar de muitos virem da Armada. Um interesse muito específico pode justificar essa posição: antagonizar a Capitania do Porto do Amazonas. Desde o capítulo anterior, vimos que a repartição era acusada de favorecer o embarque de mestres, especialmente ibéricos, ou pilotos que aceitavam salários menores que os tabelados e defendidos pelas associações. Pelo fato de as Capitânicas se submeterem ao Ministério da Marinha, os pilotos estavam atentos às substituições do Executivo e deviam fazer o seu cálculo político. Acresce que, como trabalhadores qualificados, eles advogavam virtudes que os faziam mais aptos para levar adiante a ordem republicana.

Possivelmente, a concepção de cidadania dos oficiais defendia que os mais rasos eram incapazes de exercer civilidade e participação política. Primeiro, por uma alegada inferiorização segundo critérios étnicorraciais; segundo, pelo fato de foguistas, carvoeiros, marinheiros e moços serem desqualificados pelo trabalho braçal que executavam.¹⁴ Portanto,

¹¹ O processo de sucessão era proibido entre parentes próximos. Então Silvério renunciou ao cargo antes do prazo. O vice-governador Fonseca Coutinho assumiu o governo e Constantino pôde ser eleito, “tudo dentro da Lei”, como ironizou Agnello Bittencourt. *Dicionário amazonense de biografias*. Vultos do passado. Rio de Janeiro: Conquista, 1973, p. 171.

¹² Para Orange Feitosa, os motivos da separação entre os grupos são incertos, mas ela cogita influência dos conflitos internos do Partido Republicano Federal. *A sombra dos seringais*. Militares e civis na construção da ordem republicana no Amazonas (1910-1924). Tese de doutorado. São Paulo, USP, 2015, pp. 112-116.

¹³ Em 7 de março de 1910, os socialistas da capital federal decidiram apoiar Rui Barbosa. Dentre os marítimos, destaca-se a Associação de Marinheiros e Remadores e a União dos Foguistas. Essa última certamente deve ter encaminhado a decisão às suas filiais. Apesar de interrompida, a do Amazonas nunca perdeu contato com representantes da matriz e provavelmente devem ter se alinhado à campanha civilista. “Propaganda pró Rui-Lins”. *Correio do Norte*. Manaus, n. 382, 11 mar. 1910.

¹⁴ No porto de New Orleans, os portuários brancos mais qualificados definiam sua representação política por uma distinção dos trabalhadores negros, cuja maioria ocupava-se de serviços pesados. O trabalho braçal era associado a uma incapacidade intelectual para participar do debate político. Eric Arnesen. *Waterfront Workers of New Orleans*. Race, Class, and Politics, 1863-1923. Urbana: University of Illinois Press, 1994, p. 7.

os pilotos viam-se como mais capazes para encaminhar, via ação política, as demandas da categoria da mesma forma como faziam na administração dos navios.

Os pilotos do Amazonas apresentaram 14 candidatos próprios em 1909 e obtiveram uma vitória inédita ao eleger deputado estadual o piloto e coronel da Guarda Nacional Joaquim Cardoso de Faria, membro da Associação dos Pilotos da Amazônia (Belém). Dentre os 24 deputados eleitos, ele ficou em 14º lugar, com 2.851 votos, a maioria dos quais em Manaus (1.948 votos), podendo indicar alguma mobilização das associações, embora não seja possível afirmar com certeza sobre como os marítimos votaram na eleição. No interior, Cardoso obteve resultados modestos (903 votos), mas expressivos, pois a população votante era bem menor que a da capital.¹⁵ Tal como outros trabalhadores qualificados, os pilotos passaram a compor a comunidade política entendendo-se como promotores da ordem republicana.¹⁶

O jovem amazonense de 31 anos prometeu lutar pelos interesses da marinhagem, da mesma forma atrevida com que enfrentava seus adversários. Na sessão legislativa de 14 de fevereiro de 1910, Cardoso exigiu apuração sobre os gastos pessoais do ex-governador Constantino Nery, pagos com verba pública entre 1904 a 1908. Em julho, trocou insultos numa longa discussão nos jornais com o capitão do porto Francisco César da Costa Mendes.¹⁷ Acusava-o de corrupção ao facilitar o emprego de mestres que aceitavam salários menores que dos pilotos para comandar embarcações. A Capitania mostrava-se pouco tolerante quanto à organização dos marítimos e muito menos às pretensões políticas expressas no mandato de Cardoso.¹⁸

De início, o deputado compôs a base de Bittencourt no Congresso e engrossou o rol de inimizados dos militares. Ainda voltaremos à trajetória de Cardoso, por ora, cabe assinalar

¹⁵ Ficou em 9º lugar em Manicoré (613 votos); 4º em Manacapuru (179 votos); 7º em Moura (28 votos) e em Ayapuíá (83 votos). *JC. Manaus*, n. 2.043, 6 dez. 1909.

¹⁶ Sobre processo semelhante envolvendo operários mais qualificados e processos eleitorais, cf. Aldrin Castellucci & Felipe Azevedo e Souza. “À margem dos grandes esquemas. O associativismo político-eleitoral dos trabalhadores de Pernambuco e da Bahia na Primeira República”. *Estudos Históricos*, vol. 35, n. 75, 2022.

¹⁷ Nascido em Paranaguá, Paraná, em 1860, ingressou na Marinha a 22 de fevereiro de 1877, tendo participado ativamente da segunda Revolta da Armada (1893-1894), quando parte da Marinha brasileira virou-se contra o presidente em exercício Floriano Peixoto, a 6 de setembro de 1893. Sob ordens do almirante Custódio de Mello no navio *Urano*, fora ator importante em um bombardeio na baía de Guanabara, do qual saiu com fama de herói. Após a anistia aos revoltosos em 1895, ele ingressou na marinha mercante. Antes de ser designado para a Capitania do Amazonas, o paranaense liderava a Capitania do Mato Grosso, em 1909. *O Estado*. Florianópolis, n. 353, 21 fev. 1894. Alexandrino de Alencar. *Relatório do ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909, p. 99.

¹⁸ Orange Feitosa. *A sombra dos seringais*, p. 114. A sucessão de cartas acusatórias era assinada por Dico Nunes (Cardoso) e Papança (Costa Mendes). Dico Nunes. “Ao público”. *JC. Manaus*, n. 2.260, 19 jul. 1910. Papança. “Ao poeta Dico Nunes”. *JC. Manaus*, n. 2.261, 20 jul. 1910. Dico Nunes. “Pela praticagem (com visitas ao Papança)”. *JC. Manaus*, n. 2.262, 21 jun. 1910. Joaquim Cardoso de Faria. “Ao Sr. capitão de corveta Francisco C. da Costa Mendes, capitão do porto neste Estado”. *Correio do Norte*. Manaus, n. 495, 21 jul. 1910. F. da Costa Mendes. “O Cap. do Porto ao público”. *JC. Manaus*, n. 2.263, 22 jul. 1910. O capitão do porto processou o deputado por conta das acusações. *A Capital*. Rio de Janeiro, n. 3.039, 25 jul. 1910.

que seu mandato revelava o interesse dos oficiais mercantes em sublimar diferenças internas da categoria para divulgar supostas causas em comum, mediante um discurso nacionalista e de qualificação profissional. Múltiplos anseios do grupo dissolver-se-iam em pautas da oficialidade que subordinariam as demandas vindas “de baixo”. Isso fica mais nítido ao observamos a Congregação da Marinha Civil, criada poucos dias após a eleição estadual de 1909.

Unidade pela ação política II. A Congregação da Marinha Civil (1909-1910)

Em 10 de dezembro de 1909 foi instalada em Manaus uma delegação da Congregação da Marinha Civil, mutualista fundada cinco meses antes, no Rio de Janeiro, por iniciativa de pilotos e oficiais maquinistas. Esses defendiam a nacionalização da marinha mercante (empresas e empregados) e queriam manter bases estratégicas no norte, afinal, a inglesa Amazon Steamship detinha a segunda maior subvenção do setor.¹⁹

O representante da Congregação em Manaus era Antonio Müller dos Reis, então imediato do paquete *Ceará*, do Lloyd Brasileiro, que aproveitava dessa função para transitar as diretrizes da matriz carioca. Para dirigir a delegação amazonense, foram escolhidas dois conhecidos do associativismo marítimo. Para presidente, Lúcio Gramacho e relator, Casimiro Fontes – dois membros da extinta Corporação de Maquinistas do Amazonas e participantes da greve de 1906.²⁰ Em seus estatutos, a Congregação prometia auxílios pecuniários; manter união com congêneres; defender e discutir interesses da “classe marítima” e o desenvolvimento da marinha mercante, para os quais manteria aulas, bibliotecas e uma revista. Os planos mais originais visavam um serviço de *sauvetage maritime* (modelo francês de socorros a vítimas de naufrágios) e a criação de uma corveta-escola para formação de oficiais, que tiraria da Marinha de Guerra tal incumbência.²¹

A Congregação antepunha-se à Armada com o termo “Marinha Civil”. Ela preconizava a formação de marinheiros cidadãos e independentes na sua escolarização profissional. Argumentava que oficiais formados pela Armada mantinham outros níveis de lealdade, muitas vezes sujeitando o comércio à autoridade dos capitães dos portos, que usavam do posto para favorecer interesses particulares, prejudicando a marinhagem e a

¹⁹ A subvenção da Amazon Steamship (412:200\$000 réis) só ficava atrás da do Lloyd Brasileiro (1.663:700\$000 réis). Afonso Costa. *A Marinha Mercante no Brasil*. Estudos, projetos e reforma. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, 1910, p. 89.

²⁰ *JC*. Manaus, n. 2.048, 11 dez. 1909.

²¹ Luiz Barbosa & Carlos Sampaio (ed.). *Assistência Pública e Privada no Rio de Janeiro* (Brasil). História e estatística. Rio de Janeiro: Typ. do *Anuario do Brasil*, 1922, pp. 227-228.

navegação. A Congregação veiculava uma identidade coletiva de marítimos, orientada pela separação associativa entre as marinhas mercante (civil) e militar. Tal identificação era acompanhada por um discurso de nacionalização de todo o setor naval. Penso que cogitassem uma acolhida entre os subalternos, aproveitando a resistência deles à autoridade extremada de oficiais e capitães dos portos. Contudo, a condução de sua militância restringia-se a pilotos e maquinistas, longe de representar a heterogeneidade da marinhagem. Na esteira da campanha civilista de 1910, a Congregação pautou politicamente o problema da influência militar na marinha mercante e a sua nacionalização.

A proposta ganhou força após a aprovação do decreto n. 7.836, de 27 de janeiro de 1910, que limitou a jurisdição às Capitânicas dos Portos a serviços técnicos e de segurança da navegação, e não mais de ordenamento do mercado de trabalho, como por vezes interferia para favorecer certas companhias. Outro aspecto que contemplava marítimos e armadores nacionais era o aperfeiçoamento da Inspetoria-Geral de Navegação (decreto n. 6.453, 18 abr. 1907). Essa fiscalizaria as empresas subvencionadas para cumprir cláusulas contratuais de lotação, acomodação de passageiros e de cargas, quantidade de tripulação por navio etc. O decreto previa modernização das relações entre empresas e governos, mas os armadores continuavam acusando a má administração de monopólios do tempo do Império.²² Assim, a Congregação endereçou a reclamação aos deputados federais como sendo de toda a marinhagem.

Em resumo, oficiais e armadores buscavam a reorganização da marinha mercante e a reavaliação do papel do estado na navegação comercial, aparentemente para minar o poderio empresarial dos estrangeiros e, em troca, alargar domínio dos oficiais sobre o mercado de trabalho. Para tanto, os membros da Congregação passaram a circular entre políticos que tinham alguma ligação com a vida marítima e que representavam estados estratégicos para o setor de exportação, como Amazonas e Pará.

Em 26 de junho de 1910, a Câmara dos Deputados nomeou uma Comissão Especial a pedido do deputado federal pelo Amazonas, capitão de mar de guerra Antonio Nogueira, para discutir as propostas da Congregação. A presidência coube ao deputado do Rio de Janeiro José Carlos de Carvalho Júnior, engenheiro naval veterano da Guerra do Paraguai. Os demais membros foram: Geminiano de Lira Castro (Pará) e Honório Gurgel (Rio de Janeiro). A relatoria coube a Afonso Costa (Pernambuco). As sessões da Comissão foram assistidas por

²² Angélica Camargo. “Inspetoria-Geral de Navegação”. *Dicionário da Administração Pública Brasileira da Primeira República*, jan. 2020. Disponível em: [Inspetoria-Geral de Navegação \(an.gov.br\)](https://an.gov.br). Acesso em: 30/1/2022.

representantes de associações marítimas que sugeriam pautas, sendo a nacionalização da marinha mercante a principal.²³

Empresários brasileiros buscavam se livrar da concorrência estrangeira, prometendo melhores salários e condições de trabalho quando, supostamente, os custos de navegação diminuíssem. Pilotos e maquinistas eram os mais interessados na nacionalização de bordo, pois diminuiria a concorrência com os estrangeiros. A carta de um piloto ao capitão do porto do Amazonas, em setembro de 1911, falava desse incômodo: acusou a B. Levy & Cia. de sempre equipar um imediato espanhol no *Rio Machado* que não era naturalizado nem matriculado na Capitania. Os sócios da empresa, judeus de origem marroquina, estariam equipando-o com assentimento da repartição.²⁴ A direção dos navios e o trato do maquinário eram cargos de confiança que os patrões preferiam ocupar com brancos e europeus.

Queixas iguais a essa foram levadas à Comissão pela Congregação. Aliás, esse grupo foi o mais atuante nos debates, a ponto de eleger Afonso Costa seu presidente após a entrega do relatório final, em 1911. Outra informante foi nossa conhecida Liga Marítima Brasileira. A certa altura, enviou aos deputados os gastos do Lloyd com uma viagem redonda do Rio de Janeiro a Manaus, que ultrapassavam dois contos de réis gastos com tripulação, alimentação e impostos. Para a Liga, os custos diminuiriam com o investimento em estaleiros nacionais e a substituição do monopólio estrangeiro por uma concorrência mais equilibrada.

Em setembro de 1910, o relatório passou pelo Senado e aguardou a sanção presidencial. Dentre os pontos elencados no texto, estão algumas vantagens aos armadores como a diminuição de direitos de cabotagem; para os marítimos, a criação e fortalecimento de escolas de pilotagem e máquinas; mais rigor na emissão de diplomas profissionais aos estrangeiros; e a criação de um curso especial para a prática do rio Amazonas. Já a nacionalização das equipagens só seria atendida pelo decreto n. 20.303, de 19 de agosto de 1931, emitido por Getúlio Vargas que, combinado com o decreto n. 20.291, de 12 de agosto de 1931, ganhou o apelido “lei dos 2/3”.²⁵ O dispositivo igualou salários de nacionais e estrangeiros numa mesma função e obrigou os patrões a manterem empregados 2/3 de trabalhadores nacionais.²⁶

²³ A sua publicação foi patrocinada pela Liga Marítima Brasileira.

²⁴ “Ineditoriais”. *JC. Manaus*, n. 2.670, 27 set. 1911.

²⁵ “Marinha Civil”. *Correio do Norte*. Manaus, n. 461, 11 jun. 1910. *O Século*. Rio de Janeiro, n. 1.648, 29 dez. 1911. *Diário Oficial da União*. Seção 1, 26 ago. 1931, p. 13.608.

²⁶ Como a maioria da classe trabalhadora era composta por descendentes de africanos e indígenas, a lei dos 2/3 foi recebida como um benefício a essas pessoas, que puderam ocupar postos de trabalho a despeito das políticas de imigração estrangeira que visavam “embranquecer” o mercado de trabalho. Um depoente chegou a dizer para Verena Alberti e Amílcar Pereira, que a “lei dos 2/3” seria a primeira “lei de cotas” do Brasil: *Histórias do movimento negro no Brasil*. Depoimentos ao CPDOC. Rio de Janeiro: Pallas/CPDOC/FGV, 2007, pp. 33-34.

Como a maioria da marinhagem amazônica trabalhava em rotas nacionais, aos olhos dos tripulantes não fazia sentido equipar navios com estrangeiros, o que soava como discriminação dos armadores e das Capitânicas. Isso ajudará a esclarecer, ao fim da tese, a boa recepção dos marítimos às leis trabalhistas da era Vargas, por absorverem décadas de luta pela preferência nacional do trabalho embarcado. Em parte, a Comissão Especial de 1910 apontava uma direção para nacionalizar o trabalho marítimo, embora destoasse do que isso significava para a marinhagem rasa.

De modo geral, a Comissão de 1910 agitou o associativismo marítimo. Pela primeira vez aventava-se uma mobilização nacional sem interferências internas, pois o que estava em jogo era o mercado de trabalho. Afonso Costa dizia que defender a marinha mercante era defender o emprego dos brasileiros, que deveriam fazer do patriotismo sua bandeira de luta. Nesses termos, seria preciso superar as clivagens de raça, classe, ofício etc. para consolidar uma identidade nacional entre os marítimos. Essa identidade se contrapunha à equipagem de estrangeiros que não hesitariam em desertar de navios brasileiros para beneficiar suas terras natais. Costa também apontava a possibilidade deles portarem ideias políticas que ameaçavam a segurança nacional.

A identidade nacional, nutrida no seio da marinhagem, pacificaria as relações entre patrões, oficiais e colegas de naturalidade diferentes. Como os tripulantes eram vistos como propensos a sucumbir a ideias rebeldes de doutrinadores, a irmandade maruja de viés patriótico iria convencê-los da importância do paternalismo exercido pela oficialidade nacional, que incluía dentre outras práticas, o uso do castigo físico disciplinar. Embora a Congregação da Marinha Civil criticasse a formação militar do oficialato mercante, isso não se estendia às noções de disciplina ali aprendidas. A limitação do poder militar sobre a marinha mercante se resumia à interferência das Capitânicas no comércio e não nas relações de hierarquia e subordinação.

Os principais alvos do relatório são supostos elementos estrangeiros (patrões e marítimos) que ameaçavam a ordem e a navegação mercante nacional.²⁷ Não por acaso, o texto nos remete ao início deste capítulo, quanto ao perigo da penetração de ideias e pessoas estranhas ao mundo marítimo brasileiro. Nesse sentido, importa destacar um problema ignorado pela Comissão: mais do que a disputa de nacionalidades, a hierarquia de bordo refletia a desigualdade étnicorracial presente naquela sociedade.

²⁷ Afonso Costa. *A Marinha Mercante no Brasil*, pp. 100-102.

O apoio dos marítimos à Comissão revela uma possível apropriação deles: a nacionalização da cabotagem significava maior acesso de homens de cor a postos de trabalho, diante das políticas de imigração valorizadas desde o final do século XIX. O que se vivia nos porões e conveses podia ser mais nocivo do que as cores das bandeiras de empresas e seus empregados.²⁸ Distanto da Comissão Especial, os não brancos sabiam que a militarização da marinha mercante assegurava privilégios e a autoridade de herdeiros de famílias escravocratas. Uma das formas de combater a persistência dessa cultura escravista seria por meio de maior qualificação profissional e intelectual, entendida como meio de acesso à participação política e à cidadania.

Independente da nacionalidade dos patrões, a imagem de trabalhador/cidadão prevalecia para reivindicar espaços decisórios de poder. Isso era encorajado pelas associações de foguistas, marinheiros e moços, conscientes tanto do seu poder de barganha quanto do clientelismo de pilotos, práticos e maquinistas. Os problemas que geravam dissensões a uma eventual identidade de classe passavam por novas formas raciais de subordinação, silenciadas no projeto de nacionalização da marinha mercante.²⁹

Em 11 de junho de 1910, Müller dos Reis comunicou os passos seguintes a serem dados pela Congregação da Marinha Civil, a fim de “unificar a marinha mercante brasileira”. O moral estava elevado pela vitória na Comissão Especial. Reis comemorava a boa recepção dos manauaras, que usavam até um regimento de sinais próprios para comunicação em segredo entre os sócios. O sucesso motivou um congresso prometido para maio de 1911, no Rio de Janeiro, que contaria com a presença dos delegados estaduais. Após efetivação da agenda, a Congregação enviaria “a todas as sociedades marítimas do mundo, a proposta [do] primeiro Congresso Internacional das Marinhas Civis, em que serão tratados assuntos de alto valor para a navegação universal”.³⁰

O congresso não saiu do papel, mas aduz o esforço de pilotos e maquinistas em internacionalizar sua militância. Eles assumiam a identidade civil como elo identitário, diferente das marinhas de guerra que, sob pretexto de defesa, incentivavam a distância entre guarnições de outros países. Isso também significava impedir o conagraçamento de ofícios marítimos fora da tutela dos superiores. Sem uma devida organização patronal, era comum

²⁸ Atitudes violentas para colocar ordem nos navios afetavam a todos os tripulantes. Certa vez, um oficial do vapor Gilberto deu tiros para o ar e depois contra um conjunto de marinheiros que estariam causando desordens por embriaguez. Isso desencadeou um motim no navio, saindo detidos três brasileiros (dois paraenses e um maranhense) e um chileno. *JC. Manaus*, n. 952, n. 953, 21 fev. 1907, 22 fev. 1907. O problema era a recorrência desse tipo de comportamento que racializava a execução dos castigos e o nível de violência contra a tripulação.

²⁹ Uso como parâmetro, situação similar vivida na Armada e depois interiorizada na revolta de novembro de 1910. Álvaro Pereira do Nascimento. *João Cândido. O mestre sala dos mares*. Niterói: Eduff, 2020, p. 65.

³⁰ Müller dos Reis. “Marinha Civil”. *Correio do Norte*. Manaus, n. 461, 11 jun. 1910.

que os patrões chegassem a propor algum tipo de unidade associativa, para conter greves e paralisações do setor.³¹ Esse tipo de unidade deveria estar subordinada aos interesses nacionais (segurança e lucro) como bem entendia a Comissão Especial de 1910. Nesse mesmo ano, observamos que entre os armadores de Manaus o que menos havia era unidade, embora a desejassem entre seus empregados, para conformar práticas de exploração do trabalho, como vemos adiante.

Entre o frenesi e o abalo. A navegação fluvial em 1910

Em 1910 a borracha alcançou valorização máxima no mercado mundial, apesar dos abalos de 1907 e 1908 causados pela concorrência asiática. A libra-peso do produto registrou a cifra jamais igualada de 2,90 dólares. O porto de Manaus bateu recorde de movimento: 1.675 navios entrados levaram 345.079 toneladas de borracha ao exterior, 100 mil a mais do que a década passada e muito mais do que viria a levar um dia. A indústria automobilística dos Estados Unidos comprou boa parte do montante global.³² Para lucrar com o escoamento e facilitar o transporte do produto, o país substituiu o monopólio britânico da navegação amazônica no ano seguinte.

No geral, a praça comercial de Manaus estava otimista, como mostra o Primeiro Congresso Comercial, Industrial e Agrícola realizado no Teatro Amazonas, em fevereiro de 1910. Havia uma crença na superioridade do produto brasileiro, embora não convencesse os mais cautelosos à concorrência do sudeste asiático, onde baixos custos de mão de obra e transporte barateavam a produção. Por conta disso, uma previsão de colapso econômico assombrava a empresários e políticos. Os efeitos já eram sentidos pelos trabalhadores, que sofriam com o custo de vida em Manaus, quatro vezes maior que o de Nova York. A

³¹ Isso ocorreu no porto de Liverpool, nesse mesmo período. Diferente de outros portos britânicos, não houve ali nenhuma aliança patronal entre os armadores, que preferiam se utilizar do sindicalismo dos oficiais e suas federações para representá-los perante os empregados, que encaminhavam suas demandas também através deles. Naturalmente as medidas de contenção, intimidação e estratégias anti-greve também eram levadas adiante por meio desse sistema. Custa lembrar que a principal conexão portuária de Manaus no norte-atlântico era justamente o porto de Liverpool, com quem guarda relações de proximidade histórica. Cf. Ron Bean. "Employers' Associations in the Port of Liverpool, 1890-1914". *International Review of Social History*, vol. 21, n. 3, 1976. Matt V. Wilson. "The 1911 Waterfront Strikes in Glasgow. Trade Unions and Rank-and-File Militancy in the Labour Unrest of 1910-1914". *IRSH*, n. 53, 2008. David Pennington. *Manaus e Liverpool*. Uma ponte marítima centenária – anos finais do Império/meados do XX. Manaus: Edua, 2009.

³² Bradford Burns. *Manaus, 1910*. Retrato de uma cidade em expansão. Manaus: Artenova, 1966, pp. 26-27. Roberto Santos. *História econômica da Amazônia, 1800-1920*. São Paulo: T.A. Queirós, 1980, p. 212, p. 223.

produção agrícola era insuficiente e o extrativismo consumia toda a atenção do Estado, o que encarecia produtos básicos como café, arroz e feijão.³³

Entretanto, o alto movimento portuário não indicava estabilidade, ele se devia justamente à queda dos preços da goma nacional. Em maio de 1910, ela começou a despencar de forma vagarosa, mas constante. No segundo semestre, os comerciantes entraram em alerta. Havia quem aventasse projetos econômicos alternativos e aqueles que esgotariam o sistema vigente até o seu limite. Os donos de navios se enquadravam nesses últimos, tanto pela proximidade do fim do contrato da Amazon Steamship quanto pelas incertezas que rondavam sua substituição. Doravante, empresários ligados à economia extrativista explorariam vorazmente seus negócios na iminência de uma derrocada.³⁴ Os armadores de pequeno e médio porte tentaram “compensar” a crise elevando os valores dos fretes, extorquindo nas passagens e reduzindo salários. Aparentemente, visavam retirar seu capital o mais rápido possível daquele cenário decadente.

Conforme o filho do governador e prefeito de Manaus à época, Agnello Bittencourt, entre os armadores locais não havia unidade ou organização para enfrentar a crise, mas sim uma “ambição de lucros imediatos” que afetava a navegação. Por isso passaram a desrespeitar cláusulas de contrato, como sobre horários de chegada e partida dos vapores, que regiam as jornadas de trabalho marítimo e a mobilidade da população. Elas eram infringidas para privilegiar o transporte de mercadorias, para o qual se encurtavam estadias nos portos sem aviso prévio e as viagens eram atrasadas para sobrecarregar os navios.³⁵ A Amazon Steamship também aumentou o grau de exploração de seus tripulantes, ávida por encerrar sua subvenção com algum lucro, no final de 1910.

A voracidade dos armadores foi uma das queixas levadas ao Third International Rubber and Allied Trades Exhibition, realizado entre setembro e outubro de 1912, em Nova York. A delegação brasileira acusou a sobrecarga dos navios pelo aumento de acidentes e naufrágios e que elevaram os custos dos seguros de viagens. Outras reclamações provinham das cabines dos pilotos: a ordem de diminuir as marchas dos navios para poupar carvão e a preferência dos armadores em contratar não matriculados, de preferência estrangeiros, que aceitavam trabalhar por salários menores.³⁶ Desde o início dos 1900, pilotos e práticos

³³ Agnello Bittencourt. *Manaus*. Manaus: Governo do Amazonas/SEC, 2012, p. 162. Bradford Burns. *Manaus, 1910*, p. 20.

³⁴ Bradford Burns. *Idem*, p. 34.

³⁵ Agnello Bittencourt. *Bacia Amazônica*. Vias de comunicação e meios de transporte. Rio de Janeiro: INPA, 1957, pp. 22-23.

³⁶ The International Rubber and Allied Trades Exhibition, Ltd. (org.). *Official Handbook and Catalogue*, Sept. 23 to Oct. 3, New York, 1912, pp. 29-30.

brasileiros diziam-se preteridos e alegavam complacência da Capitania do Amazonas. Assim, a despeito do alto movimento portuário, à véspera da crise o quadro empresarial e as relações com a marinhagem passavam por grande instabilidade. No campo político, a falta de coesão entre oligarquias e proprietários não eram melhores.

No citado congresso ocorrido em fevereiro de 1910, alguns proprietários trouxeram um projeto de proteção e valorização da borracha. A principal proposta era imitar o plantio sistemático de hévea da Ásia, modernizar a produção e o transporte das mercadorias. Algumas medidas visavam favorecer a navegação, como a diminuição de fretes e impostos de exportação, além de uma drástica redução salarial dos tripulantes. Um novo modo de produção, mais esses cortes de custos, resultaria numa borracha mais competitiva no plano internacional. Outro ponto dizia respeito à qualificação racial dos trabalhadores, com medidas que facilitassem sua substituição por imigrantes brancos. O principal empecilho disso eram os focos de doenças, que afetavam a imagem da Amazônia nas políticas de imigração.

A palestra de Afrânio Peixoto, membro da Academia de Medicina do Rio de Janeiro, argumentou que “a imigração do estrangeiro não vem de fato preparada para esse clima”, de modo que sua sugestão era investir em “boa higiene” na adaptação desse imigrante ao plantio de seringueiras e produção de borracha.³⁷ De forma geral, o incentivo à imigração revela como os empresários articulavam ideais de branquitude como signos de avanço social e mão de obra qualificada.³⁸ Por razões que não cabem discorrer aqui, tal proposta não foi acolhida pelo governo estadual.

A frustração dos participantes do congresso alimentou ainda mais o racha entre as oligarquias Nery e Bittencourt. É possível explanar da seguinte forma: enquanto os Nery ladeavam empresários ávidos por explorar o negócio gomífero até esgotá-lo, sem se importar com danos à população e à natureza, os Bittencourt angariavam a simpatia do operariado, recepcionando demandas e avaliando alternativas à crise. Governador e prefeito preocupavam-se em compor um eleitorado fiel, apoiando a campanha civilista e o associativismo operário.³⁹ Já os irmãos Nery investiam na aproximação com a oficialidade da Marinha de Guerra, visando conter paralisações portuárias ou reprimir com armas qualquer convulsão social.

³⁷ “Congresso Comercial, Industrial e Agrícola”. *JC. Manaus*, n. 2.124, 28 fev. 1910.

³⁸ Alexandre Avelino. *O patronato amazonense e o Mundo do Trabalho. A Revista da Associação Comercial e as representações acerca do trabalho no Amazonas (1908-1919)*. Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2008, pp. 83-84.

³⁹ Luciano Teles. *Construindo redes sociais, projetos de identidade e espaços políticos. A imprensa operária no Amazonas (1890-1928)*. Tese de doutorado. Porto Alegre, UFRGS, 2018, p. 71.

Já os oficiais da marinha mercante valer-se-iam da desunião patronal e dos problemas causados por suas disputas, para propor a unidade associativa entre os marítimos. Eles seriam os canalizadores das insatisfações e “protegeriam” a categoria das ambições dos armadores e dos conflitos oligárquicos, em contrapartida, os subordinados deveriam render-lhes lealdade e obediência dentro e fora dos navios. Porém, um importante elemento precisa ser conjugado ao cálculo da unidade associativa: a execução de um golpe de estado contra Bittencourt, levado a cabo por alguns desses mesmos oficiais que diziam zelar pela marinha mercante.

O bombardeio de Manaus (1910)

Esse evento ocorrido em Manaus, naquele mesmo ano de 1910, deixou marcas indeléveis na cena política e, por conseguinte, no associativismo da classe operária. Para entendê-lo, precisamos examinar o resultado das eleições presidenciais.

Cláudia Viscardi mostra que o pleito de 1910 foi o primeiro a trazer uma disputa de perfis ideológicos e reais incertezas quanto ao seu resultado. O índice de participação popular registrou um recorde de comparecimento às urnas, quando Hermes da Fonseca (403.867 votos) vencera Rui Barbosa (222.822 votos), iniciando um cenário também inédito para um governo federal liderado por um militar desde Floriano (1891-1894).⁴⁰

Uma abordagem corrente na historiografia amazonense atribui à vitória de Hermes e à inimizade política entre Bittencourt e o senador Pinheiro Machado o pivô do golpe de estado executado poucos meses após a eleição presidencial.⁴¹ Outras interpretações analisam-no como um desdobramento violento das disputas oligárquicas e partidárias, ao invés de tão somente legá-lo a maquinações externas, embora essas tivessem certa responsabilidade ao estimular o golpismo entre opositores do governo estadual.⁴² Em breve análise do episódio, enfoco o papel de oficiais marítimos e repartições ligadas à Marinha como atores políticos, para evidenciar como o golpe e o bombardeio também moldaram o comportamento associativo dos marítimos. Iniciemos pela querela política mais referida neste capítulo, a das famílias Nery e Bittencourt.

⁴⁰ Além de enfrentar uma dura oposição dos civilistas, o novo governo precisaria redistribuir poder a um grupo maior de atores políticos. Ao fim, o saldo de Hermes foi dois estados de sítios, uma contínua troca de ministros, intervenções militares e conflitos sociais de larga monta. Cláudia Viscardi. *O teatro das oligarquias*. Uma revisão da “política do café com leite”. Belo Horizonte: Fino Traço, 2019, p. 65, pp. 195-199.

⁴¹ Dois exemplos de análises que esmaecem a violência exercida nas disputas partidárias no Amazonas, para focar em agências externas como causadoras de problemas: Antonio Loureiro. *A grande crise (1908-1916)*. Manaus: Loureiro & Cia, 1985 e Agnello Bittencourt. *Corografia do Estado do Amazonas*. Manaus: ACA, 1985.

⁴² O principal estudo recorrido sobre o bombardeio de 1910 é o de Orange Feitosa. *A sombra dos seringais*, pp. 110-129.

Ao longo de 1910, o senador Silvério Nery fundara o Partido Republicano Conservador, dissidente do Partido Republicano Federal, liderado por Bittencourt. O diretório do partido nerysta foi composto por figuras como nosso conhecido deputado/piloto Cardoso de Faria, o senador Jônatas Pedrosa e o então vice-governador Antonio Gonçalves Pereira de Sá Peixoto.⁴³ Seu órgão noticioso era o *Folha do Amazonas*, que promovia ataques ao governo da situação. Em suas páginas, surgira a tese de que Bittencourt teria parte numa tipografia contratada pelo governo. Essa acusação foi levada ao Congresso e acatada pelos deputados para embasar a sua deposição. No dia 5 de outubro, sob beneplácitos do senador Silvério Nery, o vice-governador Sá Peixoto articulou um golpe de estado, auxiliado pelo capitão do porto Costa Mendes, o coronel do 46º Batalhão Pantaleão Teles de Queiroz e os novos ocupantes do Catete.⁴⁴

Na tarde do dia 7 de outubro, Silvério Nery encontrara-se com o capitão do porto Costa Mendes para colocar a Flotilha do Amazonas a postos da ofensiva. O ministro da Marinha Alexandrino de Alencar teria autorizado a manobra dos navios. Na sessão legislativa do mesmo dia, os deputados Cardoso de Faria e Adolpho Moreira se incumbiram de forjar a renúncia de Bittencourt. Às 10 horas da noite, o governador recebeu um ultimato para que renunciasse. Pouco depois, enviou um telegrama ao presidente Nilo Peçanha informando o ocorrido, mas, descrente de que a afronta fosse adiante, reforçou a guarda do palácio apenas por precaução.⁴⁵

Na manhã seguinte, um tiro de canhão abriu o bombardeio vindo da Flotilha. A população acordou com os estrondos das descargas ordenadas por Costa Mendes, experiente artilheiro da Revolta da Armada. Meia hora depois, 80 praças da Armada desembarcaram na ilha de São Vicente e subiram até o atual Paço da Liberdade, liderados pelo tenente Paulo Emílio Pereira da Silva, futura liderança da Federação Marítima que logo reencontraremos. Outros 150 soldados do Exército posicionaram-se à frente do palácio. Então os dois grupos atiraram contra os guardas, matando dois.⁴⁶ A polícia resistiu por algum tempo, até a

⁴³ *Folha do Amazonas*. Manaus, n. 89, 23 nov. 1910.

⁴⁴ Orange Feitosa. *A sombra dos seringais*, pp. 118-119.

⁴⁵ Antonio Bittencourt. *Mensagem do governador do Amazonas*. Manaus: Imprensa Oficial, 1911, pp. 9-11.

⁴⁶ Em 1913, dentre outras testemunhas, um oficial militar relatou a Rui Barbosa que o cenário era de terror: “Combate não houve, já o disse e repito. Se, portanto, morreram vinte e um homens da polícia, ou foi a fuzil ou a surra”. Disse ainda ao senador que, mesmo rendidos, os prisioneiros eram torturados e depois executados com tiros na cabeça. Rui Barbosa. “O caso do Amazonas (1913)”. *Obras Completas*. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura, 1965, pp. 96-97, t. IV, vol. XL: discursos parlamentares.

Associação Comercial do Amazonas e cónsules estrangeiros intervirem no conflito. O bombardeio cessou às três da tarde, totalizando nove horas de ataques.⁴⁷

Bittencourt se retirou da capital pressionado pelo capitão Costa Mendes, e então Sá Peixoto tomou posse do governo. No Catete, Nilo Peçanha se reuniu nos dias seguintes com os ministros da Guerra e da Marinha e pediu a exoneração de Pantaleão Teles. Em 25 de outubro de 1910, Bittencourt retomou o governo por meio de um habeas-corpus no Supremo Tribunal Federal. No final do mês, o Congresso anulou as ações ilegítimas de Sá Peixoto como governador. Os deputados Cardoso de Faria e Adolpho Moreira foram acusados de falsificar a renúncia de Bittencourt, sem sabermos os motivos que levaram Cardoso a romper com o governador. Dias depois, o piloto fugiu no navio inglês *Lefranc*, alegando risco de vida em Manaus. Em 1911, voltou à cena pública como presidente da Associação dos Pilotos da Marinha Mercante (Belém).⁴⁸

Por fim, o capitão do porto e demais atores do golpe também foram punidos e processados na esfera federal. Nilo Peçanha envidara esforços para restituir Bittencourt como última medida do seu governo. Contudo, se aliaria a Hermes da Fonseca e via na reposição de Bittencourt uma futura aliança política, em vista de pouco apoio que tinha no momento. Hermes da Fonseca assumiu a presidência em 15 de novembro de 1910. Sá Peixoto reatou com Bittencourt e continuou seu vice até o fim do mandato, em dezembro de 1912. O grupo político de Bittencourt saiu fortalecido do episódio, ele que vinha se afastando da elite proprietária para dialogar com um pequeno número de militantes socialistas.⁴⁹

O governo Bittencourt pós-bombardeio não esteve imune de complicações, muito menos se comprometeu com questões sociais. Apesar do evento traumático, as alianças entre as oligarquias continuaram alternadas conforme interesses de ocasião.⁵⁰ Ao longo deste capítulo, perceberemos como os trabalhadores se utilizavam das brechas das disputas oligárquicas para impor sua força e conquistar participação política e afirmação de cidadania, ao invés de meros joguetes ou espectadores dos poderosos.⁵¹ E, mesmo sem agência de uma

⁴⁷ Edgard Carone. *A República Velha*. São Paulo: Difel, 1977, p. 265, vol. II: evolução política (1889-1930). *Correio do Norte*. Manaus, n. 814, 1º out. 1911.

⁴⁸ Orange Feitosa. *A sombra dos seringais*, pp. 127-128. Partidários de Bittencourt ironizaram a fuga: “Os vampiros tem medo da luz. Bons ventos os levem”. *JC*. Manaus, n. 2.373, 14 nov. 1910. *Estado do Pará*. Belém, n. 146, 2 set. 1911.

⁴⁹ Edgard Carone. *Idem*, p. 266. Luciano Teles. *Construindo redes sociais...*, p. 71.

⁵⁰ O próprio Bittencourt viria a prestar apoio a Hermes da Fonseca e se reconciliar com os Nery anos depois. Orange Feitosa. *Idem*, p. 124.

⁵¹ Aldrin Castellucci e Felipe Avezedo e Souza concluem que os trabalhadores organizados nesse período “mobilizavam-se eleitoralmente em torno de interesses próprios, eram cotejados por setores das oligarquias, podiam ser decisivos para os resultados dos pleitos e conseguiam eleger representantes legislativos. Esses

multidão de militantes, o bombardeio de Manaus pode ser analisado à luz do movimento operário e civilista.

Primeiro, ao apoiar o civilismo, os subalternos ameaçaram a pretensão política de seus superiores em um importante ano eleitoral. Segundo, o oficialato tentou demonstrar força pelo bombardeio para intimidar eventuais protestos a favor de Bittencourt ou Rui Barbosa, e contra empresários e políticos alinhados aos Nery. Terceiro, para suportar uma indústria decadente, a elite proprietária aliou-se aos militares para depor um governo que dialogava minimamente com o operariado local. Finalmente, minha hipótese sobre o esboço de uma unidade associativa pelos oficiais considera a instabilidade da hierarquia naval, parcialmente afetada pelo fracasso do golpe, e o entusiasmo dos subalternos com a retomada do governo. Como a imposição pela força e a ação política não favoreciam o projeto de marinha mercante aventado pela oficialidade, essa foi obrigada a outro tipo de abordagem para imiscuir-se nas associações. Mais adiante, veremos que atores do bombardeio transitavam pela Federação Marítima do Amazonas. E a incapacidade da federação em lidar com associações de subalternos resultava da dupla identidade imposta pelos militares aos mercantes, que sempre reivindicavam a condição de trabalhadores e não forças militares reservas.

Na capital federal, sete dias depois da posse de Hermes da Fonseca estourou a famosa revolta dos marinheiros. João Cândido e seus companheiros exigiam uma série de direitos e quase destruíram o mandato do novo presidente. Eles se apossaram dos navios de guerra mais modernos do mundo, viraram seus canhões contra a cidade e, obrigando a política a sair dos gabinetes para as ruas e dentro dos navios, tomaram a escolha de suas vidas das mãos da Marinha e dos poderes instituídos pela República.⁵² A revolta pode ser imaginada como uma subversão do bombardeio de Manaus, sendo bem recebida numa cidade recém-abatida pela exibição do poder naval contra a população.

Os oficiais da marinha mercante guardavam semelhanças com os alvos de João Cândido e não desistiriam de sujeitar a marinhagem a critérios de disciplina diferentes dos dela. Certamente João Cândido levava na memória as crueldades praticadas contra os marinheiros da Divisão Naval do Norte, em 1904, quando servira no Amazonas. Agora, num movimento de retorno simbólico, suas ações na baía de Guanabara não seriam esquecidas no porto de Manaus. Elas inspirariam o associativismo marítimo que se reergueu ainda mais

aspectos devem ser compreendidos como parte de uma cultura política que dinamizou a disputa eleitoral nos centros urbanos durante a Primeira República [...]”. À margem dos grandes esquemas, p. 20.

⁵² Álvaro Pereira do Nascimento. *João Cândido*, p. 87.

combativo, para alargar a luta por direitos e impor limites a quem julgava a marinhagem inapta ao mundo da liberdade e da cidadania.

Para concluir, o bombardeio de 1910 marcou um ponto de inflexão nas relações entre as associações marítimas. A fuga do deputado Cardoso de Faria e a condenação dos golpistas, incluindo o capitão do porto, levou os oficiais a idealizar outra forma de sujeição da categoria. A exibição de força e a brutalidade da ala nerysta da marinha poderia desencadear uma mobilização sem precedentes no porto, num momento em que a normalidade da navegação era vital à combalida economia do Amazonas. Daí pilotos e práticos, alinhados a Bittencourt, aproveitarem da circunstância para encampar o primeiro projeto de unidade associativa aos marítimos do Amazonas.

A Liga Naval da Amazônia (1911)

A tentativa de golpe induziu em evasões de marítimos a municípios do interior do Amazonas e ao Pará. Desde o início de seu associativismo os marítimos queriam se fixar em Manaus, conquanto os salários estivessem à altura disso. Possivelmente a recondução de Bittencourt contribuiu para um retorno deles a Manaus. Acresce que para salvar a economia gomífera, havia sido aprovada uma redução de impostos sobre a compra de navios, o que significava mais opções de emprego embarcado.⁵³ De qualquer forma, a categoria se deparou com estragos causados pelas disputas oligárquicas.

Um dos espaços que ainda permanecia sob influência dos Nery era justamente a Capitania do Porto. Em janeiro de 1911, a repartição se mudou para os altos da redação do jornal nerysta *Folha do Amazonas*, na avenida Eduardo Ribeiro. A mudança de endereço sublinhou a posição da Capitania na política estadual e reduziu, propositalmente, o acesso às suas dependências: somente pequenos grupos conseguiam acessá-la de cada vez, os demais aguardavam do lado de fora, vigiados por gazeteiros nerystas.⁵⁴ Já o reempossado Bittencourt estimulava a criação de associações operárias. Dessa forma, oficiais mercantes que buscavam desassociar sua imagem da Capitania para se aproximar dos subalternos idealizaram um grêmio pluriprofissional de orientação socialista, inédito entre eles. Enquanto os marítimos faziam filas nas calçadas da Eduardo Ribeiro, possivelmente ouviam e espalhavam notícias dessa nova aposta associativa.

⁵³ Roberto Santos. *História econômica da Amazônia*, p. 249.

⁵⁴ *Correio do Norte*. Manaus, n. 596, 21 jan. 1911.

Em reuniões na Associação dos Empregados do Comércio, na rua Barroso, os proponentes da agremiação debateram sobre como driblar divergências para firmar a unidade associativa entre os marítimos. Assim foi concebida a Liga Naval da Amazônia (LNA), “associação que tratará do progresso da classe marítima do Amazonas”, apelando “a todos os embarcações em geral, com especialidade os práticos, pilotos, maquinistas, foguistas e marinheiros”. O *Correio do Norte*, que fora órgão de divulgação da campanha civilista e mantinha-se porta-voz do governo Bittencourt, dizia que ela preencheria “uma grande lacuna” do associativismo local, além de diluir o tom hierárquico presente nas organizações de oficiais e subalternos.⁵⁵

Na reunião preparatória da LNA compareceu mais de uma centena de pessoas. O jornalista Dejard de Mendonça, que cobria o movimento operário para o *Correio do Norte*, foi escolhido para presidir a sessão. Em rápida exposição, o piloto Salvador Pires de Carvalho e Aragão defendeu “uma sociedade que congregasse todos os membros da classe marítima no nosso Estado, trabalhando esta pelo bom nome e pelo verdadeiro conceito que até hoje se tem querido negar aos marítimos do Amazonas” – sugeria a força repressiva da Capitania do Porto e suas relações políticas. Elegeu-se então a diretoria por “unanimidade de votos”: Salvador Aragão, piloto (presidente); Alberto Serra Freire, piloto/prático (1º secretário); e Sigfredo Cícero Torres de Azevedo, piloto (2º secretário). Não havia representação do convés ou do fogo. Uma comissão foi estabelecida para redigir os estatutos da entidade e compor a redação do jornal *O Marítimo*.⁵⁶

Em curta existência de cinco meses, a LNA contou com suportes incomuns às entidades marítimas anteriores e posteriores a ela. Recebeu apoio dos principais periódicos de Manaus, como o *Jornal do Comércio* e o *Correio do Norte*. Alugou um prédio na Eduardo Ribeiro para servir de sede, tornando-se vizinha da Capitania, onde montou uma farta biblioteca e abrigou a tipografia e a redação d’*O Marítimo*. Contou com 304 membros e dezenas de simpatizantes dentre armadores, políticos, jornalistas, funcionários públicos etc.⁵⁷

Sobre *O Marítimo*, foram impressas duas edições, de 27 de abril e de 16 de maio de 1911. A ideia era manter publicações semanais e um serviço de assinaturas que alcançasse leitores de todo o país. De modo que, apesar de efêmero, trata-se da principal fonte sobre a LNA. Possui quatro colunas textuais e quatro páginas bem diagramadas, onde constam avisos de reuniões; notícias portuárias; estudos de tecnologias náuticas e navegação marítima; artigos

⁵⁵ JC. Manaus, n. 2.503, 6 abr. 1911. “Liga Naval”. *Correio do Norte*. Manaus, n. 659, 6 abr. 1911.

⁵⁶ “Liga Naval”. *Correio do Norte*. Manaus, n. 696, 7 abr. 1911.

⁵⁷ JC. Manaus, n. 2.765, 31 dez. 1911, n. 2.510, 13 abr. 1911. *Correio do Norte*. Manaus, n. 854, 2 dez. 1911.

sobre socialismo e associativismo em Manaus; duas poesias de Maranhão Sobrinho; um folhetim do marítimo catarinense Virgílio Várzea, membro da Congregação da Marinha Civil; e anúncios publicitários, na maioria de casas armadoras. A chefia da redação coube ao presidente Salvador Aragão. Pelo editorial do jornal acessamos o perfil da LNA: uma entidade socialista, pluriprofissional, assistencialista e de resistência à perseguição profissional e política de autoridades militares e armadores.⁵⁸ Segundo um articulista, o apelo fora bem recebido. Na sessão inaugural, viam-se “congregados, os marítimos sem distinção, desde o oficial até o último grumete, notando em seus rostos a alegria que lhes ia no coração”. Ele justifica: “É que a classe marítima do Amazonas vivia em uma apatia criminoso, mas que agora procura ressurgir com o esforço de um punhado de moços, que prometem reabilitá-la cuidando exclusivamente do seu progresso e engrandecimento”.⁵⁹

Nos dois fascículos d’*O Marítimo*, todos os 28 nomes de lideranças e redatores eram de pilotos e práticos que comandavam navios. Um dos membros da redação e secretário substituto da LNA, o piloto Sansão Ferreira Valle, foi um dos 13 candidatos a deputado indicados pelos pilotos em 1909 que não foi eleito. A unidade associativa presente na LNA era uma tentativa de liderar a categoria e, quem sabe, compor currais eleitorais. Além da ausência do convés e do fogo em postos-chave, as publicações d’*O Marítimo* reforçam que não havia um interesse pela categoria como um todo. Um artigo de Salvador Aragão, dando dicas para pilotos costeiros e de longo curso, nada dialogava com profissionais de pequenos cursos. Demonstrava intenção de projetar na marujada o que considerava conhecimento de ponta: o do mundo oceânico, sem referência alguma à navegação fluvial.⁶⁰ O texto ignorou os mestres, velhos rivais de pilotos e práticos, muitos deles, homens de posses formados no litoral e irmanados na LNA.

No restante de artigos e citações, temos mais pistas de que a LNA privilegiava e era concebida por profissionais de longo curso. Sobre a Sociedade Beneficente de Práticos da Amazônia (Belém), diziam que “as duas associações estão no firme propósito de estabelecerem a união e fraternidade entre os seus associados e entre todos aqueles que vivem e trabalham na vida marítima, para defesa e o levantamento da classe, até hoje tão esquecida e guerreada por quem a devia proteger”. Os adversários seriam altos funcionários da Capitania,

⁵⁸ “O nosso dever”. *O Marítimo*. Manaus, n. 1, 27 abr. 1911.

⁵⁹ “A marinha mercante ressurgê”. *O Marítimo*. Manaus, n. 1, 27 abr. 1911.

⁶⁰ Salvador Pires. “Para os nossos marinheiros”. *O Marítimo*. Manaus, n. 1, 27 abr. 1911.

os quais eram chamados “amigos ursos”.⁶¹ Era outro indício de que se sentiam preteridos na disputa por emprego com os mestres de pequena cabotagem.

Na segunda e última tiragem d’*O Marítimo*, alguns artigos revelam melhor tanto a posição política da LNA quanto sua opinião sobre valores e dimensões raciais do trabalho. O editorial discorre sobre o significado do 1º de Maio.⁶² Inicia afirmando que “Nada realmente, há mais belo mais significativo e mais liberal do que seja a confraternização do operariado num impulso nobilíssimo de solidariedade comum”. O articulista, talvez o prático Salvador Aragão, expõe seu entendimento de socialismo, bem ao estilo da época, misturando cristianismo, jacobinismo político e positivismo.⁶³ A história é mostrada como uma progressão de eventos que levam à redenção final, na qual a volta de Cristo serve de metáfora à revolução social. Leiamos:

A Revolução Francesa, restituindo ao Terceiro Estado os direitos sociais, estabeleceu [...] as bases do socialismo ideal alevantado e bom, a risonha realidade de amanhã, e quem sabe se não a religião triunfante pela sua base de amor e de justiça.

A luta contra o capital esmagador que preme num guante de ferro o braço que trabalha [o do negro?] e o cérebro que pensa [o do branco?], vem de há séculos atrás, e à medida que as classes populares se aperfeiçoam pelo cultivo moral, mais se avolumam os elementos da vitória final e talvez ainda seja para os nossos dias o hino consolador da liberdade do trabalho. [...]. Jesus – o maior dos sábios que registra a História – foi também um rebelde, um socialista, amparava o fraco, encorajava o humilde, consolava o pequeno e repudiava e anatematizava a Baruch, o sórdido argentário.

É o rebelado da Judéia, [que] fará a volta dos milênios como símbolo do Bem e da Verdade.

Em outro trecho, argumenta que essa “marcha da humanidade”, de cunho milenarista, “assinala-se pela ânsia de perfeição”. Primeiro, no século XIX, pelo advento técnico das máquinas e depois pela transição para o trabalho livre. Essa ideia de perfeição se consagraria no século XX, com a “confraternização das raças pela religião do trabalho”. Trata-se aqui da valorização do trabalho morigerado e a supressão, não da desigualdade racial, mas do silenciamento sobre ela. Na sua leitura progressiva, o tempo da escravidão é sublinhado como um atraso histórico e uma metáfora da desunião racial. O autor homogeneiza o trabalho livre pela sublimação das diferenças raciais, certamente, articulando mecanismos de racialização que faziam dele, lugar da branquitude. A “harmonia” desejada seria fruto da superação das divergências raciais presentes na marinhagem, realizada “à medida que as classes populares se aperfeiçoam pelo cultivo moral”. De “cultivo moral”, entendamos: disciplina e obediência dos

⁶¹ “Amigos ursos”. *O Marítimo*. Manaus, n. 1, 27 abr. 1911.

⁶² “1º de Maio”. *O Marítimo*. Manaus, n. 2, 16 mai. 1911.

⁶³ Michael Hall & Paulo Sérgio Pinheiro. *A classe operária no Brasil, 1889-1930*. Documentos. São Paulo: Alfa-Ômega, 1979, p. 36, vol. 1: o movimento operário.

trabalhadores braçais a seus superiores, e aperfeiçoamento técnico para os profissionais mais qualificados. Com essas duas vertentes o trabalho marítimo alcançaria uma espécie de paraíso, no qual, bem aos moldes do pensamento da oficialidade, tudo estaria funcionando com cada um devidamente no seu lugar. Só então o 1º de Maio atingiria sua apoteose, com “um reboar de aplausos por todo o universo, o próprio infinito [daria] a ilusão de um cenário novo”.

O próximo texto destacado é um apelo de união entre os marítimos. A autoria é do pseudônimo V. Juca-Piramá, em alusão aos versos de Gonçalves Dias. Inspirado no poema do guerreiro tupi aprisionado pelos Timbiras, que canta seus feitos perante a morte, o autor discorre as dificuldades dos marítimos em se associarem sob apuros e perseguições. Aconselha suprimir diferenças que atrapalhassem o sentimento de irmandade entre eles. “A Marinha mercante do Amazonas, poderosa como é pode muito bem trabalhar por seu progresso, olhando em cada marítimo um irmão e chamando-os a postos para defesa de seus interesses tão confiados a sua guarda”. Nesse ponto é difícil não enxergar um resquício de cultura das corporações de ofício oitocentistas, quando o mutualismo era exercido entre “irmãos” em associações leigas de caráter religioso e laboral que abrigavam profissionais de um mesmo ramo ou ofício.⁶⁴ A lembrança faz sentido se lembrarmos que os práticos e pilotos eram os marítimos mais antigos e conservadores, muitos haviam persistido à transição tecnológica. Essa condição azeitava a ideia de irmandade defendida pela LNA, repisando a mesma posição valorativa de pilotos e práticos sobre a profissão marítima: “As classes navais têm seu justo orgulho, são elas realmente as precursoras da civilização, através do intercâmbio universal”.⁶⁵ Novamente, o argumento de bastião de civilização embasava o valor profissional pelo prisma dos comandantes.

Segundo o autor, a modernidade ocidental, valores cristãos e civilidade deviam orientar o associativismo do grupo. Significados que tinham pouco a ver com marinheiros e foguistas que se viam mais como trabalhadores lutando por direitos e cidadania do que representantes de civilização e modernidade. Não havia entendimento único do que seria a profissão marítima. Isso dificultava a unidade associativa, desafiada por clivagens de raça, hierarquia, cultura e valores. E, enquanto a oficialidade requeria obediência para reproduzir nas associações a mesma subalternidade exigida a bordo, a vida ansiada em terra andava na contramão disso.

⁶⁴ Cf. Marcelo Mac Cord. *Artífices da cidadania*. Mutualismo, educação e trabalho no Recife oitocentista. Campinas: Editora da Unicamp, 2012.

⁶⁵ V. Jucá-Pirama. “Como podemos progredir”. *O Marítimo*. Manaus, n. 2, 16 mai. 1911.

O *Correio do Norte* comentou que, tão logo criada, a LNA enfrentava problemas com marítimos faltosos em disciplina necessária ao associativismo.⁶⁶ Por disciplina, leia-se: reverência e sujeição irrestrita às lideranças de homens melhor qualificados. Um dos desafios da LNA era arrefecer os impulsos radicais do convés e do fogo e sua orientação de luta, na qual a desigualdade racial talvez consistisse num tema a ser debatido. A LNA durou cinco meses e pode ter sucumbido pelas altas despesas e desfilições, conforme aumentava a suspeita de seus propósitos. Talvez ela tenha sido entendida no fim como outra forma de dominação do oficialato fora dos navios, sem interlocução alguma com o principal montante lotado nos conveses e nos porões.

O Centro Beneficente de Maquinistas no Amazonas (1911-1915?)

Os maquinistas não participaram da LNA e se concentraram em criar uma associação própria. Eles viviam um dilema com a Capitania, que há algum tempo fazia vista grossa à circulação de cadernetas falsas de maquinistas. O capitão do porto Carlos de Paiva estaria recebendo propina para facilitar o acesso dos falsários aos navios, que embarcavam com salários abaixo do tabelado desde a greve de 1906. Os maquinistas formados nas escolas navais do Pará e do Rio de Janeiro estavam se organizando para pressionar o oficial, com o respaldo do relatório final da Comissão de 1910.⁶⁷

No início de novembro de 1911, os maquinistas encaminharam ao governador Bittencourt a proposta de uma nova agremiação. No dia 15, publicaram os estatutos do Centro Beneficente de Maquinistas no Amazonas (CBMA), uma associação de auxílios pecuniários e de educação intelectual e profissional.⁶⁸ O Centro empenhou-se em assegurar as conquistas da Comissão de 1910 relacionadas à independência de sua educação profissional e garantia de que o documento de habilitação fosse o único critério na disputa por emprego. Para participar, o sócio pagaria uma joia de 20\$000 (vinte mil-réis) e mensalidade de 10\$000 (dez mil-réis). Possuía um corpo deliberativo (todos os sócios) e um executivo (presidente, dois secretários e um tesoureiro).⁶⁹ Seria admitido apenas quem apresentasse carta de maquinista emitida pela Escola de Maquinistas e Pilotos do Pará ou pela Escola Naval do Rio de Janeiro (art. 1-3).

⁶⁶ *Correio do Norte*. Manaus, n. 666, 14 abr. 1911.

⁶⁷ *JC*. Manaus, n. 2.751, n. 2.757, n. 2.766, 16 dez. 20 dez. 21 dez. 1911.

⁶⁸ *JC*. Manaus, n. 2.708, 4 nov. 1911. “Estatutos do Centro Beneficente de Maquinistas no Amazonas”. *Diário Oficial*. Manaus, n. 5.218, 15 nov. 1911.

⁶⁹ Assinam os estatutos: Francisco A. Fernandes (presidente); André Raimundo dos Santos (1º secretário); José Maria dos Santos (2º secretário); Américo Salgado (tesoureiro). Fundadores: Eurico Bluhm Ferreira; Miguel Henrique de Lemos; Custódio Antonio da Rocha; Prudêncio Jansen Pereira; Pedro Alves Leão; João Lisboa da Cruz; Luiz Martins Gonçalves; Antonio R. de Almeida e Silva.

Convém ponderar a distância que os maquinistas buscavam do trabalho braçal, historicamente associado à escravidão, e materializado nos postos de seus subordinados foguistas e carvoeiros. A educação formal dos maquinistas assegurava patentes de oficiais, e o domínio pleno das teorias mecânicas provava sua insubstituição por homens menos qualificados.⁷⁰ A qualificação incessante dos sócios seria a salvaguarda da distinção social e do emprego nesse ofício. É o que vemos nas propostas do Centro: estimular “observação constante dos fenômenos mecânicos e experiências adquiridas no exercício da profissão”; organizar conferências sobre “assuntos mecânicos” (ciência, arte, aparelhos etc.); fornecer aulas de Desenho e Português; fornecer uma biblioteca com livros de Ciências Físicas e Matemática, revistas mecânicas etc. (art. 11, 16). O arcabouço os afastaria do estigma do trabalho braçal, além de reforçar autoridade sobre quem o executava. Para que a instrução técnica se mantivesse atualizada, exigiu-se dos sócios o envio de relatórios ao fim das viagens, que seriam publicados numa revista anual (art. 11-13). Eles deviam conter detalhes sobre o funcionamento das máquinas que os sócios andavam operando e, se fossem pouco conhecidas, deveriam socializar uma explicação geral. Assim todos estariam sempre nivelados no conhecimento e evitariam desemprego em vista de novas tecnologias.

O Centro se filiou à Federação Marítima do Amazonas em 1914, e ficou ativo até o ano seguinte. Esse percurso associativo carece de maiores informações, mas vale destacar o protagonismo dos maquinistas no projeto de unidade associativa da Federação. Principalmente, por sua concepção de marinhagem, que separava os mais e os menos qualificados como sinônimo de quem era mais ou menos apto à civilidade e à cidadania. Outro reforço veio das cabines dos pilotos, onde os timões pareciam convencê-los de que eram capazes de liderar e dirigir a categoria como a bordo.

A Associação dos Pilotos da Marinha Mercante do Amazonas (1911-1922?)

A transferência de contratos à Amazon River (1911) encerrou a parceria entre pilotos e armadores locais, mas não a pretensão daqueles em consolidar influência sobre a categoria. E com o fim da LNA, alguns de seus figurões lançaram mão de uma nova entidade em Manaus, desta vez só para pilotos.⁷¹ Em novembro de 1911, igual fizera a LNA, os fundadores da Associação dos Pilotos da Marinha Mercante do Amazonas (APMMA) reuniram-se na sede da

⁷⁰ Para ver como esse processo ocorreu com os artífices pretos do Recife oitocentista, cf. Marcelo Mac Cord. *Artífices da cidadania, passim*.

⁷¹ Em 1911, havia a Associação de Pilotos da Marinha Mercante de Belém, liderada pelo ex-deputado Cardoso de Faria. É provável que os amazonenses tenham criado outra entidade para se afastar de Cardoso e sua ligação com os golpistas de 1910.

Associação dos Empregados no Comércio, orientados por um veterano do movimento operário amazonense, que ainda não havia estreado na direção de associações. Vamos conhecer um pouco da sua trajetória para entender os novos rumos do associativismo dos pilotos.

O piloto e 1º tenente Thomaz de Medeiros Pontes reformou-se da Armada em 1878. Em Manaus, tornou-se redator-chefe do jornal *A Epocha* (1889) ao lado de Bento Aranha, intelectual abolicionista e famoso radical republicano.⁷² Anos depois, Pontes integrou a redação do *Operário* (1892), órgão dos gráficos de Manaus,⁷³ com eles organizando o Partido Operário no Amazonas (1892-1893), cujo maior feito fora a eleição do intendente municipal Joaquim Carvalho.⁷⁴ Após o fim do partido, enquanto viajava à Bahia para visitar familiares, estourou a segunda Revolta da Armada (1893-1894). Pontes enfileirou-se com os rebelados no curso de sua viagem. Quando seu vapor encostou ao *Rei de Portugal*, ele embarcou e deu voz de prisão à oficialidade do navio. Ousadia reportada em diferentes jornais do país que exigiram a punição imediata do ex-tenente.⁷⁵

A Revolta da Armada terminou com o asilo diplomático de 518 brasileiros em duas corvetas de guerra portuguesas. No Relatório do Ministério das Relações Exteriores, Pontes é listado entre os 267 refugiados na corveta *Mindello*. Essa partiu do Rio de Janeiro para Buenos Aires para trasladar os presos e dirigir-se a Portugal. A jornada dos asilados acarretou problemas diplomáticos e, ao longo das paradas, houve fugas e dispersões por Argentina e Uruguai.⁷⁶ Pontes permaneceu na *Mindello* e chegou em Portugal, em 1894.⁷⁷ No ano seguinte, o governo brasileiro concedeu anistia aos revoltosos e Pontes voltou para o Amazonas, engajando-se de imediato nas eleições ao governo do Estado.⁷⁸ Em 1899 foi

⁷² Existe uma única edição do título acessível na BdN Digital: *A Epocha*. Manaus, n. 30, 5 dez. 1889. Sobre Bento Aranha e sua trajetória política e intelectual, cf. Luís Balkar Pinheiro. “Abissínios, engrossadores e cogumelos. Bento Aranha e o republicanismo radical no extremo Norte do Brasil, 1870-1910”. *Oficina do Historiador*, vol. 14, n. 1, 2021.

⁷³ Ele está como redator no segundo e último número do título. Seu conteúdo apresenta notas sobre a limpeza pública de Manaus, análises das eleições municipais e estaduais, traduções do periódico francês *Le Parti Ouvrier* etc. Não há qualquer menção ao trabalho marítimo. *O Operário*. Manaus, n. 1, n. 2, 12, 19 dez. 1892 (cópias do jornal cedidas gratuitamente pelo Governo do Estado do Amazonas. Secretaria de Cultura e Economia Criativa. Gerência de Acervos Digitais).

⁷⁴ Luís Balkar Pinheiro & Maria Luiza Ugarte Pinheiro. *Mundos do trabalho na cidade da borracha*, pp. 105-106.

⁷⁵ Um suposto conhecido seu traçou-lhe uma espécie de perfil criminal à imprensa carioca: um rebelde, caloteiro, bígamo e famoso criador de atritos onde trabalhava. *O Tempo*. Rio de Janeiro, n. 960, 24 out. 1893.

⁷⁶ Alexandre do Nascimento. *Relatório do ministro das Relações Exteriores*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894, p. 51. Este episódio rendeu uma crise diplomática entre Brasil e Portugal até 1895, cf. João dos Santos Jr. “Entre barcos e telegramas. A crise do asilo diplomático depois do fim da Revolta da Armada (1895)”. *Antíteses*, n. 7, 2014.

⁷⁷ “Boletim do Dia”. *A Notícia*. Rio de Janeiro, n. 51, 6-7 nov. 1894.

⁷⁸ Estava empenhado na campanha do Partido Republicano Federal para eleger Fileto Pires Ferreira governador e José Cardoso Ramalho Júnior vice-governador. *A Federação*. Manaus, n. 426, 25 mar. 1896.

nomeado piloto do vapor *Barés*, propriedade do Estado do Amazonas. Era o mesmo ano de criação do Clube União Marítima, o qual aparentemente não participou.⁷⁹ Esse emprego era um prêmio pelo apoio prestado ao governo da situação nas eleições e ao longo de sua militância republicana no Amazonas.

Não há indícios de Pontes como piloto na navegação comercial. Seu ingresso no associativismo marítimo resultava muito mais das proezas da Revolta da Armada e da sua fama na política amazonense. Sua biografia podia ser útil aos pilotos, naquele momento associativo aberto pela volta de Bittencourt ao governo, e pela intenção dos oficiais de se rerepresentarem como diferentes dos militares atrelados ao bombardeio. Em 1911, o piloto do *Barés* foi escolhido para liderar a Associação dos Pilotos da Marinha Mercante do Amazonas (APMMA). Na sessão inaugural, no dia 25 de novembro de 1911, compareceu: o ajudante do capitão do porto; o imediato do navio de guerra *Jutahy*; e Carlos Falcão, decano dos pilotos da região norte e presidente da Associação dos Pilotos do Pará. Ainda registrou-se grande número de associados elegendo sua primeira diretoria.⁸⁰

Seus estatutos foram publicados a 31 de dezembro de 1911.⁸¹ Chama atenção a dedicada confecção de 101 artigos, divididos em 20 capítulos redigidos por Joaquim Miranda de Lima Braga, Alberto Serra Freire e Sansão Ferreira Valle. Os dois últimos, ex-redatores d'*O Marítimo* e ex-secretários da LNA, extinta havia poucos dias. A APMMA era uma associação beneficente “composta de número ilimitado de Pilotos, diplomados por qualquer das escolas do país”; abrigava “toda e qualquer religião e cor pessoal, todo e qualquer credo político”, mas proibia “discussões sobre qualquer destes assuntos” (art. 1, 100). O aceite independente de cor revela que a questão racial era um tema presente no associativismo marítimo. Esclarecer que não havia discriminação racial significava apreço por unidade, apesar da segregação naquele meio, pois a proibição de assuntos raciais e políticos em reuniões operárias sugerem a sua regularidade, inclusive como causas disruptivas. Mais do que manter a coesão do grupo, evitar tais temas naturalizaria submissões a lideranças presumidamente brancas,⁸² caso de boa parte da pilotagem.

⁷⁹ “Vapor ‘Barés’”. *A Federação*. Manaus, n. 412, 3 mai. 1899.

⁸⁰ Thomaz de Medeiros Pontes (presidente); Patrício da Gama Bentes (1º vice-presidente); Carlos Cardoso Fernandes Sá (2º vice-presidente); Virgílio Andrade (1º secretário); Theobaldo Ribeiro de Menezes (2º secretário); Antonio de A. Mesquita Pacheco (tesoureiro). Conselho fiscal: João Wilkens Lopes Braga, Joaquim de Castro Alves e José Domingues da Silveira. *Correio do Norte*. Manaus, n. 849, 26 nov. 1911.

⁸¹ “Estatutos da Associação de Pilotos da Marinha Mercante no Amazonas”. *Diário Oficial*. Manaus, n. 5.255, 31 dez. 1911.

⁸² David R. Roediger. “E se o trabalho não fosse branco e masculino? Recentrando a história da classe trabalhadora e estabelecendo novas bases para o debate sobre sindicatos e raça”. In: Alexandre Fortes *et al.* (org.). *Cruzando fronteiras*. Novos olhares sobre história do trabalho. São Paulo: Perseu Abramo, 2013, p. 31.

Os fins da APMMA, além de morais e instrutivos, visavam incitar entre os sócios o “gosto e o amor pelos trabalhos marítimos”, educando “para que eles gozem da posição social a que têm direito, em virtude não só da sua árdua e arriscada profissão, como dos serviços que prestam ao país e especialmente ao comércio nacional”; incentivar a educação e a ilustração dos pilotos; oferecer apoio jurídico e pecuniário aos enfermos e desempregados; defendê-los de “abusos do governo ou particulares”. Enfim, os pilotos deviam se amparar “mutuamente como irmãos, em todas as ocasiões precisas e em quaisquer transe e calamidades da sua vida” (art. 2). Vemos então, outra vez, a metáfora de laços familiares como supressão de diferenças e valorização de uma pretensa unidade associativa, que revisitava jargões e experiências das irmandades e corporações de ofícios do século XIX.

Tal união entre os pilotos exigiu maior rigor na sua estrutura funcional e na regularidade do caixa. Na sede social, havia um corpo de funcionários que percorria casas e navios, recolhendo ou exigindo as mensalidades (art. 85-6). Possivelmente, queria-se evitar que a APMMA tivesse o mesmo fim da LNA. Outra diferença entre as duas era que a primeira enfocaria mais na qualificação profissionista dos sócios, valorizando a identidade marítima acima das cisões políticas e raciais, nocivas à ordem almejada por lideranças que usavam o associativismo para manter a unidade, mas preservando o respeito dos comandados. Essas lideranças eram homens com perspectiva de carreira, apresentados como civilizadores e responsáveis pelo transporte de riquezas dentro e fora do país. Para preservar esse lugar, eles apostaram na qualificação contínua e atenta às tecnologias mais modernas da época. Sobre isso, deduzo a participação de gerações de pilotos anteriores aos vapores, buscando se precaver contra qualquer nova mudança. Nesse sentido, investiu-se em uma biblioteca e um jornal próprio, na mesma linha da extinta LNA (§10, art. 2).

Os poderes estatuídos pela APMMA dispunham de assembleia geral e diretoria (presidente e dois vices, dois secretários e um tesoureiro). As eleições seriam a cada dois anos por voto secreto em urna e cédula única para os cargos (art. 27). Há um capítulo inteiro sobre o ritual de posse da diretoria, o que denota intenção de estabilizar a agremiação por meio de uma ritualização de poder e tradição.⁸³ Ocorria em sessão magna presidida pela mesa eleitoral, que lia um relatório “historiando os atos da administração finda”. Em seguida, o novo presidente tomava assento na mesa e fazia o seguinte juramento: “*Prometo por minha honra, cumprir e fazer cumprir fielmente os presentes Estatutos e exercer com dedicação, o desempenho do cargo para o qual fui eleito, pugnando pelo engrandecimento e prosperidade*

⁸³ Como demonstra Claudio Batalha noutras associações da mesma época. *Le syndicalisme “amarelo” a Rio de Janeiro (1906-1930)*. Tese de doutorado. Paris, Université de Paris I, 1986, p. 425.

da associação” [itálico do original]. Então convidava o antecessor para se sentar à sua direita, depois empossava os demais cargos eleitos. Ao fim, cedia-se a palavra aos convidados e representantes de outras agremiações.

Ao fundo, encimava a bandeira da associação com o desenho de

duas âncoras amarelas cruzadas, com o emblema do comércio representado por um caduceu também amarelo, sobre um salva-vidas encarnado, com 21 estrelas brancas, simbolizando os Estados da República brasileira, tendo no centro o globo terráqueo, azul com os contornos brancos, sendo a cor da bandeira, azul.⁸⁴

Ela podia ser hasteada pelos sócios nos navios de seu comando. Seus símbolos expressavam a ambição da APMMA de exceder as fronteiras amazônicas pelos Estados brasileiros e, quem sabe, pelo “globo terráqueo”. A principal diferença da APMMA, em relação a todas as outras entidades marítimas de Manaus, expressava-se por “estabelecer sucursais nos Estados do Brasil, ou aí ter por nomeação, um delegado para fiel cumprimento destes Estatutos e das deliberações da assembleia geral ou ordens da diretoria” (§9, art. 2). Pontes e seus companheiros queriam irradiar sua proposta associativa Brasil afora, tornar Manaus um epicentro de militância de pilotos e estreitar “laços de solidariedade com as associações congêneres nacionais e estrangeiras” (§8, art. 2).

Além das passagens por países da América do Sul e da Europa, Pontes realizou viagens de instrução a Nova York pela corveta *Nictheroy*, em 1876,⁸⁵ capitaneada pelo futuro ministro da Marinha Alexandrino de Alencar. Por sinal, era o ministro em exercício no período de criação da APMMA, responsável pelo projeto de modernização material e do pessoal da Armada. Além de moldar visões políticas ao observar cenários do exterior, Pontes e outros oficiais devem ter se convencido do suposto atraso técnico e profissional da marinha, que embasava o projeto de modernização naval do ministro Alencar.⁸⁶ A associação dos pilotos estava afinada aos ideias de conagração marítimo e qualificação profissional para elevação da Marinha. Já Pontes, partiria de Manaus para irradiar esse ideário e estabelecer conexões com marinhas ditas mais modernas e avançadas mundo afora.

Segundo o capítulo XV, as sucursais da APMMA seriam formadas “em capitais ou cidades marítimas e fluviais de grande desenvolvimento de navegação mercante” e regidas pelos estatutos da matriz manauara. A administração delas caberia a três sócios quites, dois deles nomeados por uma assembleia geral em Manaus, a quem prestariam contas trimestrais.

⁸⁴ Infelizmente não localizei imagem alguma do emblema da associação.

⁸⁵ “Corveta *Nictheroy*”. *O Monitor*. Salvador, n. 111, 15 out. 1876.

⁸⁶ Cf. Sílvia Capanema Almeida. “A modernização do material e do pessoal da Marinha nas vésperas da revolta dos marujos de 1910: modelos e contradições”. *Estudos Históricos*, vol. 23, n. 45, 2010.

A matriz manteria controle absoluto sobre as filiais, podendo nomear e demitir delegados livremente, além de proibir fusões com outras associações (art. 76). Havia um teor de autoridade inquestionável na APMMA, que emulava a forma como seus membros comandavam navios. Apesar desse forte traço conservador, a APMMA possuía uma desenvoltura bem maior em aceitar ideias e visões de mundo transnacionais, possivelmente em razão do espelhamento da modernização naval em curso pelo país. Mas nem tudo foram ousadias e novidades.

Além da propaganda associativa e da irradiação de sucursais pelos portos, a APMMA visava dominar o mercado de trabalho. A diretoria usaria de influência para empregar seus sócios “e estes, quando em comando, empregarão em seus navios, de preferência absoluta, seus companheiros de associação” (art. 87). Dessa forma, combateriam as tripulações combinadas entre Capitania e armadores, em especial a preferência por mestres e pilotos não associados. Os problemas dos pilotos de longo curso persistiam desde que o rio Amazonas passara a receber vapores de grande calado. Na segunda metade do século XIX, o setor marítimo ao redor do mundo passara por uma substituição tecnológica que trouxe novas relações de trabalho e novas propostas políticas.

Como resultado, vemos uma militância emaranhada por contradições formadas pela convivência de diferentes gerações e tipos profissionais, que teciam suas próprias relações políticas, ideológicas e de classe, sem eximir ou superar de imediato a co-existência de velhas tradições associativas, desigualdades raciais silenciadas, diferenças culturais e de ofício etc.⁸⁷ Talvez por isso, a APMMA enfrentou dificuldades no seu ano inaugural, quando os mestres também se organizaram para continuar disputando postos de pilotagem. A Associação dos Mestres de Pequena Cabotagem (AMPC) foi criada em vista da APMMA e também buscou melhor preparo no mercado de trabalho.⁸⁸ Não localizei seus estatutos e as poucas notícias sobre ela não deixa saber qual foi o seu destino com os pilotos.

No ano de 1912, a marinhagem amazônica passava por enormes dificuldades. Conforme decaía a atividade gomífera, mais intensificada se tornava a exploração dos marítimos. A chegada da Amazon River (1911) animou o mercado de trabalho e até reavivou o fôlego associativo dos pilotos, mas em termos salariais e de condições de trabalho o cenário

⁸⁷ Encontrei paralelos na Argentina, com Gustavo Contreras. “La Confederación General de Gremios Marítimos y Afines y su proyección sindical en la coyuntura peronista (1947-1950)”. *Prohistoria*, n. 20, 2013, p. 91.

⁸⁸ *JC. Manaus*, n. 2.788, 23 jan. 1912.

era pior.⁸⁹ Não sabemos se isso ajudou a definhir a APMMA, mas nesse mesmo ano Pontes começou a desaparecer dos jornais.

Suas últimas aparições revelam envolvimento com o espiritismo kardecista. Na Federação Espírita do Amazonas, palestrou acerca da “relação entre o mundo espiritual e o mundo corporal”, sobre a existência de uma “perpétua relação entre as leis e os fatos, os homens e as situações, a natureza e os seres; entre o passado e o presente e o futuro”. O plano espiritual lhe parecia conectado como o mundo da navegação e a irmandade dos pilotos?⁹⁰ Tanto a entidade que ajudara a fundar quanto a AMPC não passaram dos anos 1920, quando o declínio náutico e a decadência das casas armadores eram latentes.⁹¹

Desde o fim da LNA, o associativismo marítimo esteve marcado por comandantes buscando liderar toda a categoria. Os demais ofícios continuavam desarticulados, ao menos formalmente. A Capitania do Porto, em oposição ao governo estadual, antagonizava as organizações marítimas simpáticas de Bittencourt. Foguistas, marinheiros e moços começaram a se reunir e aspirar suas próprias associações entre 1913 e 1914. Já que entidades pluriprofissionais como o Clube União Marítima e a LNA se mostraram inviáveis, os comandantes criariam a Federação Marítima do Amazonas, em 1914, para coligar as associações, sem (supostamente) imiscuir-se na direção delas. Sua liderança contaria com a participação de militares reformados e da ativa, novamente misturando as duas marinhas numa sina de comando daquela vida associativa.

Um epílogo para Cardoso de Faria

O ano de 1912 fora o último do governo Bittencourt. Numa eleição complicada e questionável, em 1º de janeiro de 1913 sucede-lhe o médico baiano Jônatas Pedrosa, iniciando administração marcada por perseguições e capangagem. Dentre as vítimas, operários e adversários políticos, como o próprio Bittencourt, espancado pela polícia em plena rua a mando de Pedrosa. Até que, em junho de 1913, outra tragédia atingiria o ex-governador e dessa vez também a sua família.

Andava por Manaus o piloto Cardoso de Faria, ausente desde a fuga para Belém em 1910, onde se exilou após encerrar a carreira política. Numa manhã de domingo, Miguel Bittencourt, filho caçula do ex-governador, conversava com amigos na avenida Eduardo

⁸⁹ “Problemas transcendentales. A navegação marítima e fluvial na mensagem do presidente da República. A bacia do Alto Amazonas”. *JC. Manaus*, n. 2.917, 3 jun. 1912.

⁹⁰ *JC. Manaus*, n. 2.814, n. 2.939, 18 fev. 25 jun. 1912.

⁹¹ *JC. Manaus*, n. 11.290, 29 set. 1937.

Ribeiro quando Cardoso apareceu. Depois de uma discussão, ambos sacaram os revólveres para um tiroteio sangrento. Um dos disparos fulminou a Miguel. Cardoso saiu cambaleando com uma bala alojada no pulmão. O crime tinha ares de uma vingança pessoal do piloto. A morte do filho afastou Bittencourt da vida pública por um longo tempo. Cardoso também desapareceu do associativismo e da cena política de Manaus e Belém. Morreu no dia 20 de janeiro de 1918 por complicações do ferimento de cinco anos atrás. Teve um velório esvaziado, com alguns membros da família Nery e da Guarda Nacional e uma tímida repercussão na imprensa.⁹²

No governo Pedrosa, outros ressentidos iguais a ele buscariam acertar suas contas. O próprio governador era partidário dos Nery, subserviente a Hermes da Fonseca e guardava ódio de Bittencourt e seus apoiadores, dentre os quais incluía boa parcela de trabalhadores. Assim, o que se seguiu a 1913 foi uma intensificação da violência policial promovida pelo estado e acompanhada de dura crise econômica.⁹³ Nesse cenário desafiador, os foguistas reconstruíram sua organização e militância. E quanto mais os marítimos se organizavam como sujeitos de direito e não segundo a imagem que seus superiores tinham deles, mais agressivas foram a repressão e a inferiorização dos lugares sociais que almejavam.⁹⁴

A volta da União dos Foguistas em Manaus (1914)

Em setembro de 1913, o *Jornal do Comércio* noticiou que a SBUFM ia ser reativada. A decisão foi tomada em uma reunião domiciliar na rua Bandeira Branca, bairro dos Tocos (atual Aparecida). O bairro abrigava muitos marítimos que cediam suas casas pela distância segura das delegacias de polícia e da Capitania do Amazonas.⁹⁵ Segundo o Ministério da Marinha, naquele ano a Capitania contara 454 matrículas. Conforme venho afirmando, houve um expressivo êxodo marítimo ao Pará, que contava 14.094 matrículas. Numa das sessões preparatórias da SBUFM nos Tocos compareceram 70 sócios, apesar de o Amazonas registrar 54 matrículas de foguistas. Possivelmente, foguistas de outras localidades atenderam ao

⁹² “Coronel Cardoso de Faria”. *A Capital*. Manaus, n. 187, 22 jan. 1918.

⁹³ Ulysses Bittencourt. *Raiz*. Rio de Janeiro: Copy & Arte, 1985, p. 68. João Chrysóstomo de Oliveira. “A voz do passado através do JC: infausto homicídio”. *JC*. Manaus, n. 36.138, 22 ago. 1993. Agnello Bittencourt. *Dicionário amazonense de biografias*, pp. 251-254.

⁹⁴ Em New Orleans, os portuários negros passaram por repressão policial similar, conforme lutavam por autonomia sindical durante a recessão dos anos 1880. Eric Arnesen. *Waterfront Workers of New Orleans*, p. 53.

⁹⁵ *JC*. Manaus, n. 3.381, 25 set. 1913. Mário Ypiranga Monteiro relembra a rica vida cotidiana de seus vizinhos marítimos nos Tocos, onde a família do autor morava. *Histórias facetadas de Manaus*. Anedotas envolvendo figuras amazonenses. Manaus: Governo do Amazonas, 2012, pp. 100-104.

convite do 2º secretário Benedito Teixeira Pinto, delegado da União dos Foguistas (RJ), que ficou em Manaus até a reinstalação da filial, em 1914.⁹⁶

Os novos estatutos da SBUFM foram publicados em 1º de outubro de 1913.⁹⁷ Os acréscimos feitos ao texto de 1906 mostram uma readequação para evitar outra paralisia da entidade. Embora os objetivos gerais permanecessem os mesmos, a nova diretoria não contava com nenhum dos membros de sua primeira fase (1905-1907).⁹⁸ Outra novidade estava na disposição de luta para “limitar as horas de trabalho e regularizar os seus ordenados”, em vista da extensão das jornadas e cortes salariais recorrentes desde 1910 (art. 2). Cobrava-se mais frequência dos sócios nas reuniões, devendo-se justificar faltas. Passou-se também a exigir disciplina e moderação da militância, vetando custas médicas às doenças venéreas, motivadas por abuso de álcool e punição para desordens fora da sede (art. 8). O art. 10 sublinha as causas de expulsões e uma maior agressividade nos enfrentamentos de classe: seria banido quem difamasse a agremiação, confabulasse com armadores, maquinistas e demais autoridades por ocasião de greves ou por qualquer outra razão (§4). Nesse novo momento, a SBUFM exigia cautela, mas também energia para enfrentar cortes salariais, déficits de equipagem, substituições por indivíduos alheios ao ofício e contra o aumento da velha repressão que sofriam da polícia, dos superiores e da Capitania.

O retorno das atividades em 1913 foi satisfatório. No ano seguinte, a boa adesão permitiu a mudança da sede social nos Tocos para um sobrado de esquina, nas ruas Saldanha Marinho e da Instalação, de frente à praça General Osório, área central da cidade. Alocar a associação numa encruzilhada conferia melhor visibilidade, evitava chegadas surpresas e, quem sabe, ligava-se à ideia de proteção espiritual.⁹⁹ A instalação na área central atendia os trabalhadores residentes nos bairros próximos do centro, impedindo que localização geográfica da ação e organização marítima fosse restrita à zona portuária.¹⁰⁰ Para ir do Roadway à praça era um único bonde de uma linha bastante conhecida, porque a nova sede

⁹⁶ Alexandrino de Alencar. *Relatório do Ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1914. *JC*. Manaus, n. 3.429, 13 nov. 1913, n. 3.676, 21 jul. 1914. *Voz do Povo*. Rio de Janeiro, n. 165, 23 jul. 1920.

⁹⁷ “Estatutos da Sociedade Beneficente União dos Foguistas de Manaus” [1913]. Luís Balkar Pinheiro. *Vozes operárias*. Fontes para a história do proletariado amazonense (1890-1930). Rio de Janeiro: Gramma, 2017, pp. 316-332.

⁹⁸ Diretoria: Francisco Gonçalves Rodrigues (presidente); Manoel Joaquim de Souza (vice-presidente); Raimundo Nonato Ribeiro (1º secretário); Manuel Soares de Carvalho (2º secretário); José Severino do Nascimento Gaya (orador). Conselho fiscal: Elpídio Dias; Raimundo Pery; José Calazans Sampaio; José Maria dos Santos; Terêncio de Souza; Antônio Bentes Correia.

⁹⁹ Sobre a importância da escolha das encruzilhadas e seu valor espiritual para os trabalhadores, cf. João José Reis. *Ganhadores*. A greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

¹⁰⁰ A instalação da sede da Federação Operária de São Paulo, entre 1906 e 1907, atendia a requisitos similares, sendo estratégica na ocupação da área central de São Paulo e para a greve de 1907. Luigi Biondi & Edilene Toledo. *Uma revolta urbana*. A greve geral de 1917 em São Paulo. São Paulo: Perseu Abramo, 2018, p. 39.

ficou vizinha de botequins e cafés frequentados por marítimos e portuários. Nas mesas e calçadas do 7 Bilhares e do Café Suíço, na rua da Instalação, eles se divertiam, conversavam e ajustavam suas diferenças.¹⁰¹ Na rua Saldanha Marinho, descansava-se em hotéis, pensões, hospedarias e prostíbulos. Eram lugares onde os marítimos criaram espaços de convivência e relações entre si e outras categorias, indispensáveis para firmar uma associação ou organizar uma greve, ações que exigiam um mínimo de entrosamento e vida social.¹⁰²

Quanto mais estável a moradia ou a estada na cidade, maior a regularidade das reuniões. Apesar da evasão a Belém, o ressurgimento e adesão à SBUFM denotam um estreitamento dos laços sociais dos foguistas em terra. A boa situação do associativismo não se resumia à quantidade de membros, mas ligava-se à conjuntura que permitisse forjar identificações com seus representantes. Com a diminuição do fluxo fluvial, a espera característica da profissão aumentou a permanência nos arredores da SBUFM. Os navios que iam e vinham continuavam alimentando a ânsia de notícias sobre o mercado de trabalho e o movimento operário. E o baixo número de matriculados, ao contrário de esmorecer a organização, facilitou uma convivência mais próxima e corriqueira, necessária para uma vida associativa mais longa e dotada de força para entabular uma greve portuária.

A eficácia da greve exigia saber dos acontecidos e circulá-los entre a comunidade. A nova sede da SBUFM favorecia isso, podendo-se panfletar ou emitir avisos na calçada, na praça, alcançar foguistas indo se divertir ou repousar. De portas abertas às duas vias, era adentrada de domingo a domingo, das 9h às 11h e das 13h às 20h. Todo dia havia alguém no térreo para receber o público. No andar superior ficava a biblioteca e a escola noturna. Pela noite, atendia aos boêmios e possibilitava acompanhá-los nos botequins (sem exageros, como regia os estatutos) após as aulas e reuniões, geralmente das 19h às 20h.¹⁰³ Além da conversa em dia, uma ida coletiva aos bares permitia dividir contas e aliviar um pouco a fome que assolava a cidade.

Em Manaus, a carestia de vida foi implacável por causa do bloqueio marítimo no início da guerra. Havia crise de abastecimento nos mercados e escassez de alimentos, agravado com atrasos e diminuição de salários, desemprego, luta por moradia etc.¹⁰⁴ Diversas

¹⁰¹ Em setembro de 1913 foi noticiada a valentia de um maquinista no Café Suíço, coisa inaceitável para quem procurava distância das ordens e submissões dos locais de trabalho. Depois de uma confusão, foi morto a tiros por um homem acoitado pela multidão. *JC. Manaus*, n. 3.378, 17 set. 1913.

¹⁰² Manuel Morales Muñoz aduz o papel de ruas e bairros no estabelecimento de laços de solidariedade, que ganhavam conotações de classe no processo associativo de pescadores e marítimos de Málaga. “Mutualismo y previsión social entre los pescadores y marineros malagueños (1912-1940)”. *Baética*, n. 19, vol. 2, 1997, p. 260.

¹⁰³ *JC. Manaus*, n. 3.539, 4 mar. 1914.

¹⁰⁴ Moisés Araújo. *O grito dos trabalhadores. Movimento operário, reivindicações e greves na Manaus da Grande Guerra (1914-1918)*. Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2018, p. 34.

categorias recorreram ao associativismo para combater essas mazelas, estendendo as horas de vida coletiva por circunstância e estratégia. Dessa convivência, foram organizadas novas entidades e retomadas outras.

É importante dizer que tais aglomerações incidiram no alargamento do repertório policial de criminalização da vida coletiva da marinhagem. Cada vez mais os marítimos passaram a ser ridicularizados nas colunas policiais dos jornais, detidos em condições de degradação física e sujeitos a violência racializada. Como na denúncia dos tripulantes da lancha *Amazonas* que, sem trabalho, importunavam os arredores do igarapé de São Vicente. “Dizem que dentre todos se salienta um preto, que vive sempre em trajes menores a fazer momices”.¹⁰⁵ Certamente, o marítimo não gozava de recursos para se vestir segundo a moral da vizinhança.

A bebida também levava a brigas mais sangrentas. Os motivos variavam entre desafios de masculinidade, valentias e disputas por vagas nos navios. Conflitos envolvendo romances, mais do que tema sexual, também podiam enunciar concorrência por teto e divisão de despesas.¹⁰⁶ Os oficiais temiam que tais distúrbios afetassem o desempenho das equipes e adentrassem os navios, transmutando-se em motins e greves. Arrefecer rebeldias do convés e do fogo estava na ordem do dia. No entanto, até aquele momento, nenhuma liderança mostrara-se com carisma ou influência suficiente para “pacificar” esses marítimos.

Outros grupos de trabalhadores passavam por diferentes processos de formação de lideranças e exibiam avanços com boa acolhida no movimento operário. Os gráficos, por exemplo, fundaram o jornal *A Lucta Social*, em 29 de março de 1914, de perfil sindicalista-revolucionário. Eles mantinham conexões com o movimento operário de outras regiões e países ibéricos.¹⁰⁷ Naturalmente, o protagonismo operário que galgaram na cidade não era desprezado pelo oficialato mercante, que encarava “anarquia” de forma difusa e viam nela gatilhos de indisciplina acionados por elementos estrangeiros. Para anarquistas e sindicalista-revolucionários, os marítimos se destacavam pela posição estratégica à circulação de informação e pela importância numérica. Desde janeiro de 1914, as reuniões preparatórias da Federação Marítima do Amazonas estavam atentas a isso. Nessas reuniões, dois líderes se

¹⁰⁵ *JC. Manaus*, n. 3.609, 14 mai. 1914.

¹⁰⁶ O foguista João Cassianá confrontou dois vizinhos de estância que assediavam sua companheira Maria Rodrigues. Aqueles homens solteiros e desempregados viram nela oportunidade para saciar desejos carnavais e carência financeira, porque Maria trabalhava na rua. *JC. Manaus*, n. 4.406, 2 ago. 1916.

¹⁰⁷ Luciano Teles. *A imprensa operária no Amazonas (1891-1920)*. Algumas dimensões. Manaus: Editora da UEA, 2020, pp. 56-57. Sobre os tipógrafos e seus jornais, cf. Cláudia Barros. *Vozes operárias*. Os tipógrafos e a construção da identidade operária amazonense (1891-1914). Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2015.

destacavam na disputa pelo controle do associativismo marítimo: o tenente-maquinista Luís Tirelli e o agitador anarquista João Gonçalves Demoniz.

De Monica a Demoniz

João Gonçalves Monica tinha ascendência ou herdou o sobrenome de algum português. Em 1903, morava na avenida Central, no Rio de Janeiro, onde mantinha amizade com outros trabalhadores da vizinhança¹⁰⁸ – algo fundamental à sua participação em diferentes associações, mesmo sem exercer os ofícios correlatos a elas. Ele era servente de 1ª classe da Central dos Correios. Trabalhava na 3ª seção de Malas Marítimas, em meio a toneladas de cartas, jornais e publicações.¹⁰⁹ Uma ótima posição para absorver e propagar ideias libertárias. Não sabemos exatamente em que momento passou a professar o anarquismo, mas sim quando iniciou seu itinerário associativo. Em maio de 1903, foi eleito presidente da Sociedade Protetora dos Empregados Domésticos e nunca mais parou de militar.¹¹⁰ Mas permanecia pouco tempo nas agremiações, preferia auxiliá-las nos estágios iniciais, podendo ser caracterizado mais como um agitador e propagandista de cultura militante.¹¹¹

Monica participou da greve da indústria têxtil, em agosto/setembro de 1903, que contou com adesão de diferentes categorias e se tornou uma greve geral. Ela foi duramente reprimida e suas reivindicações não foram alcançadas, porém, o movimento lançou bases de um sindicalismo mais calcado na ação direta.¹¹² E Monica foi um dos mais empenhados em promover ações diretas, como a que liderou em maio de 1905, ao sequestrar um bonde no bairro do Catete. Foi preso por isso, mas solto em junho com ajuda do advogado da Federação das Associações de Classe, Irineu Machado. No mês seguinte, foi detido outra vez pelo crime de greve, alegando ser estivador e depois canteiro para despistar a polícia.¹¹³ Além das ações diretas, seu trânsito associativo e as trocas de identidade fizeram-no conhecido, de norte a sul, como um velhaco do movimento operário, apesar de uma real contribuição às lutas dos trabalhadores.

¹⁰⁸ Tinha por compadres um motorneiro gaúcho e uma moça sergipana. Brasil. Registro Civil, nº 491: Francelina Maria Da Conceição, 1829-2012. Rio de Janeiro, Corregedoria Geral da Justiça, 26 mai. 1903.

¹⁰⁹ *Anuário Administrativo, Agrícola, Profissional, Mercantil e Industrial para o Distrito Federal e indicador para o ano de 1910*. Rio de Janeiro: Typ. do Almanak Laemmert, 1910, p. 620.

¹¹⁰ *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, n. 127, 7 mai. 1903.

¹¹¹ Por “cultura militante” entendo, conforme Claudio Batalha, todas as ideias e práticas culturais do mundo associativo, independente do perfil político: modos de vida propostos em discursos, práticas, rituais etc. de associações e militantes do movimento operário. *Le syndicalisme “amarelo” a Rio de Janeiro*, p. 424.

¹¹² Claudio Batalha. *O movimento operário na Primeira República*. Rio de Janeiro: Zahar, 2000, p. 40.

¹¹³ *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, n. 150, 30 mai. 1905. *Correio da Manhã*. Rio de Janeiro, n. 1.465, 16 jul. 1905.

No perímetro das ruas do Hospício (atual Buenos Aires), dos Andradas e Uruguaiana Monica fizera a sua fama.¹¹⁴ Após as prisões, o funcionário dos Correios reapareceu, em 1907, como cobrador da Liga dos Maquinistas, Eletricistas e Metalúrgicos, que ficava na rua do Hospício.¹¹⁵ Em outubro de 1909, nessa mesma região da cidade, num comício ao martírio do pedagogo e anarquista espanhol Francisco Ferrer, Monica foi convidado a se manifestar, pois era um divulgador de sua Escola Moderna. Fora econômico e direto nas palavras: “O meu protesto é vivo e solene, contra o atentado à liberdade humana, como este que todo o mundo condena”. Ouviram-se vivas e aplausos.¹¹⁶ Dias depois, na Federação Operária, exigiu maior radicalismo contra os algozes de Ferrer e sugeriu boicote às mercadorias vindas da Espanha, a ser executado pelos marítimos.¹¹⁷ No decorrer disso ele parece ter se aproximado dos portuários em geral. Sua fama já vinha ultrapassando os círculos operários.

Durante a campanha à presidência da República de 1910, Monica foi exonerado dos Correios, acusado de orquestrar um atentado a dinamites em favor dos civilistas. Tal demissão foi espetacularizada pela polícia. A *Gazeta de Notícias* preparou um dossiê expondo a ação policial pró-Hermes da Fonseca. Os chefes de Monica atestaram sua idoneidade profissional e bom comportamento, corroborando a mera perseguição política.¹¹⁸ Sem trabalho, Monica mergulhou no movimento operário, do qual tirava sua renda e passou a sobreviver.

Em 1º de maio de 1910, Monica integrou a direção da segunda fase do jornal anarquista *Novo Rumo*.¹¹⁹ Era responsável pelo setor financeiro e pedia doações dos leitores para custeio da oficina tipográfica encomendada da Europa. Diziam que o jornal seria “eco poderoso das aspirações da nova época que se aproxima e o órgão da Escola Moderna de Barcelona e de todas as obras de Sociologia que possam contribuir para a inauguração do ensino racional e integral entre nós”. Também intencionava a criação da Casa do Povo, um centro operário recreativo e instrutivo para afastar os operários das cervejarias e botequins.¹²⁰ A imprensa anarquista era uma estratégia muito importante para instrução da classe trabalhadora e de propaganda dos preceitos da Escola Moderna, que devia aliar diversão e

¹¹⁴ Tratava-se de um reduto de entidades e redações de jornais operários, como *A Voz do Trabalhador*, órgão da Confederação Operária Brasileira, que ficava na rua do Hospício. Laura Antunes Maciel. “Imprensa, esfera pública e memória operária – Rio de Janeiro (1880-1920)”. *Revista de História*, n. 175, 2016, p. 438.

¹¹⁵ Essa também sediada na rua do Hospício. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, n. 225, 13 ago. 1907.

¹¹⁶ José Romero. “A memória de Ferrer: recordando o protesto feito pelos homens livres do Rio de Janeiro, contra o nefando fuzilamento”. *Ação Direta*. Rio de Janeiro, n. 106, ano II, mai. 1956.

¹¹⁷ *Gazeta de Notícias*. Rio de Janeiro, n. 291, 18 out. 1909.

¹¹⁸ “A perseguição. Demitido por ser... civilista!”. *Gazeta de Notícias*. Rio de Janeiro, n. 35, 5 fev. 1910.

¹¹⁹ A primeira fase corresponde à direção de Alfredo Vasques em 1906.

¹²⁰ João Gonçalves Monica; Pedro Ribeiro Rangel & Ulysses Martins. “Uma tentativa arrojada. Apelo aos trabalhadores”. *Novo Rumo*, Rio de Janeiro, n. 1, 1º mai. 1910. João Gonçalves Monica. “À classe operária”. *Novo Rumo*, Rio de Janeiro, n. 1, 1º de maio de 1910.

instrução como instrumentos mobilizatórios.¹²¹ Mas, apesar da riqueza das publicações, traduções e bom projeto gráfico, o *Novo Rumo* não passou de duas edições.

Em 1911, Monica se engajou no jornal operário *A Vanguarda* e no Comitê de Propaganda Socialista, no qual fora um dos signatários do pedido de anistia aos prisioneiros da revolta dos marinheiros de 1910.¹²² Nessa condição de ganhos improvisados em órgãos e entidades operárias, Monica virou sinônimo de confusão e esperteza. A primeira acusação de beneficiar-se de cofres alheios é de quando fora cobrador no *A Vanguarda*.¹²³ Ao repercutir esse tipo de notícia, os jornais buscavam mitigar sua influência entre os trabalhadores, uma influência sabidamente radical. Outro exemplo de ataque à reputação é a transcrição de um discurso atribuído a Monica, então recém-exonerado dos Correios, momento em que teria sugerido aos operários eliminar adversários usando punhais escondidos em embrulhos ou panos. O articulista deixava implícita uma antipatia de Monica à grande imprensa, supostamente um alvo potencial para um atentado desses.¹²⁴

Foi entre portuários e marítimos que Monica encontrou solidariedade. Ainda sobre a morte de Ferrer, foi secretário de uma sessão solene da Associação Resistência dos Trabalhadores em Trapiches e Café, que também reuniu maquinistas, estivadores, vendedores ambulantes e outros.¹²⁵ A despeito das perseguições, Monica já era razoavelmente conhecido para presidir sua própria sociedade mutualista e estabilizar sua vida financeira com alguma independência.

Em 19 de maio de 1912, associado com o sapateiro alagoano Cédio de Brito, Monica fundou a Mútua Modelar, sociedade pecuniária e de ensino racionalista, sediada na rua da Candelária, n. 62. A inauguração teve presença do deputado Mário Hermes, filho do presidente da República, que vinha se aproximando do movimento operário.¹²⁶ O fim dessa entidade foi decisivo para a mudança de rumos na sua vida. Em agosto daquele ano, os dois sócios foram acusados, num inquérito questionável, de incendiar a Modelar para fraudar o seguro. *A Época* cobriu o caso com sensacionalismo, explorou a má fama de Monica para atingir a organização dos trabalhadores, sugerindo interesses mesquinhos na criação de

¹²¹ Francisco Foot Hardman. *Nem pátria, nem patrão!* Memória operária, cultura e literatura no Brasil. São Paulo: Unesp, 2002, p. 90.

¹²² “Pela anistia aos prisioneiros da revolta de 1910. O ‘Comitê de Propaganda Socialista’ dirige nesse sentido um apelo aos membros do Congresso Nacional”. *Correio da Manhã*. Rio de Janeiro, n. 3.980, 11 jun. 1912. Antoniete Oliveira. *Despontar, (des)fazer-se, (re)viver... a (des)continuidade das organizações anarquistas na Primeira República*. Dissertação de mestrado. Uberlândia: UFU, 2001, p. 102.

¹²³ “Abuso de confiança”. *A Imprensa*. Rio de Janeiro, n. 1.313, 27 jul. 1911.

¹²⁴ “O 1º de Maio. As comemorações no Rio. Festas e comícios”. *Gazeta de Notícias*. Rio de Janeiro, n. 122, 2 mai. 1910.

¹²⁵ *A Época*. Rio de Janeiro, n. 77, 15 out. 1912.

¹²⁶ “Mútua Modelar”. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, n. 141, 20 mai. 1912.

sociedades afins.¹²⁷ Sob risco de prisão por causa do incêndio, João Gonçalves Monica fugiu para Belém, passando a se apresentar como João Gonçalves Demoniz. Desconheço como teria chegado a tal sobrenome, que parece abreviar o verbo intransitivo “demonizar” (compreensível se considerarmos as condições em que saía do Rio de Janeiro).¹²⁸

No final de 1912, “Monica” desaparece do Rio de Janeiro, legando a “Demoniz” o anarquismo, a ação direta, a pedagogia racional e a criação de associações que ensejaram sua acolhida no norte. Mal chegado à capital paraense, Demoniz organizou uma Federação Operária em julho de 1913.¹²⁹ Já seria possível, com base no exposto até agora, afirmar que o associativismo servia como um ganho financeiro frente à perseguição política sofrida no seu ambiente de trabalho e por sua extensa ficha criminal. Monica até podia justificar seu meio de vida, enquanto patrocinaria ações diretas contra os inimigos da causa operária.

“Demoniz” fez-se um desdobramento dos planos mais ousados de Monica em talvez incendiar o operariado, um pouco por vingança à repressão incessante que sofria e/ou por acreditar numa agitação tal que levasse a tento seus ideais. Aliás, a reunião de ideias socialistas e anarquista, a promoção de ações diretas e a divulgação de doutrinas políticas dentro das associações tornavam-no mais afim ao sindicalismo revolucionário do que ao anarquismo propriamente dito.¹³⁰ De qualquer modo, as fronteiras geográficas não limitaram suas pretensões libertárias e, como tantos outros, Monica viu no norte um terreno interessante pela conveniência das rotas atlânticas e pela fecundidade de associações operárias.¹³¹ É possível que em reuniões com marítimos e portuários cariocas tomara ciência das condições favoráveis à recepção de militantes capazes de mobilizar ensino e aprendizado às incipientes organizações operárias no extremo norte.

E assim fizera. Tão logo arribou no Pará, Demoniz procurou a Federação Operária de Belém e apresentou suas credenciais. Não demorou e já tinha articulado a União Operária dos Sapateiros do Pará, em agosto de 1913.¹³² A convivência com os belenenses foi exitosa e ele

¹²⁷ “Dois incendiários”. *A Época*. Rio de Janeiro, n. 28, 27 ago. 1912.

¹²⁸ É sob esta identidade que o conheci, primeiro na historiografia amazonense, como um larápio de associações operárias, abordado por: Maria Luiza Ugarte Pinheiro. *A cidade sobre os ombros*. Trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925). Manaus: Edua, 2015. Deusa Costa. *Quando viver ameaça a ordem urbana*. Trabalhadores urbanos em Manaus – 1890-1915. Manaus: Valer, 2014. Luciano Teles. *Construindo redes sociais, projetos de identidade e espaços políticos*. Após pesquisa com jornais de diferentes estados, é possível argumentar, com certa cautela, que Monica/Demoniz trouxera algumas contribuições ao movimento operário do Amazonas e do Pará, sem precisar discordar dos trabalhos supracitados.

¹²⁹ “Federação Operária”. *O Estado do Pará*. Belém, n. 818, 8 jul. 1913.

¹³⁰ Cf. Edilene Toledo. *Travessias revolucionárias*. Ideias e militantes sindicalistas em São Paulo e na Itália (1890-1945). Campinas: Editora da Unicamp, 2004.

¹³¹ Cf. Luís Balkar Pinheiro. “Lideranças estrangeiras entre os trabalhadores manauaras (1910-1930)”. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 9, 2017.

¹³² “União dos Operários Sapateiros”. *Estado do Pará*. Belém, n. 849, 8 ago. 1913.

ganhou espaço no movimento operário com carisma e boas palestras. Como a ministrada aos alfaiates sobre “A propaganda associativa”, no Centro Galaico da rua Padre Prudêncio, reduto de operários e portuários espanhóis. Defendeu um programa de ações para a Federação Operária, como o jornal *A Voz do Operário*, criado e dirigido por ele. Ajudou a fundar o Partido Operário Socialista e a Mútua Paraense, tudo em menos de um ano. Ele parecia animado em congregar trabalhadores que desconheciam sua vida pregressa, para assim pôr em prática suas ideias políticas e, claro, beneficiar seus bolsos.¹³³

Os trambiques de Demoniz começaram a aparecer na ligeira escalada no operariado belenense: teria dado calotes na tipografia do *A Voz do Operário* e outras impressões de propaganda, além de embolsado a contribuição dos sapateiros para o 2º Congresso Operário Brasileiro.¹³⁴ Demoniz se achegou aos marítimos, essenciais para recrutar militantes através dos rios e facilitar deslocamento pelo interior do país. Ele sabia também que aquele era o maior grupo operário do extremo norte e era estratégico mantê-los como aliados. Foi uma aproximação certa, pois os práticos saíram em sua defesa. Em outubro de 1913, a União dos Práticos da Amazônia endossou a “ação esforçada e infatigável do Sr. João Gonçalves Demoniz em prol daquela agremiação”, cuja postura era de um “devotado e inteligente organizador da classe e nunca a de um explorador”. Mas o misterioso Demoniz não parava de levantar suspeitas sobre sua real identidade e fama pregressa.¹³⁵ Antes das suspeitas se espalharem de vez, ele acionou seus amigos marítimos e migrou para Manaus.

Conforme venho expando, em 1913, os marítimos do Amazonas estavam empenhados em criar e reorganizar associações. A proximidade com a categoria pôde ter facilitado a migração de Demoniz para Belém e depois Manaus. Na capital amazonense, ele contou boas histórias para os marítimos, que incluía contatos de respeitáveis grupos cariocas como a Resistência e a União dos Foguistas. Mas foi entre os marinheiros e moços, a maior parcela marítima, que Demoniz conquistou papel de liderança. É possível cogitar que tenha sido o próprio Demoniz o fomentador da inédita organização desses rapazes. Era uma oportunidade de ouro para o militante anarquista, tanto pelo expressivo número quanto pela juventude desse grupo, condições ideais para algumas lições de ensino racional.

¹³³ “União dos Artistas Alfaiates”. *Estado do Pará*. Belém, n. 850, 9 ago. 1913, n. 878, 6 set. 1913. A proximidade com a rede de migrantes espanhóis pode ter facilitado sua estada em Belém. Cf. Aline Lima. “Belém dos imigrantes: espanhóis na capital paraense (1890-1920)”. *Ofícios de Clio*, vol. 5, n. 8, 2020.

¹³⁴ Luciano Teles. *Construindo redes sociais, projetos de identidade e espaços políticos*, p. 171.

¹³⁵ “União dos Práticos da Amazônia”. *Estado do Pará*. Belém, n. 928, 26 out. 1913.

A União dos Marinheiros e Moços (1914)

Não consegui localizar os estatutos dessa sociedade, que presumo alguma similaridade com os da União dos Foguistas (1913). Informações suas obtive por meio dos jornais. A primeira notícia da União dos Marinheiros e Moços (UMM) é o convite de inauguração de sua bandeira, marcado para 19 de abril de 1914, em sua sede. Importante atentar a especificação dos bem-vindos: marinheiros, moços, arrais, taifeiros e catraieiros com suas respectivas famílias.¹³⁶ Não se queria a presença de oficiais, sublinhando a autonomia associativa do convés contra a unidade associativa prezada pelos superiores. O aceno aos arrais (ou mestres) reforça isso, rivais históricos dos pilotos que insistiam em impor liderança à toda a categoria. Já o convite aos catraieiros era estratégico, pois se tratavam de fura-greves em potencial a serem utilizados em eventuais paralisações. Também eram pioneiros no quesito greve, bem respeitados por fecharem o porto de Manaus ao desembarque de escravizados, em 9 de maio de 1884.

O convite divulgado nos jornais era assinado por Demoniz, então procurador da UMM e, naquele momento, seu principal articulador. Vimos no capítulo 5 que, tão logo criada, a UMM foi vitoriosa no combate aos castigos físicos, expondo nos jornais as vítimas e os carrascos. Demoniz deve ter levado ao grupo um testemunho ocular da revolta dos marinheiros de 1910 e seu engajamento pela anistia dos prisioneiros para conquistar a confiança daqueles rapazes. O que também pode ter resultado na boa imagem da UMM perante a imprensa, especialmente o *Jornal do Comércio*.¹³⁷

Além de Demoniz, a primeira diretoria da UMM foi composta por: Manoel Martins da Silva Graça, presidente; Bernardino de S. Rodrigues, vice-presidente; Paulo Campos Colares, 1º secretário; Afonso Tito de Araújo, 2º secretário; Manoel Ignácio dos Santos, tesoureiro.¹³⁸ Pouco descobri a respeito deles, exceto que eram bastante jovens. O presidente Silva Graça era português, casado e tinha 22 anos. Tito de Araújo era pernambucano, solteiro e tinha por volta de 18 anos quando assumiu seu cargo.¹³⁹ Talvez a mocidade da diretoria explique a influência exercida por um indivíduo mais experiente. O respeito aos mais velhos era uma constante entre os jovens marinheiros, um costume trazido dos conveses para dentro das

¹³⁶ “União dos marinheiros e moços”. *JC. Manaus*, n. 3.569, 4 abr. 1914.

¹³⁷ Monica fez questão de enviar uma cópia dos estatutos da UMM à redação, convidando-a para os festejos do 1º de Maio. *JC. Manaus*, n. 3.586, 21 abr. 1914.

¹³⁸ *JC. Manaus*, n. 3.662, 7 jul. 1914.

¹³⁹ A poucos meses de inaugurar a UMM, Silva Graça foi detido por agressão no *Manauense*. Jônatas Pedrosa. *Mensagem do Governador*. Manaus: Seção de Obras da Imprensa Pública, 1914, p. 129. Os dados sobre Tito de Araújo estão em seu obituário: “Os mortos”. *JC. Manaus*, n. 5.134, 11 de agosto de 1918.

associações.¹⁴⁰ Essa cultura de aprendizado marítimo tornava-se aprendizado político na convivência com homens como Demoniz, que podia traçar a semelhança de suas lutas com outros iguais a eles mundo afora. Sem contar os preceitos da pedagogia racionalista, certamente trazidos a eles por Demoniz.

Outro provável elemento aglutinador da UMM era o tradicional elo identitário dos portuários brasileiros: a forte continuidade entre os escravizados e libertos do Império e os proletários da Primeira República. Demoniz tinha amizade com membros da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, no Rio de Janeiro, um verdadeiro reduto negro, segundo Velasco e Cruz.¹⁴¹ A Resistência era um dos melhores exemplos de como se podiam assegurar postos de trabalho e direitos na República desde os tempos da escravidão, e o seu exemplo podia servir para a marinhagem enfrentar as desigualdades raciais vividas também em Manaus. Tais contatos abriram as portas das associações de marítimos e portuários a Demoniz.

Possivelmente, marinheiros e moços do Amazonas não se viam separados de outros movimentos pelo país, justamente por terem na cor da pele um elemento agregador tradicional. Já aponte que o mesmo verifica-se entre foguistas e carvoeiros. Isso esclarece, em parte, o fato de os dois grupos coadunarem antagonismo à Federação Marítima, coligação aventada em resposta à (re)organização deles. Essa iniciativa partiu de membros e ex-membros da Marinha de Guerra, a qual abrigava práticas disciplinares remanescentes da escravidão e combatidas por filhos e netos de indígenas e africanos, nos conveses e nos porões dos vapores.

A Federação Marítima não obteve longevidade em seu intento de unidade associativa, justamente por conta dos limites impostos pelo associativismo de convés e de fogo. Um articulista do *Jornal do Comércio* chegou a afirmar, em 1914, que a UMM disputava com a Federação o poder de representação da categoria.¹⁴² Algo notável, pois enquanto a UMM abrigava somente marinheiros e moços, a Federação visava aglutinar todos os ofícios. Em Salvador, trabalhadores “desqualificados” ou “semi-qualificados” resistiam à submissão associativa liderada pelos mais qualificados e vinculados a políticos e governos. Esses dissidentes conformavam largo número de homens negros que mais sentiam o peso do racismo e da exclusão. Isso os impelia a buscar formas próprias de organização, tal como

¹⁴⁰ Em *Lord Jim* (1900), o escritor e marujo Joseph Conrad comenta que os marinheiros mais jovens costumavam guardar por muito tempo a deferência aos mais velhos que lhes ensinavam lições do mar e da vida. *Lord Jim*. Trad. Mário Quintana. São Paulo: Abril Cultural, 1982, p. 44.

¹⁴¹ Maria Cecília Velasco e Cruz. “Tradições negras na formação de um sindicato. A Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, Rio de Janeiro, 1905-1930”. *Afro-Ásia*, n. 24, 2000, pp. 270-274.

¹⁴² *JC*. Manaus, n. 3624, 29 mai. 1914.

fizeram os ganhadores de Salvador, em seus “cantos” no século XIX, e o pessoal da Resistência na capital federal.¹⁴³ Tais experiências devem ter circulado por Manaus conforme migrantes destas regiões empregavam-se nos navios.¹⁴⁴

É preciso recuar um pouco antes de abordar propriamente a Federação Marítima do Amazonas. No caso, tratarei das alianças entre pilotos, práticos e maquinistas para o que ela viria a ser: uma coligação de sociedades que buscava uma unidade associativa liderada por oficiais mercantes. Seu principal objetivo era subordinar questões da categoria aos temas debatidos em 1910: a nacionalização da marinha mercante, a determinação de obediência a lugares circunscritos de subalternidade e a condução conciliatória dos conflitos, além da promoção de um modelo de marítimo ideal. É hora de conhecermos uma das lideranças desse projeto, o tenente-maquinista Luís Tirelli.

A Federação Marítima I (1914-1915)

Luís Tirelli nasceu no Rio de Janeiro, em 15 de agosto de 1883, filho de Rafael Tirelli e Maria Ferreira Tirelli. Em 1898, aos 15 anos, ingressou na Escola de Maquinistas Navais. Nessa época viveu sua primeira experiência associativa ao presidir o Boliche Infantil, clube destinado a popularizar o esporte. Como aluno da Escola Naval, navegou pelo Atlântico no navio-escola *Benjamin Constant*. Após progressão de carreira no maquinismo, tornou-se sub-maquinista, em 1910. Dois anos depois, com 29 anos recém-completados, aparece como tenente-maquinista realizando reparos navais em Manaus, onde montou uma oficina mecânica.¹⁴⁵

Maquinistas como Tirelli tendiam a valorizar o caminho da qualificação profissional como forma de ascensão social. Eram marítimos que podiam sobreviver sem necessariamente sujeitar-se a outros, podendo desenvolver visões de mundo bastante individualistas. Nesse caso, a pregação de morigeração e moralidade mistificava uma passagem da condição de

¹⁴³ Aldrin Castellucci. “Classe e cor na formação do Centro Operário da Bahia (1890-1930)”. *Afro-Ásia*, n. 41, 2010, p. 113. João José Reis. *Ganhadores*. Maria Cecília Velasco e Cruz. Tradições negras na formação de um sindicato.

¹⁴⁴ Em 1940, a UMM se auto-declarava “Sindicato dos Marinheiros e Moços”, e mantinha como zelador, o “preto velho” baiano Antonio Vieira dos Santos, que morava na sede do sindicato desde que se aposentara após amputar uma perna. A notícia em que Antonio aparece, conta que ele impedira a hospedagem de um marinheiro na sede sindicato, porque não havia permissão para tal. O velho lutou de navalha em punho para expulsá-lo, provando coragem. Quando jovem Antonio pode muito bem ter sido um dos primeiros membros da UMM. “Coisas policiais”. *JC*. Manaus, n. 12.119, 6 jun. 1940.

¹⁴⁵ Cf. verbete do CPDOC. Disponível em: <[CPDOC - Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil \(fgv.br\)](http://cpdoc.fgv.br)>. Acesso em: 8/9/2022. *JC*. Rio de Janeiro, n. 326, 23 nov. 1899. “Atletismo”. *O Paiz*, n. 5.267, 8 mar. 1899. *Almanak Laemmert*: Administrativo, Mercantil e Industrial. Rio de Janeiro, n. 59, 1902, n. 67, 1910. *JC*. Manaus, n. 3.014, 8 ago. 1912.

assalariado para a de dono do próprio negócio. Isso implicava em hierarquias rígidas e racializadas no trato com foguistas e carvoeiros, muitas vezes vistos como homens sem futuro.¹⁴⁶

Desde a adolescência, Tirelli aprendeu o valor da morigeração, da disciplina física e do bom comportamento, além de ter presidido um clube. Como homem branco de ascendência italiana, o maquinista possivelmente não se via menor em nenhuma esfera da vida, pelo contrário, obtinha incentivos e respaldo social para liderar os outros, quem sabe visando às urnas num futuro próximo.¹⁴⁷ Sentia-se superior por mérito e esforço próprio. Talvez fosse esse o homem ideal para “infiltrar doutrinas” no “cérebro” da marinhagem “desenfreada” em se associar e protestar.

Em 31 de janeiro de 1914, já como capitão-tenente, Tirelli presidiu uma reunião de marítimos no Teatro Alcazar, quando Demoniz palestrou sobre tema desconhecido.¹⁴⁸ O anarquista havia sido nomeado presidente da União de Marinheiros e Moços. O teor do encontro era a preparação de uma federação de associações marítimas. A ideia corria paralela a uma série de sublevações, motins e greves que preocupavam autoridades marítimas e terrestres. É possível que, naquele momento, homens como Demoniz fossem considerados danosos à hierarquia naval por não possuir formação marítima e nada dever à disciplina de bordo.

Numa segunda reunião, na sede da União dos Foguistas, em 11 de fevereiro de 1914, Demoniz e Tirelli entraram em conflito. O tenente acusava o outro de irregularidades na criação de associações no Pará, e sugeriu que sua identidade era falsa. Presumo que, para o projeto de federação, seria indispensável afastá-lo da maior parcela marítima do Amazonas. Tirelli recorreu ao método usado no Rio de Janeiro pelos adversários de Monica: exposição na imprensa de atos atribuídos a ele contra a ordem pública, mais as vigarices feitas nas associações operárias. A divergência política e de militância fizeram Demoniz ser excluído da comissão de propaganda da Federação Marítima. Sua vaga foi negociada com os foguistas, como um pedido de desculpas pela briga em sua sede.¹⁴⁹

¹⁴⁶ Guardadas as diferenças de tempo e lugar, norteio minha leitura pela interpretação pelo comportamento dos mecânicos e maquinistas do porto de New Orleans, em finais do oitocentos. O viés de raça e classe transparece nos valores partilhados por esses trabalhadores, em maioria brancos, pelo que Arnesen denomina *self-culture*: um conjunto de ideias presentes no associativismo deles, que se antepunha a pautas coletivas para focar em aperfeiçoamentos individuais. Dessa maneira, a atenção a uma jornada individual de qualificação esmaeceria a identificação coletiva em termos de classe, e criaria segregações raciais sob pretexto de maior ou menor qualificação profissional. Eric Arnesen. *Waterfront Workers of New Orleans*, pp. 51-52.

¹⁴⁷ Na conclusão da tese veremos a ascensão de Tirelli a deputado federal nos anos 1930.

¹⁴⁸ *JC. Manaus*, n. 3.508, 31 jan. 1914.

¹⁴⁹ “A comissão de propaganda”. *JC. Manaus*, n. 3.524, 16 fev. 1914.

A União dos Foguistas não se convenceu e pediu informações de Demoniz por um telegrama enviado à filial paraense. A resposta do secretário Homero Monteiro da Fonseca alegava que ele, “quer em caráter particular, quer social, sempre se portou dignamente para conosco”. Que jamais havia se imiscuído nos negócios da sociedade porque não era foguista, muito menos prejudicou interesses ou as “boas intenções no avanço de nossa solidariedade”. Nunca questionaram sua identidade, pois o julgavam honesto e camarada: “Quando mesmo em conversação particular, sempre nos aconselhava para que continuássemos a conservar a nossa grande solidariedade, entre os da classe”.¹⁵⁰ O anarquista parecia bem quisto entre a parcela marítima de pele escura. Não é difícil imaginar o perigo que isso representava àqueles que buscavam contê-los através da liderança de brancos bem instruídos, como Luiz Tirelli.

Demoniz não ficou parado e distribuiu pelas ruas um pasquim atacando seus detratores. Um deles era outro anarquista, o tipógrafo José Fernandez Varella, que retrucou com insultos e desafios no *Jornal do Comércio*.¹⁵¹ Demoniz parecia isolado no meio operário, enquanto a Federação formalizava-se e ganhava adeptos, não sem enfrentar resistências.

Naquela época os oficiais estavam agrupados nas seguintes entidades: Associação dos Pilotos da Marinha Mercante do Amazonas; Associação dos Mestres de Pequena Cabotagem do Amazonas; Sociedade Beneficente dos Práticos no Amazonas; e Centro Beneficente dos Maquinistas do Amazonas. Os embarcadiços mais rasos tinham a União dos Foguistas e a União dos Marinheiros e Moços. O apelo da Federação era bastante amplo e tinha de lidar com diferentes perfis de associações e membros. A primeira a cogitar possível controle político e disciplinar da Federação foi a Associação dos Pilotos da Marinha Mercante do Amazonas (APMMA).

Um articulista favorável à Federação, de pseudônimo Pimenta, ridicularizou um relatório produzido pela APMMA que definia se ela devia ou não coligar-se. Segundo os pilotos, a coligação colocava em pé de igualdade diferentes ofícios, trazendo quebras de hierarquia no ambiente de trabalho. Pimenta rebateu dizendo que o Clube Naval também abrigava variados postos e não havia “anarquia” por causa disso. Claro, não contara que os membros do Clube eram militares reformados, detentores de códigos disciplinares e elevadas condições sociais. O relatório aponta ainda, que não estava claro como seriam protegidas as autonomias das sociedades, pois a Federação parecia fecunda para o “jogo da politicagem”.

¹⁵⁰ “Sociedade Beneficente União dos Foguistas no Amazonas”. *JC. Manaus*, n. 3.524, 16 fev. 1914.

¹⁵¹ “João Gonçalves Demoniz”. *JC. Manaus*, n. 3.538, 3 mar. 1914.

Pimenta contentou-se em atacar os erros gramaticais do texto. A conclusão do relatório foi negar a coligação para proteger a autoridade dos pilotos no comando dos navios.¹⁵²

No geral, a comissão de propaganda chefiada por Tirelli foi bem vista por jornalistas, políticos e lideranças operárias. As críticas dos pilotos e os atritos com Demoniz não dificultaram a festejada fundação da Federação Marítima do Amazonas. Sua sessão de instalação foi marcada para as celebrações do 1º de Maio, distando de tudo o que se viu ou se veria num evento do tipo, pela ocupação do maior símbolo de recreação burguesa de Manaus: o Teatro Amazonas.

A solenidade do 1º de Maio de 1914 teve cobertura da grande imprensa e de jornais operários. Como o carioca *A Voz do Trabalhador*, da Confederação Operária Brasileira, que enviou o repórter Cabesil como correspondente. O roteiro era o seguinte: por volta das 16 horas, um cortejo sairia do Largo de São Sebastião, com descida pela avenida Eduardo Ribeiro, dobrando na rua Henrique Martins, com passagens pela Fábrica Amazonense de Roupas, Casa Havaneza e término no Teatro Alcazar, em frente a atual praça da Polícia, lugar de memória da luta contra a escravidão. No percurso haveria paradas para discursos em frente de fábricas e sedes de associações. Os membros da Federação Marítima aguardavam na sede do Tiro Naval do Amazonas, na rua José Clemente, um clube de exercícios militares para reservas da Armada.¹⁵³ O Tiro tinha por liderança Paulo Emílio Pereira da Silva, um dos comandantes do bombardeio de 1910, desligado da Flotilha do Amazonas desde 1913.¹⁵⁴

Diante do Tiro Naval, o rival de Demoniz, José Fernandez Varella, saudou a criação da Federação Marítima. Segundo Cabesil, Varella sugeriu “a ação direta para lutar em favor dos marinheiros e demais marítimos, que tão burlescamente eram vítimas dos armadores infrenes”. Pela Federação, o piloto Ângelo Cruz prometeu meios para que se “procurasse minorar o mal que a classe marítima vinha observando através de alguns anos”.¹⁵⁵ Por volta das 18 horas, o préstito se dispersou em frente ao Teatro Alcazar, com grupos seguindo para o Teatro Amazonas. O governador Jônatas Pedrosa cedera o espaço para a sessão de instalação da Federação Marítima. O gesto dirigia-se a lideranças ditas capazes de frear marinheiros, moços e foguistas em sua nova onda associativa, perigosa para quem já enfrentava as consequências do colapso econômico. Não era a toa que militares como Paulo Emílio

¹⁵² Pimenta. “Parecer sobre parecer”. *JC. Manaus*, n. 3.581, 16 abr. 14. “Parecer sobre parecer II”. *JC. Manaus*, n. 3.582, 16 abr. 14. “Parecer sobre parecer III”. *JC. Manaus*, n. 3.583, 18 abr. 1914.

¹⁵³ *JC. Manaus*, n. 3.597, 3 mai. 1914. A revista *O Malho* publicou em 1913, uma foto de 34 sócios do Tiro Naval do Amazonas, uniformizados e em diferentes poses após praticarem exercícios nos arredores de Manaus. A legenda aduz uma “disciplinada e correta sociedade”. *O Malho*. Rio de Janeiro, n. 557, 17 mai. 1913.

¹⁵⁴ *O Imparcial*. Rio de Janeiro, n. 169, 22 mai. 1913.

¹⁵⁵ Cabesil. “Do norte. O 1º de Maio em Manaus. Imponente comício”. *A Voz do Trabalhador*. Rio de Janeiro, n. 55, 15 mai. 1914.

reapareciam na vida pública, dessa vez dentro das associações, quem sabe vigiando antigos partidários de Bittencourt, da campanha civilista e entusiastas da revolta dos marinheiros de 1910.

A solenidade da Federação Marítima iniciou-se às 20 horas, com a presença de homens do governo, empresários, jornalistas, políticos, dirigentes operários e o capitão do porto.¹⁵⁶ A sessão foi presidida pelo prefeito de Manaus, Dorval Porto, o primeiro a discursar. Em seguida, pronunciaram-se jornalistas, políticos e presidentes de associações. Enquanto isso, o correspondente Cabesil espantava-se com o ambiente “burguês” e nada “operário” do evento:

[...] pensávamos assistir a uma reunião de operários, porém atônitos ficamos ante o aspecto *deslumbrante* da festa. Ali só viam-se autoridades representadas – a burguesia em síntese – e não uma reunião de trabalhadores, onde se respirasse o ambiente límpido exalado nas camadas do trabalho, pelo proletário. Era o verdugo ao lado da vítima – um representado no Estado – a outra – alguns operários que, ao igual que nós, pensavam presenciar algo que se relacionasse com as modernas aspirações operárias, porém, com pesar o dizemos, *aquilo* era a negação nítida da ação reivindicadora que deve caracterizar todo e qualquer ato de trabalhadores propriamente dito.

Uma festa burguesa, sim, e não de operários, foi a que assistimos nesse teatro, o qual, apesar de ter sido construído por operários – nossos irmãos – poucas vezes ali se vêem, devido talvez ao monopólio que das próprias forças físicas fez o terrível flagelo da liberdade humana – o capital.¹⁵⁷

A Liga Marítima Brasileira usou o Teatro Amazonas em 1907 para comunicar o seu programa, como vimos no capítulo anterior. Desempenho bem recepcionado pela categoria, ela encenou aproximação dos trabalhadores com a política palaciana e seus representantes. A apropriação do espaço pela Federação Marítima cumpria outro sentido: mostrar às autoridades poder de mobilização sobre a categoria, tanto por parte de sua liderança, que buscava alinhar interesse com estado e patrões quanto pelos subalternos que se exibiam diante deles em associações melhor estruturadas que antes. Inclusive isso justificava a própria criação da Federação. Cabesil não captou o clima de tensão que pairava acima da pompa e dos figurões ali presentes.

O tipógrafo e líder anarquista Tércio Miranda compareceu ao Teatro, sendo mais ponderado que o colega carioca em editorial do *A Lucta Social*. Crítico do sentido festivo atribuído ao 1º de Maio, ele parabenizou os marítimos pela Federação, que seria um sucesso caso não se desviasse das lutas sociais e sucumbisse ao esvaziamento do sentido político

¹⁵⁶ “A data operária. O que foram as comemorações ao Primeiro de Maio”. *JC*. Manaus, n. 3.597, 3 mai. 1914.

¹⁵⁷ Cabesil. Do norte.

daquela data.¹⁵⁸ Miranda apreciava as camadas mais aguerridas da marinhagem e não acreditava que seriam facilmente cooptadas ou transformadas em curral eleitoral.¹⁵⁹ Mas assinalava o árduo trabalho de coordenação associativa que a Federação havia de enfrentar. A previsão de Miranda se provou correta, como veremos adiante.

No quadro 2, visualizamos quais associações aderiram à unidade associativa e os seus devidos representantes, em tese, detentores de poder legislativo nas tomadas de decisões.

Quadro 2: Componentes coligados da Federação Marítima (1914-1915)

Associações	Representantes
Centro Beneficente dos Maquinistas do Amazonas	Raymundo Cabral David de Queiroz Heliodoro Cavalcante
Associação Beneficente de Práticos no Amazonas	Manoel Pinto Bandeira Alberto Rubens de Serra Freire Antonio Malcher Pereira de Souza
Associação de Mestres de Pequena Cabotagem no Amazonas	Francisco Lemos Pedro Aleixo Fournier Manoel D. dos Passos Gomes
Sociedade Beneficente União dos Foguistas	José do Nascimento Gaya Firmo Assunção F. da Costa e Silva
Sociedade União dos Taifeiros do Amazonas ¹⁶⁰	Mário Ramos Serafim de Andrade José Gomes Aparício

Fonte: *Estado do Pará*. Belém, n. 1.184, 10 jul. 1914.

A filiação da União dos Foguistas pode corresponder ao seu longo empenho por respeitabilidade pública e mostra de comportamento ordeiro e disciplinado, a despeito da sua posição desqualificada, como se seu trabalho braçal equivalasse a pouca adaptação à sociedade dita civilizada. A aliança com os foguistas permaneceu instável, culminando em cisão definitiva quando o representante José Gaya liderou a greve de foguistas e carvoeiros, em 1916, à revelia da Federação Marítima (ver capítulo 8).

A União dos Marinheiros e Moços e a Associação dos Pilotos da Marinha Mercante do Amazonas são as únicas que ficaram de fora da Federação. A primeira, engajada na recente luta contra os castigos físicos, dificilmente se submeteria a um grupo liderado pelos mesmos algozes que enfrentavam a bordo. Ademais, a influência anarquista de Demoniz incomodava a Luís Tirelli. Sobre a segunda, já sabemos algumas de suas objeções, podendo presumir outras,

¹⁵⁸ Para uma análise detida aos significados do 1º de Maio em Manaus, cf. Richard Candido. “*Salve Aurora do dia 1º de Maio*”. Associativismo operário, gênero e cor na cidade de Manaus durante a Primeira República (1890-1930). Dissertação de mestrado. Seropédica, UFRRJ, 2019.

¹⁵⁹ Tércio Miranda. “Marítimos em festa”. *A Lucta Social*. Manaus, n. 2, 1º mai. 1914.

¹⁶⁰ Infelizmente há pouquíssimas informações dessa associação, além de que fora inaugurada um mês antes da Federação Marítima, na sede do Tiro Naval. *JC*. Manaus, n. 3.569, 4 abr. 1914. Ela parece ter ficado inativa depois de 1915, voltando com maior regularidade nos anos 1920.

como a oposição aos mestres de pequena cabotagem, a quem julgavam trapacear com a Capitania para tomar suas vagas; ou suas concepções de liberdade associativa, que visava criar filiais pelo Brasil e quiçá outros países.

Sem saber da localização dos estatutos da Federação, informei-me pelos jornais acerca da diretoria empossada naquela noite: Luiz Tirelli, maquinista (presidente); Raymundo Eleuthério Cabral, maquinista (vice-presidente); Ângelo Cruz, piloto (1º secretário); e André Raymundo dos Santos, maquinista (tesoureiro).¹⁶¹ É possível que, igual à Liga Naval da Amazônia, maquinistas e pilotos encabeçassem a organização e as atividades da Federação. Como, por exemplo, na criação de escolas noturnas e no jornal *Folha Marítima*.

Das escolas, soube que os militares reformados Antonio Godinho (piloto) e Antonio Malcher Pereira de Souza (prático) eram, respectivamente, secretário e tesoureiro.¹⁶² Elas funcionariam na sede da Federação, na avenida Sete de Setembro, n. 48. Temos notícia de uma aula ministrada pelo citado Paulo Emílio, então comandante da Escola de Aprendizes-Marinheiros, por tema “O propulsor hélice”, aplaudida por maquinistas do Centro Beneficente dos Maquinistas do Amazonas. Esse grupo prezava pelo ensino técnico atualizado e a Federação os agraciava de várias formas. O próprio Tirelli era um deles.¹⁶³

Aliás, Paulo Emílio foi nomeado redator-chefe da *Folha Marítima*, cujo secretário era o prático Serra Freire, ex-redator de *O Marítimo* (1911).¹⁶⁴ O semanário da Federação não também pôde ser localizado, mas notas de outros jornais informam suas características e objetivos. O *Jornal do Comércio* publicou o programa da folha, dito impassível a “paixões políticas partidárias” para se entregar a “ideias de conagraçamento da classe a que está ligada”. Publicou notícias e “assuntos científicos para a marinha em geral”, herdando propósitos do extinto *O Marítimo*, inclusive o lema “um por todos e todos por um”. A diferença entre a Federação e a Liga Naval da Amazônia consistia na implacabilidade “com aqueles que cometem faltas dentro do exercício de suas funções”, uma postura punitiva nitidamente pensada pelo oficialato, tal como o gesto paternalista de “galardoar os atos justos e nobres, apontando-os como exemplo de conduta”.¹⁶⁵ A Federação seria um projeto de unidade associativa que visava conter impulsos rebeldes e premiar os mais ordeiros, ao mesmo tempo, mantendo um clima de repressão e intimidação, resguardado pela polícia estadual. Não se

¹⁶¹ *JC. Manaus*, n. 3.652, 27 jun. 1914. *Estado do Pará*. Belém, n. 1.184, 10 jul. 1914.

¹⁶² *JC. Manaus*, n. 4.000, 15 jun. 1915.

¹⁶³ “Marinha Mercante: O que foi a sessão última da Federação Marítima”. *JC. Manaus*, n. 3.652, 27 jun. 1914.

¹⁶⁴ Outros membros eram: Antonio Malcher, piloto (diretor-tesoureiro); André Santos, maquinista (diretor-gerente). Redatores: Ignácio Azevedo, prático; Francisco Fernandes, maquinista; Patrício Bentes, piloto; Aroldo Santos, piloto; Manoel D. Passos Gomes, mestre. “Folha Marítima”. *JC. Manaus*, n. 4.034, 19 jul. 1915.

¹⁶⁵ *JC. Manaus*, n. 4.034, 19 jul. 1915.

tratava de coordenar lutas em comum, mas de reproduzir lugares de subalternidade regidos pela racialização das relações de mando e obediência nos navios e nas associações.

Por várias razões, a *Folha Marítima* foi um sucesso de vendas e de público. Para os encarregados de anúncios e assinaturas, o jornal foi “bem recebido não só por todos os membros da classe marítima, como também de parte do comércio desta cidade”.¹⁶⁶ Os redatores levavam exemplares em suas viagens para distribuir em redações de municípios longínquos.¹⁶⁷ Além das boas vendas do jornal, a Federação celebrou um contrato com a Santa Casa de Misericórdia de Manaus para tratamento gratuito de marítimos sem recursos. Também organizou um festival beneficente de cinema e teatro no Polytheama.¹⁶⁸ Convém não ignorar que ações beneficentes promovidas por entidades lideradas por trabalhadores mais qualificados, ou melhores posicionados socialmente, serviam para angariar lealdade dos membros e fazer cumprir propostas de submissão associativa.¹⁶⁹ Outras informações a respeito das políticas assistencialistas da Federação ainda são desconhecidas.

Após instalar a Federação Marítima, Luís Tirelli iniciou uma peregrinação de propaganda. Viajou pelo Pará, Maranhão, Ceará, Pernambuco e o sul do país. O tenente-maquinista entregava cartões que o apresentava como presidente da Federação Marítima.¹⁷⁰ Mas enquanto estava fora, uma série insubordinações estavam em ebulição, e elas vinham se radicalizando com o desemprego crescente. Até a primeira interrupção de suas atividades, em 1916, a Federação Marítima foi acionada pela Capitania e pela polícia para persuadir e intimidar foguistas, carvoeiros, marinheiros e moços. Concluindo, vejamos o desfecho de Demoniz em Manaus, que também exprimia a busca dos oficiais por contenção de ideias rebeldes perante sua incapacidade de controlar marítimos dentro e fora dos navios.

O “retorno” de Monica e a “despedida” de Demoniz

No final de maio de 1914, revelações acerca de quem seria Demoniz chegaram à União dos Marinheiros e Moços, que decidiu apurar sua atuação como presidente e tesoureiro, confirmando o uso indevido de dinheiro. A expulsão de Demoniz forçou nomeação de nova diretoria, que emitiu boletim alertando outras sociedades. O grupo passou a chamá-lo pelo verdadeiro nome, João Gonçalves Monica, o mesmo tratante do Rio de Janeiro e do Pará. Para evitar que seu nome afetasse a respeitabilidade pública do movimento operário, a marujada

¹⁶⁶ *JC. Manaus*, n. 4.002, 17 jun. 1915.

¹⁶⁷ “Imprensa”. *O Município*. Seabra/AC, n. 235, 5 set. 1915.

¹⁶⁸ *JC. Manaus*, n. 4.034, 19 jul. 1915. “Polytheama”. *JC. Manaus*, n. 4.492, 27 out. 1914.

¹⁶⁹ Eric Arnesen. *Waterfront Workers of New Orleans*, p. 40.

¹⁷⁰ *Pacotilha*. São Luís, n. 133, 8 jun. 1914. *Jornal Pequeno*. Recife, n. 132, 15 jun. 1914.

alertou aos confrades: “Se tendes consciência, se tendes amor à causa de vossa liberdade, botai as trancas nas portas para que os mistificadores e ladrões nelas não penetrem. Avante, pois!”.¹⁷¹

Dias depois, a União dos Trabalhadores na Estiva foi ao *Jornal do Comércio* relatar suas experiências com Monica. Contaram que ele havia emprestado certa quantia dos cofres da sociedade, dizendo que lhes pagaria quando recebesse um dinheiro trazido pelo Lloyd Brasileiro.¹⁷² Estava revelada uma das estratégias de Monica, de fomentar dissidências entre as associações para gerenciá-las diretamente, como ocorreu com os estivadores. As denúncias resultaram no completo banimento de Monica das associações operárias de Manaus.¹⁷³ Não havia mais espaço para ele na cidade. Indispôs-se até com o pacato Tércio Miranda, a quem ameaçou mobilizar 12 mil marítimos para perturbar-lhe o sossego. Miranda ironizou, dizendo que Monica não tinha mais tanta moral com a categoria.¹⁷⁴ Se isso for verdade, é interessante notar que em algum momento ele sentiu-se dominar o maior contingente operário do Amazonas. Sua ameaça desdenhava inclusive do projeto da Federação Marítima: Monica declarava, ele sim, ser capaz de articular uma unidade de marítimos em torno de um propósito. Talvez isso corresponda ao entendimento de que a solidariedade da categoria não estava assentada em termos simples de obediência e meritocracia.

É possível que Monica tenha vivido em Manaus o ápice de sua vida libertária. Partiu dali com o saldo positivo de ter solidificado a UMM, combatido casos de castigos físicos e obtido amigos sinceros, como os foguistas amazonenses e paraenses que duvidaram das acusações atribuídas a ele. Seria perigoso reduzir sua participação a desonestidades sob risco de nublar reais contribuições ao movimento operário, especialmente para marinheiros e moços do Amazonas. O comportamento criminoso e as fraudes também não se explicam sem considerarmos a perseguição política que sofrera e as estratégias de sobrevivência na condição de foragido e notório agitador radical. Destarte, a aventura de Monica chegava ao fim na capital amazonense. O dinheiro que ele afanara dos estivadores custeou uma passagem clandestina no *Rio Juary* para Porto Velho, talvez facilitado por algum tripulante. Levaria nos bolsos o Livro de Talões e mais 1:524\$500 réis retirados dos cofres da UMM. E então perdemos o seu rastro. Quem sabe visava à organização dos trabalhadores da ferrovia Madeira-Mamoré, destino partilhado por outras lideranças marítimas, como o próximo

¹⁷¹ “Uma sociedade lograda. As ‘inesperadas’ de um tesoureiro-presidente”. *JC*. Manaus, n. 3.662, 7 jul. 1914.

¹⁷² “Ainda o Monica. A União dos Trabalhadores na Estiva também foi no embrulho. Demoniz azulou, ontem, defraudando-a em regular quantia”. *JC*. Manaus, n. 3.666, 11 jul. 1914.

¹⁷³ Luís Balkar Pinheiro. Lideranças estrangeiras entre os trabalhadores manauaras, p. 83.

¹⁷⁴ Tércio Miranda. “Preocupação”. *A Lucta Social*. Manaus, n. 6, 1º nov. 1914.

capítulo há de mostrar. Por fim, a última notícia envolvendo Monica é a prescrição da acusação de incêndio da Mutual Modelar, em junho de 1930, motivo da sua fuga do Rio de Janeiro.¹⁷⁵ Teria retornado à cidade natal?

Sem Monica, Manaus ficou com um agitador a menos, o que não afetou muito a radicalidade marítima, ainda mais acentuada durante a Grande Guerra. A unidade associativa estava ameaçada por aquele “pessoal desenfreado”, ciente de quais “doutrinas” eram úteis ou não às suas aspirações políticas e sociais. Mas motins e greves continuavam sendo os movimentos mais associados a esses trabalhadores, desde que a primeira caldeira fora acesa nas águas do Amazonas. Nas páginas seguintes, analiso as insurreições que impuseram limites à subalternização pessoal, profissional e associativa dos trabalhadores.

¹⁷⁵ *O Jornal*. Rio de Janeiro, n. 3.555, 17 jun. 1930.

8 – DOS MOTINS ÀS GREVES

Em 1911, o desenrolar da revolta de João Candido e seus companheiros ganhou as ruas de Manaus. Os marítimos, em especial, acompanhavam tudo pelos jornais e ansiavam por atualizações trazidas do Rio de Janeiro. Nos arredores do Roadway, da praça do Comércio e do Mercado Público, nas mesas dos botequins e cafés, gente muito parecida com aqueles amotinados debatia, opinava, conjecturava e vibrava com feitos que certamente gostariam de ter participado. Afinal, a revolta foi vitoriosa na extinção dos castigos físicos, com seus líderes ganhando fama e prestígio entre a marinhagem.¹ Além disso, eles arruinaram a falaciosa unificação marítima sob identidade nacional, ao denunciarem a desigualdade racial presente em noções de disciplina e obediência. Na cidade de Manaus, ainda abalada pelo bombardeio executado por oficiais da Armada, a rebeldia dos marinheiros militares foi muito bem acolhida entre os mercantes. Armadores e oficiais estavam cientes do risco de repetições dentro de seus navios.

Em 12 de janeiro de 1911, o cabeçalho de uma notícia dizia o seguinte:

Essa tristemente célebre sublevação da marinhagem da Armada nacional veio trazer um mau gérmen para os que sempre foram uns pacatos servidores da marinha, da guerra ou mercante. Ontem foram os marinheiros nacionais. Hoje, são os da marinha mercante. Queira Deus, porém, que o fato se não reproduza mais.

No caso, o “mau gérmen” penetrara o vapor *Cruzeiro do Sul*, que atendia o rio Macauã no Acre. Segundo o articulista, o navio gozava de ordem até o dia 28 de dezembro, próximo à Sena Madureira, quando “a guarnição amanheceu sublevada”. O motim foi liderado pelo marinheiro Vicente Pereira de Souza que, frisa o jornal, “já serviu na Armada nacional”. Após a revolta de 1910, os vasos de guerra passaram a ser encarados como viveiros de homens perigosos, principalmente os de pele escura. Por alguma razão, a tripulação do *Cruzeiro do Sul* insurgira-se contra o comandante Aprígio Cabral e o imediato Antenor Leite. “Dispostos para a luta, armados, investiram contra essas duas autoridades de bordo, alguns com alavanca de bolinete”. Cabral perdeu o controle sobre os comandados e valeu-se de brutalidade para reavê-lo. O imediato, seguindo suas ordens, disparou três tiros de pistola contra Vicente, “que caiu gravemente ferido, no convés de bordo”. O fuzilamento obrigou os tripulantes a se

¹ Seus feitos eram divulgados na imprensa nacional e estrangeira. Álvaro Pereira do Nascimento. *Do convés ao porto. A experiência dos marinheiros e a revolta de 1910*. Tese de doutorado. Campinas, Unicamp, 2002, p. 39.

renderem e então “voltou ao *Cruzeiro do Sul*, a calma e a ordem necessária para o prosseguimento de sua viagem”.²

Pela reportagem, parecia justo que a eliminação de rebeldes intimidasse outros inspirados pelo novembro de 1910. Na marinha mercante, o receio de patrões e autoridades de Manaus era que a insurgência a bordo fosse estendida à terra firme, aonde os marítimos vinham estreitando laços sociais e estabelecendo moradia. Havia riscos reais de paralisações no porto de Manaus, o que nos motiva a caracterizar e diferenciar levantes marítimos dentro e fora dos navios.

Ao longo do tempo, *motim* fora o termo mais usual para definir uma sublevação a bordo. Conforme Jaime Rodrigues, no final do século XVIII a palavra era sinônimo de “alvorço” e “gente amotinada”, isto é, “ação e sujeito se confundiam no mesmo vocábulo, diluindo as identidades de gênero, classe e cor dos sujeitos em um comportamento de multidão ou de turba”. Seu uso informa movimentos destinados a impor limites ao poder dos oficiais e resguardar condições acordadas antes das partidas ou costumes reconhecidos como direitos básicos da marinhagem. Dessa forma, esclarece Rodrigues, “o motim não era necessariamente um movimento rápido e efêmero, concluído após a vitória ou a derrota dos amotinados em sua tentativa de se assenhorear de uma embarcação”.³

Um motim como o do *Cruzeiro do Sul* podia vir de longa maturação ao invés de uma ação imediata e decisiva para depor oficiais e tomar o navio.⁴ Como destaca Vinicius Oliveira, muitas ações rotuladas como insubordinação ou turbulência guardavam relação profunda com leituras divergentes que os marítimos teciam frente as relações de poder e de trabalho a bordo.⁵ Acrescento que, apesar de nem sempre depender de articulações prévias, a insatisfação e a organização dos marítimos em terra também eram importantes catalisadores de rebeldias a bordo.

Fora de seu elemento natural (a água), os marítimos eram conhecidos por costumes e comportamentos descritos como inapropriados à suposta rotina ponderada do trabalho em terra.⁶ Com olhar crítico a tais estereótipos, reiterados na documentação e por certa

² *JC. Manaus*, n. 2.430, 12 jan. 1911.

³ Jaime Rodrigues. “‘Na maior confusão e desamparo’. Um motim a bordo na marinha mercante portuguesa do século XVIII e suas motivações”. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 14, 2022, p. 2, p. 14.

⁴ Álvaro Pereira do Nascimento considera que os participantes da revolta de 1910 tinham conhecimento e experiência de levantes populares recentes no Rio de Janeiro, como a greve geral (1903), a Revolta da Vacina (1904) e demais manifestações do movimento operário. *Do convés ao porto*, pp. 35-37.

⁵ Vinicius Oliveira. *Sobre águas revoltas*. Cultura política maruja na cidade portuária de Rio Grande/RS (1835 a 1864). Tese de doutorado. Porto Alegre, UFRGS, 2013, p. 205.

⁶ Eis um tema de outro artigo de Jaime Rodrigues. “Uma gentilha derramada pelas cidades. Distúrbios em terra e deserções na marinha mercante luso-brasileira (segunda metade do século XVIII)”. *Tempo*, vol. 27, 2021, p. 631.

historiografia, este capítulo se debruça sobre a capacidade dos marítimos de canalizar energias de revolta em movimentos organizados, dotados de reflexões sobre as condições de vida e trabalho, da tirania e racismo dos superiores, dos baixos salários e déficits de equipagem, durante a crise náutica ocasionada pela queda da borracha e agravada com a Grande Guerra. Veremos um escalonamento de tensões, desde a interiorização da revolta dos marinheiros de 1910 – como parte de uma memória coletiva de insurgência – até a eclosão de piquetes e greves, entre 1914 e 1919. Nesse passo, sublinho as lógicas dos motins a bordo para visualizar culturas de protesto praticadas também em terra firme.

Para abordar uma ideia de cultura, convém atentar aos modos de ver e de ser dos trabalhadores, isto é, além de suas ações e hábitos, compreender o que representam e significam “no curso de engajamentos ativos entre estruturas e práticas culturais e sociais”.⁷ Quanto a associar uma ideia de cultura à experiência de protesto dos marítimos, é preciso considerar níveis de solidariedade e valores partilhados em longas distâncias, que reinterpretavam subjetividades individuais e coletivas, desenvolvidas e vividas em espaços fluídos (águas) e restritivos (navios) ao mesmo tempo. Estudando o caso indiano, Gopalan Balachandran é uma importante referência.

Segundo o autor, os marítimos indianos preferiam aguardar a deflagração dos protestos no momento em que o navio aportasse, quando havia uma dispersão da autoridade concentrada na oficialidade de bordo. Em terra, o comandante era apenas mais uma autoridade dentre tantas outras, de forma que os marítimos recorriam a diferentes canais institucionais para encampar suas reivindicações. Tal peculiaridade distinguia os indianos dos europeus, que possuíam uma tradição mais enraizada de motins em alto mar.⁸ Inspirado no autor, considero que na Amazônia a possibilidade de estender protestos a bordo para terra firme e vice-versa esteve sempre no horizonte dos marítimos.

As margens dos rios nunca deixaram de ser consideradas como via de acesso para deserções, pedidos de ajuda ou denúncias às autoridades terrestres. Assim, a autoridade dos oficiais na navegação fluvial não tardava a debelar rebeldias com violência, facilmente recorrendo ao assassinato. Não havia muita margem de negociação para os comandantes fluviais que, diferente do alto mar, não viviam totalmente imersos na coletividade de bordo por conta das constantes paradas.

⁷ Neville Kirk. “Cultura. Costume, comercialização e classe”. In: Claudio Batalha; Alexandre Fortes & Fernando Teixeira da Silva (org.). *Culturas de Classe*. Identidade e diversidade na formação do operariado. Campinas: Editora da Unicamp, 2004, pp. 51-52.

⁸ Gopalan Balachandran. “Cultures of Protest in Transnational Contexts. Indian Seamen Abroad, 1886-1945”. *Transforming Cultures eJournal*, vol. 3, n. 2, 2008, pp. 49-50.

Na longa cabotagem oceânica, o confinamento duradouro das travessias era usado pelos tripulantes para formar maioria contra a autoridade do navio. Nos altos rios, também havia sensação de confinamento, mas a possibilidade de atracar e desembarcar insubmissos a qualquer momento tornava a organização de levantes mais complexa: era preciso escolher o momento ideal para inocular a oficialidade antes que ela fizesse uso de armas de fogo, sempre ao alcance. Também era importante escolher o local certo para isso, com chances para desertar do navio e denunciar às autoridades os motivos da deserção. Essa marinhagem manuseava com maestria os regulamentos das Capitânicas, muitas vezes interpretando-os melhor que os capitães dos portos. Dessa forma, proponho a interpretação de uma cultura de protesto que unia a tradição dos motins a bordo aos levantes terrestres, visualizando outros canais institucionais.

Neste capítulo, destaco as relações entre motins sobre as águas e greves organizadas em terra firme. Afinal, as associações de ofício são outro elemento importante a se considerar na organização de protestos e greves. Veremos como os marítimos orientaram sua insubordinação dentro e fora dos navios para alcançar lugares de direito e cidadania, invertendo o ordenamento institucional da Capitania e lugares racializados de subalternidade, defendidos por oficiais mercantes e militares.

Não foi a toa que a oficialidade do Amazonas idealizou projetos de unidade associativa logo após a revolta dos marinheiros da capital federal, em novembro de 1910. A seguir, veremos a repercussão dela no porto de Manaus e como desencadeou uma escalada de rebeldia marítima por quase uma década. O “mau germen” no *Cruzeiro do Sul* era apenas uma expressão da reviravolta sem precedentes que se veria na orla do rio Negro.

“Altos feitos de coragem barulhenta”

O dia 13 de janeiro de 1911 amanheceu de forma incomum no porto de Manaus. Uma multidão de trabalhadores estava em polvorosa com o navio que acabava de aportar. Todos queriam pelo menos um vislumbre dos que vinham aboletados no *Satélite*, vapor que trazia, segundo o *Jornal do Comércio*, “295 vagabundos, gatunos, caftens e assassinos, 44 meretrizes” e os mais notórios “105 ex-marinheiros nacionais que tomaram parte na recente revolta na baía do Rio de Janeiro”. Eram 441 indesejáveis enviados para o desterro na Amazônia, “ruim gente, colhida nas malhas da polícia” carioca.⁹

⁹ “Gente perigosa. Vai para o Acre”. *JC*. Manaus, n. 2.432, 14 jan. 1911. O líder mais célebre da revolta, João Cândido, não estava no *Satélite*. Era prisioneiro numa masmorra da Ilha das Cobras, desde 22 de dezembro de 1910, onde tentaram assassiná-lo por asfixia a cal. Dos 18 detentos, apenas ele e mais outro sobreviveram. Em

A maioria dessas pessoas seguia para o trabalho forçado na construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e da Comissão de Linhas Telegráficas Estratégicas de Mato Grosso ao Amazonas. A viagem por si só era excruciante: má alimentação, péssima acomodação e levantes forjados para justificar execuções.¹⁰ O *Satélite* não era o primeiro navio-prisão aportado em Manaus após a revolta dos marinheiros de 1910,¹¹ mas era o mais temido pela radicalidade de seus prisioneiros, cuja influência havia se provado dois dias atrás no motim do *Cruzeiro do Sul*. O navio trazia verdadeiros heróis da marinhagem. A elite amazonense horrorizou-se com a estadia de dez dias no Roadway como se fosse um foco de contaminação à ordem do trabalho.¹²

A preocupação não cessou nem a chegada do *Satélite* em Santo Antonio, onde atualmente é Porto Velho. O potencial subversivo daquela gente continuava na imprensa de Manaus, alimentada por boatos e preconceitos. Em 10 de fevereiro de 1911, o *Correio do Norte* noticiou “que os marinheiros revoltosos e os vagabundos que foram deportados do Rio de Janeiro e levados a bordo do *Satélite* até Santo Antonio do rio Madeira, revoltaram-se nesse lugar, praticando toda sorte de distúrbios”. Teriam saqueado uma firma e sequestrado um navio para retornar à Manaus. O boato ganhou tintas de um ataque pirata.¹³ Parte da imprensa queria formar opinião negativa dos desterrados e indispor a população com a reprodução de seus feitos na orla do rio Negro. Mas a boa recepção dessas rebeldias já era irreversível.

No dia 30 de maio de 1911, a lancha *Comendador Eduardo* estava sendo preparada para zarpar de Manaus rumo ao Solimões, quando chegou um dos seus marinheiros supostamente “bastante embriagado”.¹⁴ O comandante tentou repreendê-lo, mas ele o desafiou “dizendo-se assaz destemido para afrontar qual de seus companheiros se lhes aproximasse”. Ninguém parecia disposto a contê-lo. O comandante ordenou então que amarrassem o rebelde no mastro de proa, “ordem que foi executada não sem surdos rumores do resto da

abril de 1911, João Cândido foi transferido para o Hospital dos Alienados, depois retornou para a Ilha das Cobras e foi solto em 1912. Álvaro Pereira do Nascimento. *João Cândido. O mestre sala dos mares*. Niterói: Eduff, 2020, pp. 114-117.

¹⁰ Francisco Bento da Silva. *Acre, a “pátria dos proscritos”*. Prisões e desterrados para as regiões do Acre em 1904 e 1910. Tese de doutorado. Curitiba, UFPR, 2010, p. 177.

¹¹ O *Correio do Norte* denunciou a falta de humanidade dessas viagens e publicou uma carta do advogado Assis Braga, passageiro do *Manáos*, um navio-prisão que também trazia ex-marinheiros. Braga narrou o fuzilamento a céu aberto de dois deles para conter um motim visivelmente forjado. “Indigno e selvagem”. *Correio do Norte*. Manaus, n. 592, 11 jan. 1911.

¹² O destino final foi Santo Antonio e não o Acre como previsto. Pormenores dessa mudança e o desembarque dos prisioneiros são analisados por Francisco Bento da Silva, no capítulo 4 de *Acre, a “pátria dos proscritos”*.

¹³ “Será verdade?”. *Correio do Norte*. Manaus, n. 613, 10 fev. 1911.

¹⁴ As informações seguintes foram recolhidas da notícia “Revolta de marujos, reclamações inéditas, o Bahia age, a ação da polícia, coragem e xadrez”. *JC*. Manaus, n. 2.551, 31 mai. 1911.

marinhagem”. Era conhecimento geral que a marujada andava “sempre revoltada contra essa natureza de castigo, e que julgam ignominiosa”. Sem demora, os tripulantes José dos Santos e José Soares de Almeida, vulgo Bahia, pediram ao comandante que dissuadisse daquela ordem. Mas esse se mostrou inflexível, obrigando a guarnição a lançar mão de outros meios: “passaram às ameaças”. A tripulação se reuniu em uma conferência e votou por uma revolta geral caso o colega continuasse amarrado como um animal. Santos e Bahia foram eleitos líderes do levante por unanimidade.

Ocorre que o apelido “Bahia” tinha duplo sentido: referia-se ao Estado de origem do marinheiro e ao navio que tripulara até novembro de 1910, no Rio de Janeiro. Bahia era solteiro, contava 21 anos de idade e “se tornou célebre na rebelião [dos marinheiros], tempo em que se achava engajado no scout *Bahia*”. Pela pouca idade, presumo que fosse grumete quando presenciou, na baía de Guanabara, as manobras espetaculares dos encouraçados tomados pelos amotinados (*Minas Gerais, São Paulo e Bahia*) sob comando de João Cândido. Durante a sublevação do *Bahia*, o jovem grumete estava sob as ordens do marinheiro Francisco Dias Martins.

Após as prisões pela revolta, Bahia foi enviado à Amazônia pelo *Satélite*. Lemos o seu nome na lista de passageiros do vapor feita pelo comandante Carlos Storry. O documento aponta Santo Antonio como o destino final de Bahia.¹⁵ É difícil precisar quando ele engajara-se na marinha mercante, sendo possível que tenha evadido de Santo Antonio pouco depois da chegada do *Satélite*, em 3 de fevereiro de 1911. Com a chegada dos prisioneiros, as autoridades afrouxavam a vigilância como se a permanência na região fosse punitiva o bastante. Em maio desse mesmo ano, os jornais já o tomavam por “famosíssimo” nas “crônicas policiais manauenses”, visto continuamente “a cometer desordens” na cidade, apesar de não ter encontrado nenhuma evidência disso na documentação. Mas, aos olhos de seus pares, suas ações evocavam virtudes: “os seus companheiros temem-no e o respeitam, emprestando-lhe altos feitos de coragem barulhenta”. As façanhas de 1910 propiciaram-lhe um aprendizado de luta organizada, muito valorizada entre os marinheiros. Era, portanto, o líder ideal para um levante contra maus tratos a bordo.

Representando os sublevados, Bahia e Santos foram à cabine do comandante comunicar a decisão coletiva: o colega “seria solto por bem ou por mal, pois estavam dispostos a tudo e se achavam armados para o fim que visavam”. Muito a contragosto, o

¹⁵ Consultei a transcrição do manuscrito nos apêndices de Francisco Bento da Silva. *Acre, a “pátria dos proscritos”*, p. 360. O documento original (“Relatório de viagem do navio *Satélite*”) possui 22 folhas manuscritas, foi salvo de um incêndio nos arquivos do Lloyd Brasileiro e depois obtido por Edmar Morel, que doou à Fundação Casa de Rui Barbosa, seu abrigo atual.

comandante acedeu e libertou o marinheiro. Mas logo em seguida, acionou a polícia para se vingar daquela humilhação.

O subdelegado Cabral enviou cinco praças, um inspetor e dois agentes ao Roadway para prender os líderes do motim. A dupla reagiu com energia e a muito custo se prendeu Bahia, que deu mais trabalho aos policiais, conseguindo escapar deles e subir na lancha *Montenegro*, ancorada próximo. Por algumas horas, os policiais perderam o seu rastro. Acredito que Bahia contasse com alguém para acoitá-lo na lancha, pois se escondeu no depósito de carvão. Mas o maquinista da *Montenegro*, “que não se incorporava ao sedicioso movimento”, trancou a casa de máquinas e acuou o fugitivo. Minutos depois, a polícia invadiu a lancha e “foi encontrar o chefe da insubordinação”, “nu da cintura para cima e deitado naquele departamento, muito sujo e muito a gosto, como se nada houvesse praticado que merecesse recriminação”. Bahia era ciente do que estava em jogo naquele momento: não havia motivos para demonstrar medo perante homens cuja autoridade ele aprendera a confrontar de forma aberta, sem hesitar e recusando a naturalização de sua subalternidade.

Na iminência da prisão de Bahia, seus companheiros protestaram com veemência e só não entraram em choque com a polícia porque passageiros e funcionário das companhias intervieram. Os policiais ficaram intimidados com o nível da revolta e foram encurralados na *Montenegro* com Bahia sob custódia. Quando o chefe de polícia chegou acompanhado de mais agentes, ordenou que amarrassem as mãos e os pés de Bahia para descê-lo ao Roadway e levarem-no escoltado até a Primeira Delegacia, na rua Marechal Deodoro. O ex-companheiro de João Cândido e Francisco Dias Martins foi exibido como um troféu perante os colegas forçados a voltar ao serviço sob ameaças. Após a prisão de Bahia, não localizei nenhuma outra pista de seu paradeiro.

Um evento desse tipo não passava impune na percepção dos marítimos de que os oficiais faziam de tudo para assegurar o lugar da sua autoridade e restringir a autonomia de seus comandados. Mas o sufocamento daquela revolta não interditou que outras “coragens barulhentas” se fizessem ouvir pela Amazônia.

No final de 1912, o vapor *Vitória* foi fretado para viagens ao rio Madeira. Em dezembro, estava em Santo Antonio sendo carregado de borracha por empregados da ferrovia Madeira-Mamoré, quando o cozinheiro avisou ao comandante Eliziário Barbosa que parte da tripulação “declarara-se em revolta, tomando atitude hostil”. Notícias e boatos vindos dali estavam em alta na imprensa manauara por conta da influência que os desterrados exerciam sobre os mercantes. Segundo o *Jornal do Comércio*, os amotinados estavam em cinco: João Ferreira Lima (moço); Pedro Antonio Mendes (moço); Luiz Cardoso (foguista); Manoel

Correia (marinheiro) e Theodorico Cruz (ofício não especificado). Um navio como o *Vitória* equipava o mínimo de quatro moços e quatro marinheiros, o que permitia a cinco sublevados tomar pelo menos o convés.¹⁶

O jornalismo amazonense já mostrava até desenvoltura na forma de dar esse tipo de notícia. “Esses movimentos de bordo desenrolados no palco estreito de um tombadilho de navio, quase sempre chefiados por desordeiros perigosos, requerem uma energia e coragem privilegiadas, para que não tenham consequências funestas”. Para o jornalista, “essa energia teve-a o comandante Barbosa”. Sem qualquer menção aos motivos da revolta, abordada como irracionalidade de “desordeiros perigosos”, a notícia resumiu-se a descrever o pulso firme dos oficiais e a expor os rebeldes para que os armadores os evitassem. O motim do *Vitória* podia resultar de más condições de trabalho e alimentação, maus tratos, obrigação de exercer funções externas à tripulação, como carregamento de mercadorias etc. Mas é o nível de agressividade desses movimentos que informa a escalada das injustiças sentidas pela tripulação, que só abria conflito quando o diálogo fosse infrutífero. A maioria das reivindicações acertadas por outras vias com o comando não alimentava o noticiário nem produzia registros. Para optar pelo confronto com o comando, a tripulação do *Vitória* devia passar por algum desconforto duradouro e sem sinal de melhora por vias pacíficas.

O comandante Barbosa encontrou os cinco no convés de proa “em disposições belicosas, armados de faca e revólveres, parecendo dispostos a reagir corajosamente a qualquer medida de ordem que fosse posta em prática”. Eram liderados pelo moço João Ferreira Lima, “ex-marinheiro da Armada, de onde fora expulso após a revolta de 1910” e, semelhante a Bahia, “temível arruaceiro, do que a bordo já por vezes dera prova”. A abordagem de Lima evidencia o quanto a imprensa estava obcecada com a rebeldia maruja do Rio de Janeiro. Não localizei outras fontes que corroborem a origem militar ou a participação de Lima em novembro de 1910, contudo, tal afirmativa pode revelar uma livre apropriação do movimento pela marinhagem. A possibilidade de alguns marinheiros reivindicarem participação para obter prestígio e respeito entre os colegas é muito plausível. E o teor sensacionalista dos jornais também podia retratar marítimos rebeldes como vestígios exclusivos do ocorrido na capital federal como se a radicalidade de bordo fosse algo estranho às águas amazônicas.

Barbosa chegou ao convés acompanhado de passageiros e tripulantes fieis a ele, e intimou os revoltosos a se renderem, ao que teria sido respondido com “insultos e ameaças”.

¹⁶ “Vapor *Vitória*”. *JC*. Manaus, n. 2.550, 27 mai. 1911. “Insubordinação a bordo do vapor ‘*Vitória*’. O comandante, exautorado, mata um marinheiro”. *JC*. Manaus, n. 3.131, 15 jan. 1913.

Ele parecia bem preocupado com a influência de Lima sobre os amotinados, considerado um sujeito perigoso dentro e fora do navio, o que justificou os disparos efetuados contra o assoalho para “atemorizar” o grupo. Ao contrário do esperado, Lima teria reagido com uma punhalada no ventre de um dos homens de Barbosa. Então o comandante apontou o “revólver ao peito do insubordinado, gesto a que este se furtou, segurando-lhe o braço armado ao mesmo tempo, vibrando-lhe uma facada, que o alcançou de raspão, triscando as calças”. Barbosa deu dois tiros à queima roupa no peito de Lima, que morreu no dia seguinte.

No inquérito policial, o comandante alegou legítima defesa e foi salvo de indiciamento. Não é possível descartar a hipótese da simples execução de um moço dotado de perigosas credenciais para o trabalho de bordo e, ainda mais, para o associativismo marítimo, que vinha sendo reorganizado no Amazonas.

A experiência do desterro na Amazônia revela uma das formas como o estado republicano enxergava a região: um lugar distante dos grandes centros econômicos e políticos do país, para onde podiam ser enviados os excluídos da ideia de nação em voga nos anos seguintes ao fim da escravidão. Termos como “inferno verde” sinalizam a percepção de instabilidade institucional nas relações de trabalho no extremo norte que concedia uma quase ilimitada autoridade à elite proprietária. Para os exilados, a sensação de deslocamento deveria breçar impulsos rebeldes e influências sobre outros grupos populares.

No caso dos marinheiros, a Amazônia podia ser transformada num espaço para ideias de liberdade e reconstrução de vida. Havia um entendimento sobre o lugar no mundo que o ofício marítimo preconizava pelo deslocamento. Dessa forma, entendemos como Bahia e Lima não interditaram suas lutas por dignidade no trabalho e, pelo contrário, o trânsito deles dinamizou um aprendizado político que germinou onde devia ser relegado ao esquecimento. Eles transformaram a si mesmos em agentes de seu próprio movimento, adaptando-se às circunstâncias para reafirmar identidades coletivas, forjadas na luta por melhores condições de trabalho.¹⁷

Os episódios acima coincidem com a unidade associativa aventada pela oficialidade, justamente após o bombardeio de Manaus (outubro de 1910) e a revolta dos marinheiros no Rio de Janeiro (novembro de 1910). A extensão dos motins de bordo à organização dos subalternos em terra reafirma o espaço político almejado por trabalhadores indispostos a

¹⁷ Na Era das Revoluções, no Atlântico, importantes grupos de africanos e seus descendentes desempenharam papéis fundamentais na disseminação de movimentos políticos e revolucionários. Não podemos negligenciar o peso do trabalho marítimo como dinamizador de identidades coletivas partilhadas em diferentes contextos de tempo e espaço, como mostra Jane Landers. *Atlantic Creoles in the Age of Revolutions*. Cambridge: Harvard University Press, 2010, *passim*.

serem tutelados por superiores no trabalho e na vida associativa. Os anos seguintes a 1910 demonstram tentativas do oficialato de restringir a propagação de radicalidade no convés e no fogo, controlando suas associações em um sistema federativo. Vamos discutir a incessante rebeldia a esse projeto que definia a autoridade plena dos oficiais sobre a navegação, os navios e as equipagens.

Contra os déficits de equipagem (1914)

No início de 1914, a Federação Marítima já era cogitada diante da reorganização da União dos Foguistas no ano anterior. Mais do que impulsionar o associativismo, o projeto federativo visava manter a segregação entre as entidades para reforçar a subalternização e pautar sua militância, pois, com o reaparecimento da entidade foguista surgiam rumores de greves e outras rebeldias. Os motins a bordo geralmente eram deflagrados contra más condições de trabalho e maus tratos; em terra, a organização marítima estava focada em problemas sentidos antes das partidas. Em meados de 1913, a crise gomífera servia de pretexto para que os armadores diminuíssem a quantidade de tripulantes por navio, mesmo sob risco de naufrágios e acidentes. Os déficits de equipagem devem ter incentivado a volta da União dos Foguistas, em 1913, e seu enfrentamento de classe mais duro que antes.

O vapor *Alto Acre* estava atracado no Roadway, em 24 de janeiro de 1914, quando eclodiu um princípio de greve a bordo. Os foguistas e carvoeiros acusavam o comandante José Florêncio da Costa de equipar abaixo do estabelecido para aquela classe de vapor: quatro foguistas e dois carvoeiros. O grupo acionou a União dos Foguistas, representada por Aníbal Augusto Dias, que se dirigiu ao capitão do porto. O comandante foi intimado na Capitania para esclarecimentos, defendendo-se que ia partir com oito homens ao invés dos quatro com que vinha equipando. O capitão deu razão ao oficial, encerrou a discussão, mas não convenceu “os foguistas que se encontram desembarcados, em número bastante elevado” e que passaram a suspeitar das permissividades da Capitania naquelas infrações.

Então os foguistas tentaram sublevar os poucos ocupantes do fogo no *Alto Acre*, mas foram repelidos com violência pelo comandante. A polícia estadual foi acionada para retirar os revoltados do navio, em operação recorrente no governo Jônatas Pedrosa, que aparelhou a força policial com equipamentos de ponta para reprimir a classe trabalhadora.¹⁸ O articulista dessa notícia foi convencido pelo capitão do porto de que tudo estava nos conformes e os

¹⁸ Basta observar uma licitação de seu governo, que incluía mais de 1.000 sabres, 1.000 carabinas e 59 pistolas semi-automáticas Mauser. *Diário Oficial*. Manaus, n. 5.557, 12 jan. 1913.

foguistas não tinham razão, mesmo depois de Aníbal Dias ter ido à redação desmentir essa história.¹⁹

Pouco tempo depois, a União dos Foguistas retornou ao jornal para acusar a conivência da Capitania em despachar navios com equipes para três dias de viagem, em cursos que excediam oito dias, “assim só levando a bordo um maquinista e dois foguistas, com verdadeiro prejuízo da classe e grave ofensa ao respectivo Regulamento”.²⁰ Naquele mesmo ano de 1914, o deputado federal Eloy de Souza, do Rio Grande do Norte, discursou na Câmara Federal sobre os problemas das equipagens brasileiras. Seu argumento principal era que a cabotagem no interior do país era prejudicada por empregar uma “tripulação excessiva”. Os marítimos gozariam de direitos demais e oneravam o negócio náutico brasileiro.²¹ Falas como essa disseminavam e robusteciam a imagem dos armadores como vítimas de seus empregados. Nesse passo, a Grande Guerra tornou-se o pretexto ideal para que eles lucrassem ainda mais com a paralisação da longa cabotagem, e o consequente aumento das navegações internas, e usar disso para alegar dificuldades econômicas para manter tripulações completas. Eles tentariam solapar os lugares de trabalho conquistados a duras penas pela marinhagem. O episódio a seguir revela até onde os armadores iam para fazer valer suas ambições e vontades.

O assassinato de Joaquim Thompson de Castro

Joaquim Thompson de Castro nasceu no Amazonas em 1888, branco de cor, residia em Manaus, no Boulevard Amazonas, n. 43. Aparece como prático/piloto por volta de 1913, quando possuía 25 anos de idade. Naquele momento, igual a outros marítimos, ele andava sem dinheiro. Por isso brigou com o embarcadiço paraense Euclides Monard, quando esse lhe cobrou uma dívida. Thompson não aceitou os termos do colega e ambos se atracaram na rua Teodoreto Souto, ficando detidos por algumas horas numa delegacia.²² Portanto não se tratava de um prático de boa cepa, como tantos outros. Thompson tinha mais a ver com a maioria da marinhagem de origem pobre. Ele e sua família habitavam as imediações do cemitério São João Batista, no limite extremo da malha urbana de Manaus. Não devia ser desconhecido na vizinhança nem nos arredores do Roadway, parecendo bem quisto entre os colegas, dentre outras razões, por não baixar a cabeça aos poderosos com facilidade.

¹⁹ *JC. Manaus*, n. 3.502, 25 jan. 1914.

²⁰ *JC. Manaus*, n. 3558, 23 mar. 1914.

²¹ “Imprensa (Cabotagem)”. *O Município*. Tarauacá, n. 232, 15 ago. 1915.

²² TJAM. PPC. Inquérito criminal. Manaus, 20 mai. 1913. Cx. Criminal (1913). Em virtude de terem se ferido mutuamente e depois pagarem fiança, o inquérito foi arquivado em 7 de agosto de 1913.

Em 14 de dezembro de 1913, Thompson zarpu de Manaus rumo à Bolívia, comandando a lancha *Campinas*, de Demétrio Padilha, um empresário possivelmente boliviano que seguia para vigiar de perto o seu negócio. O empresário ia acompanhado de seus amigos Eduardo Fuller e Miguel Joseph Scot – esse último, francês, negociava aviamentos e borracha com a Suarez Hermanos. Com alguns dias de viagem, Padilha e Thompson travavam discussões que variavam na intensidade das ofensas. O armador já não escondia a antipatia nutrida pelo empregado pouco deferente. Até que, às 11 horas de 12 de janeiro, próximos ao porto boliviano de Cobija, Padilha e Thompson tiveram uma briga violenta.

Aparentemente, o conflito era uma desculpa para justificar uma execução. No meio da confusão, Thompson não teve chances para reação quando Scot sacou a pistola Mauser e atirou três vezes no seu abdômen. O cozinheiro João de tal saiu em socorro do comandante, mas foi impedido por Fuller que, com outra Mauser, alvejou-lhe a perna. A tripulação da *Campinas* se amotinou, mas viu-se em desvantagem perante três homens com pistolas capazes de uma rajada de mais de 30 disparos sobre o grupo. A *Campinas* estava em águas bolivianas e os assassinos estavam noutra jurisdição, o que teria encorajado o crime.

Os tripulantes então pediram socorro ao vapor *Andirá* que passava próximo. Seu comandante, João Paulo Bandeira, saltou para o tombadilho da *Campinas* e viu o cadáver do colega. Bandeira execrou os empresários, ordenando que a lancha voltasse para a margem brasileira, ao que Padilha retrucou possuir 200 contos para subornar a polícia e a Justiça. Daí foi a vez da tripulação da *Andirá* ensejar uma sublevação para justicá-los ali mesmo. Bandeira conseguiu conter os ânimos, garantindo que a prisão dos criminosos era menos danosa à marinhagem, que poderia sofrer retaliações futuras se linchassem os empresários.

Bandeira prosseguiu à prisão de Scot no município acreano de Brasília (atual Brasiléia), mas tal como alegou Padilha, nada conseguiu fazer contra ele e Fuller. Padilha despediu a tripulação da *Campinas* e pagou-lhe os ordenados. A lancha fez a viagem de retorno com outra equipagem e comandante, levando Padilha e Fuller incólumes. Entre a marinhagem, a sensação de impotência alimentou uma revolta tornou o enterro de Thompson, às margens do igarapé da Bahia, um ato político.

Em 3 de fevereiro de 1914, os demitidos da *Campinas* chegaram a Manaus e foram direto à Capitania protestar. Quando o crime ganhou as ruas e a imprensa da capital já era considerado uma expressão da prepotência dos armadores, que faziam o que queriam e agiam

como bem entendiam, segundo seus bolsos e influências sociais.²³ Em terra, os marítimos buscariam impor limites ao controle desses homens sobre a marinha mercante e as Capitânicas, evidenciando urgência numa mobilização autônoma que considerasse a agência política das vítimas da violência promovida contra a categoria. No dia 11 de fevereiro de 1914, os marítimos passaram o dia panfletando e conclamando a um protesto em frente ao Teatro Amazonas, marcado para as 20 horas. O boletim convocava os marítimos para denunciar o assassinato do comandante Thompson.

Na hora combinada, o largo de São Sebastião foi tomado de marítimos que pediam “justiça aos poderes competentes”.²⁴ Diversos oradores se pronunciaram antes da passeata dirigida às redações dos jornais, onde mais discursos foram proferidos. À porta do *Jornal do Comércio*, falou o tenente-coronel José Augusto da Silva em discurso contraditório, sendo ele considerado um herói pelo morticínio em Canudos, onde chefiou um destacamento de policiais de Manaus. Ele estava lotado numa delegacia e se aproveitou da manifestação, pois vinha pleiteando uma candidatura à intendência municipal. O militar exigiu maior rigor na apuração do crime, pensando nos votos inesperados que poderia obter dos marítimos. É difícil crer nessa consternação caso a vítima dividisse a mesma cor de pele com os canudenses.

A marinagem não branca vivia situações piores que a de Thompson, com execuções quase que diárias e sem qualquer tipo de proteção ou investigações. Quando a violência acometeu um oficial branco, embora possivelmente pobre, a categoria aproveitou-se para chamar atenção da opinião pública e de órgãos competentes sobre as arbitrariedades cometidas a bordo por patrões e oficiais. Só assim a participação de gente como Silva podia ser tolerada. Por causa desse tipo de presença, o *Jornal do Comércio* fez questão de enfatizar que “na manifestação de ontem presidiu a máxima ordem”.²⁵

Outro ponto de destaque na repercussão desse assassinato é a possível origem estrangeira dos criminosos. Já vimos que, desde 1911, os armadores nacionais implicavam com os benefícios concedidos aos concorrentes estrangeiros, buscando apoio entre as tripulações para antagonizá-los. É possível que a Federação Marítima, criada poucos meses após essa manifestação, ainda capitalizasse com o ocorrido. Sabemos que quando suas lideranças frisavam “exploração” de armadores e Capitania, a Federação referia-se aos favorecimentos federais às companhias estrangeiras. Em contrapartida, a marinagem

²³ “Os crimes no interior. Novos informes sobre o assassinato do comandante da lancha ‘Campinas’”. *JC*. Manaus, n. 3512, 4 fev. 1914.

²⁴ *JC*. Manaus, n. 3.520, 12 fev. 1914.

²⁵ “A classe marítima fez ontem um comício de protesto contra o assassinato do piloto Joaquim Thompson”. *JC*. Manaus, n. 3.521, 13 fev. 1914. Sobre José Augusto Silva, consulte seu obituário em: *JC*. Manaus, n. 4.511, 15 nov. 1916.

nacional preocupava-se com as desigualdades no lugar de trabalho e evitavam seus reflexos no associativismo. O maior indício encontra-se na interiorização da revolta dos marinheiros do Rio de Janeiro (1910) e a aclamação de seus participantes no porto de Manaus. Nesse sentido, o assassinato de Thompson podia remeter à violência recorrente nos navios e não à xenofobia estimulada por armadores, oficiais e seus aliados na imprensa, que reivindicavam unidade associativa em torno de uma suposta identidade nacional.

A União dos Marinheiros e Moços foi criada concomitante à Federação Marítima, mas negou sua coligação. Poucos dias após a pomposa instalação da Federação, em 1º de maio de 1914, no Teatro Amazonas, marinheiros e moços já mostravam suas divergências com os presentes no evento e organizaram um piquete no Roadway. Eles manifestavam seu descontentamento na véspera das partidas, quando oficiais e subalternos definiam condições para permanecer juntos no navio por dias e até meses. O trágico fim de Thompson provava o quanto isso podia ser perigoso.

Os piquetes dos marinheiros e moços (1914)

Nove dias se passaram desde a instalação da Federação Marítima, e o primeiro desafio dela foi imposto pela União dos Marinheiros e Moços (UMM). Vimos no capítulo anterior que a UMM fora uma das duas associações que negaram filiação à entidade. Naquele momento, João Gonçalves Monica, ainda chamado Demoniz, ocupava cargo de procurador na UMM e foi apontado como líder de um movimento de certa relevância no Roadway.

Na manhã do dia 9 de maio de 1914, a UMM patrocinou um alvoroço para fazer cumprir um artigo de seus estatutos, que estabelecia uma base mínima de ordenados para marinheiros (100 mil-réis) e moços (80 mil-réis). Tal objetivo integrava o conjunto de reivindicações marítimas na Manaus dos anos 1910, que incluía também: o combate aos maus tratos a bordo; a luta contra o déficit de equipagem; e, em 1919, a inserção da categoria na chamada questão social. Na véspera da manifestação no Roadway, a UMM via-se às voltas com alguns não-associados que, por causa do desemprego, aceitavam trabalhar por salários menores, prejudicando um tabelamento mais digno a todos.

Segundo o *Jornal do Comércio*, os marinheiros e moços fizeram piquetes no Roadway para impedir o embarque desses não-associados. Estavam atracados os vapores *Rio Curuçá*, *Acarahú*, *Manáos* e as lanchas *Melita* e *S. Martin* com suas equipagens, supostamente, de acordo com os soldos oferecidos pelos armadores. Às 10 horas, os sócios da UMM decidiram subir nesses barcos para convencer os colegas a abandoná-los. Quando a paralisia portuária

avançou pela tarde, o capitão do porto José Martini pediu providências à polícia para, cnicamente, impedir que os não-associados fossem “vítimas de qualquer violência” dos membros da UMM (chamo atenção para esse personagem visto no capítulo 2 e que será mais recorrente de agora em diante). Após esse pedido, um verdadeiro destacamento foi mobilizado para o Roadway, com policiais civis e praças do Batalhão Militar. Mas o piquete dos marinheiros e moços resistiu bem e atrapalhou a busca por substitutos aos paredistas. Ao fim do dia, apenas a lancha *Melita* e o vapor *Acarahú* partiram de Manaus. O restante dos navios ficou parado e vigiado por policiais e militares, sem sabermos até quando.²⁶

No dia seguinte, Demoniz enviou à imprensa uma nota sobre rumores do capitão Martini ter sugerido ao comandante do *Rio Curuçá* a substituição dos paredistas com catraieiros, funileiros e sapateiros. No mesmo dia, Martini respondeu que se tivesse dito coisa similar “foi talvez como recurso de eloquência para dominar o auditório”. Quanto às demandas dos marinheiros e moços, recomendou prudência e confiança no mercado auto-regulador: “se os fatos sociais, que se pressentem, têm origens normais e legítimas, eles terão igualmente o seu desfecho lógico, e as soldadas se elevarão ou não, conforme as condições naturais da oferta e procura, procedendo o comércio e trabalhadores de conformidade com os seus respectivos interesses”. Em seguida, reafirmou sua imparcialidade nas decisões para garantir a ordem e a segurança da navegação.²⁷ Mas Demoniz e seus camaradas da UMM conheciam muito bem o feitio e o clientelismo das relações de Martini.

Não descobri o desfecho do piquete dos marinheiros e moços por tabelamento salarial, mas é possível presumir a reação de autoridades, oficiais e membros da Federação Marítima. A associação passou a ser encarada como elemento de instabilidade à unidade associativa proposta pela Federação Marítima para “pacificar” a categoria naquele tempo de incertezas e falências de empresas. Possivelmente, a UMM tornara-se a materialização organizada da propagação de rebeldias marujas, temidas desde novembro de 1910.

No fim do mês de maio, a UMM voltaria a agir. Dessa vez, um articulista do *Jornal do Comércio* pondera a força da associação diante da Federação Marítima e arrisca explicação por julgamento de valor: “há em Manaus duas sociedades que se disputam a primazia na benemerência de atos prodigalizados à classe que defendem”. Uma era a Federação Marítima, a outra era a UMM: “aquela talvez porque possua na sua direção vultos de maior responsabilidade e de maior representação no seio da classe, é a de mais valor, a que maior

²⁶ “Uma encrenca. A ‘União de Marinheiros e Moços’ quer, a todo o transe, que sejam respeitados os seus estatutos”. *JC*. Manaus, n. 3.606, 10 mai. 1914.

²⁷ José Martini. “Ofício n° 399”. *JC*. Manaus, n. 3.607, 11 mai. 1914.

número de associados possui e a que mais seguro prestígio desfruta”. O jornalista tomava a UMM por solo fértil à radicalidade de agitadores forasteiros como Demoniz.

Certamente o racismo calcava opiniões sobre a associação dos marinheiros e moços, vista como reunião de gente suscetível a estímulos irracionais, comportamento criminoso e influência de homens brancos inteligentes (de boas ou más intenções), como por vezes lemos nesta tese. Por outro lado, a Federação Marítima era tida como respeitável por possuir “vultos” que ofuscariam homens e rapazes parecidos com os prisioneiros do *Satélite*. Após o piquete do início de maio, os oficiais da Federação estavam alerta aos movimentos da UMM. A cisão entre as duas ficou mais clara ainda quando marinheiros e moços do vapor *Chandless* organizaram um motim contra o embarque de um prático membro da Federação. A notícia não informa as motivações da revolta, mas o alvo do protesto sugere receios de represálias vindas da Federação por aquele prático, em função dos recentes motins e piquetes. A confusão começou pouco antes da partida, tão logo a equipagem do prático fora anunciada. O levante tinha um líder em particular, membro da UMM, que foi detido após a chegada da polícia acionada pelo comandante do vapor.²⁸

A tensão entre a UMM e a Federação perdurou por algumas semanas. Em junho, a UMM organizou um boicote à partida do *Jonathas Pedrosa*, vapor que homenageava o então governador. Na redação do *Jornal do Comércio* se conjecturou participação da União dos Foguistas, mas a Federação Marítima corrigiu o equívoco dizendo que seu conflito era com a UMM e não com os foguistas.²⁹ Até então, a União dos Foguistas era filiada à Federação que visava manter relações cordiais com ela e evitar atritos similares aos havidos com a turma do convés. Os piquetes e a luta contra os castigos corporais, ambos de 1914, fizeram da UMM uma herdeira simbólica da rebeldia “trazida” a Manaus pelos ex-marinheiros desterrados na Amazônia. Com razão, o oficialato via-se como alvo primordial dos membros da UMM. Isso preocupava tanto autoridades civis quanto militares, que temiam a forma organizada conferida pela UMM a ações de rebeldia antes esporádicas e isoladas. Também era impossível ignorar certa conotação antirracista dessas ações dirigidas contra oficiais brancos formados no mundo escravocrata.

Dessa forma, os ataques de Luís Tirelli contra João Gonçalves Demoniz podem ter servido para deslegitimar a militância da UMM nos anos seguintes. Depois de 1914, a entidade parecia mal vista entre os próprios trabalhadores pela influência de um trapaceiro. Após a

²⁸ “Entre marítimos. A sociedade de ‘Marinheiros e Moços’ quis sublevar, ontem, a guarnição do ‘Chandless’, porém não o conseguiu”. *JC. Manaus*, n. 3.624, 29 mai. 1914.

²⁹ “As queixas do povo”. *JC. Manaus*, n. 3.636, 10 jun. 1914.

partida do desmascarado Monica, a militância da UMM possivelmente empenhou-se em imprimir respeitabilidade e uma postura menos radical no enfrentamento de classe. Também não é de se desprezar que quase todos os distúrbios ocorridos no Roadway, no primeiro semestre de 1914, deram-se na ausência do presidente da Federação Marítima Luís Tirelli, que fazia uma longa viagem para divulgar o grupo.

Mesmo após a partida de Demoniz/Monica de Manaus, a unidade associativa continuou na abstração da oficialidade, que reivindicava sua execução reprimindo qualquer divergência com brutal violência. Já a Capitania, que procurava veicular imagem de imparcialidade, passaria a ser encarada como uma antagonista da mobilização dos subalternos, tendo em José Martini, sua personificação mais completa. Essas conclusões partem das tensões acirradas após a deflagração da Grande Guerra, em julho de 1914. A partir de então, a fome e o desemprego preponderaram nas pautas dos trabalhadores e, aproveitando-se disso, a Federação Marítima tentaria desviar o foco do autoritarismo dos oficiais para fortalecer a militarização das relações entre suas coligadas, usando a conflagração mundial como pretexto.

A Grande Guerra para os marítimos de Manaus

Durante a Grande Guerra, Manaus ficou isolada do mundo. Por conta dos bloqueios marítimos à cabotagem internacional, a cidade passou a sofrer escassez de alimentos, pois boa parte do seu comércio dependia de produtos importados transportados por navios ingleses e alemães. Além do bloqueio, os ataques aos navios mercantes no Atlântico geravam insegurança. Buscando uma solução, a Associação Comercial do Amazonas aventou ao governo Federal, em agosto de 1914, a utilização de navios do Lloyd Brasileiro no serviço de navegação entre Manaus, Belém, Europa e Estados Unidos. Essa e outras propostas, que incluíam até apropriação nacional de navios estrangeiros não progrediram e a cidade sofreu até o fim do conflito. O fracasso serviu para robustecer a ideia, fértil entre empresários locais, de que o governo Federal pouco se importava com o extremo norte. Não havia um navio sequer para escoar os principais produtos da Amazônia: a borracha e a castanha.³⁰

A navegação que continuava atendendo Manaus era de pequena cabotagem. Para se beneficiar disso, os armadores aumentaram os valores de fretes e passagens, negando qualquer reajuste de salários a seus empregados, vítimas da carestia de vida e de alugueis

³⁰ Moisés Araújo. *O grito dos trabalhadores*. Movimento operário, reivindicações e greves na Manaus da Grande Guerra (1914-1918). Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2018, pp. 35-37.

extorsivos cobrados em Manaus. Houve uma forte propaganda de discurso xenofóbico nos jornais da capital, acusando os países beligerantes como os verdadeiros responsáveis por essa calamidade. Novamente, os estrangeiros eram apontados como elementos de instabilidade social. Em contrapartida, jornais operários de Manaus, como *A Lucta Social*, associavam ideias de “pátria” e “nação” como origens e causas de guerras como aquela, empreendidas pelos patrões para fraturar a classe trabalhadora e arrancar-lhes direitos.³¹ A tese do jornal se mostrava correta, pois os pequenos e médios armadores já estavam se aproveitando do contexto beligerante para atacar conquistas da marinhagem no tabelamento salarial e por melhores condições de trabalho.

O momento dava condições materiais para a eclosão de protestos. Assim como no resto do mundo, a crise estava ligada ao crescimento econômico e aos problemas de abastecimento, sem que os salários acompanhassem o aumento dos preços e dos lucros e, finalmente, sem intervenção por parte do estado para amenizar a situação. Esse contexto permitia que uma greve tivesse margem de negociação porque havia emprego, ainda que precário e de exploração intensiva.³² Mas uma greve marítima diferia um tanto dos motins praticados desde antes da guerra.

Uma greve por melhores condições de vida e trabalho tendia a extrapolar o ambiente de bordo e necessitava de uma rede de apoio terrestre. É importante considerar que a escassez de armações levou os marítimos a permanecer mais tempo em Manaus, onde teciam laços sociais e afetivos cruciais para a fecundidade do associativismo e da mobilização operária. A despeito disso, o oficialato recrudescia códigos disciplinares para não perder o controle sobre a marinhagem. A tensão vivida no *front* europeu chegou a influenciar as autoridades no trato de revoltas fora da zona de guerra, como se o conflito endossasse contenções mais violentas contra quem não estivesse defendendo a “pátria”.³³ A parcela de origem militar da marinha mercante criava uma atmosfera de combate interno a quem considerava pouco leal à ordem naval ou a agitadores do movimento operário.

Em julho de 1915, a Federação Marítima tomou uma medida polêmica ao aprovar um projeto que alterava o perfil da entidade e suas relações com as coligadas. O projeto autorizou a filiação de militares da ativa “de todas as classes da Armada”; obrigou que todos os representantes das filiadas fossem oficiais marítimos, excluindo qualquer participação

³¹ Moisés Araújo. *O grito dos trabalhadores*, p. 45.

³² Luigi Biondi & Edilene Toledo. *Uma revolta urbana. A greve geral de 1917 em São Paulo*. São Paulo: Perseu Abramo, 2018, p. 87.

³³ Luciano Canfora. *1914*. São Paulo: Edusp, 2014, p. 64.

legislativa da marinhagem rasa nas decisões da Federação Marítima.³⁴ A mudança operou uma cisão definitiva no associativismo marítimo e escancarou o objetivo dos oficiais em dominar a vida associativa de seus comandados. Os inconformados também estavam sendo “convidados” a se retirarem da coligação, abrindo as comportas de revoltas marítimas sem precedentes no porto de Manaus.

A Federação Marítima oficializava a subordinação associativa a líderes militares inspirados pela guerra. Em caso de greves no convés e no fogo, a tensão social ao redor do mundo era o pretexto ideal para rechaçar o diálogo e enquadrar como indisciplina qualquer tipo de insatisfação. Outro ponto considerado era a possibilidade de uso da marinhagem mercante como força militar reserva em eventual conflito, que também embasava maior policiamento à organização dos trabalhadores. Por fim, a proposta de maior militarização da Federação Marítima acompanhou o retorno de Luís Tirelli a Manaus, que reassumiu o cargo de presidente da coligação, em 4 de novembro de 1915.³⁵ A partir de então, as tensões com as associações de convés e de fogo alcançariam um patamar inédito nas águas do Amazonas, aproveitando o clima militarizado da guerra.

A greve do fogo I. Alimentando as chamas

Em 26 de janeiro de 1916, a lancha *Branquita* era preparada para viajar a região do Purus. Por volta do meio dia, três foguistas procuravam o seu comandante Antonio Couto, solicitando a equipagem de três carvoeiros para os auxiliarem na longa jornada ao sudoeste do Amazonas. O superior afirmou que a *Branquita* “era de muito pequenas dimensões para que fossem necessários carvoeiros” e que “havia a bordo moços de convés que fariam perfeitamente o serviço”. Os foguistas acharam aquilo inadmissível e cruzaram os braços, atrasando a partida por um dia inteiro e sendo por fim demitidos pelo comandante. No dia seguinte, a lancha partiu com foguistas substitutos, sem carvoeiros e com moços de convés sobrecarregados.³⁶ Os demitidos tomaram então o rumo da União dos Foguistas e foram espalhar os disparates de algo que se repetiria ao longo do ano.

De janeiro a dezembro desse ano de 1916 é possível ler nos jornais, quase que diariamente, as insatisfações de foguistas e carvoeiros e sua conseqüente perseguição em terra e a bordo. Partindo disso, veremos uma paulatina escalada de tensões até o ponto culminante de uma greve do fogo, a principal greve marítima do Amazonas, que ganhou repercussão

³⁴ *JC. Manaus*, n. 4.018, 8 jul. 1915.

³⁵ *JC. Manaus*, n. 4.142, 5 nov. 1915.

³⁶ “A bordo da lancha ‘Branquita’ três tripulantes insurgiram-se, ontem”. *JC. Manaus*, n. 4.224, 27 jan. 1916.

nacional. A razão do pedido dos foguistas da *Branquita* ao comandante Couto é a melhor maneira de explicar o conteúdo da greve ocorrida meses após essas demissões. Atentemos à forma cuidadosa com que o trabalho nos fornos era executado.

Os carvoeiros e foguistas trabalhavam em harmonia para operar o sistema de combustão dos motores. Cada foguista era responsável por uma fornalha, sendo substituído durante os quartos. A maioria dos barcos vistos aqui possuía fornos únicos que demandavam apenas alternância no suprimento da fornalha e no carregamento de lenha ou carvão. Enquanto o foguista alimentava a caldeira, os carvoeiros abasteciam conforme a necessidade. Esses utilizavam uma logística nos depósitos de combustível para atender os foguistas da forma ágil e eficiente. Após alimentar o fogo, o foguista dedicava algum tempo observando as chamas, controlando-as e sem tirar o olho do barômetro. Por isso, o número de carvoeiros devia equivaler um tempo suficiente para uma observação segura da combustão. Isso evitava que o foguista se ocupasse de outras funções e prejudicasse a vigilância. Sucede que, para “economizar” durante a guerra, os armadores diminuíram a quantidade de carvoeiros e desequilibraram o serviço no fogo. Além de relegar carvoeiros ao desemprego, isso elevava os riscos das viagens com tripulantes estressados e exaustos, mais propensos a equívocos que geravam incêndios e explosões. Os riscos eram assumidos pelos armadores, garantidos na cobertura dos seguros que podia ser mais lucrativo até do que as viagens.³⁷

Vale dizer que não estamos tratando somente de uma questão econômica. Os armadores viam o serviço no fogo como um trabalho braçal facilmente substituível e associavam sua execução à incapacidade intelectual de seus ocupantes: homens e rapazes de ascendência indígena e africana. Por conta disso, os foguistas lutavam por formas mais humanizadas de exercer seus ofícios, ser reconhecidos como operários capazes de determinar suas próprias vidas e não corpos à disposição da “nação” ou de sua economia de exportação. Associações como a União dos Foguistas evidenciam em seus estatutos a vontade incessante de atestar a qualidade dos ofícios de fogo para combater a ideia de inferioridade atribuídas a eles. Daí o estímulo à leitura e ao comportamento regrado fora do local de trabalho.

O cuidado com as equipagens consistia também em evitar sobrecargas de trabalho prejudiciais à qualificação intelectual dos trabalhadores fora dos navios. A luta de foguistas e carvoeiros pelo lugar de trabalho dizia respeito à defesa das garantias que o trabalho livre propiciava no pós-abolição, ainda que de forma precária. Outro tipo de chama vinha sendo

³⁷ Na Grã-Bretanha desse mesmo período, os armadores executavam procedimento idêntico, assim como a mobilização e a intensa acusação de foguistas e carvoeiros a tais métodos desumanos de ganhar dinheiro. Alston Kennerley. “The Seamen’s Union, the National Maritime Board and Firemen. Labour Management in the British Mercantile Marine”. *The Northern Mariner/Le Marin du Nord*, n. 4, vol. 16, 1997, p. 23.

alimentada naqueles porões e ninguém seria capaz de contê-la diminuindo o número de carvoeiros e foguistas nos navios.

Dias após as demissões na *Branquita*, os foguistas espalhavam que a Capitania era cúmplice na autorização irregular daqueles desfalques. O caso mais recente era do vapor *Rio Juary* que partiu de Manaus com déficit de foguistas. Em nome da Capitania, uma nota foi enviada ao *Jornal do Comércio* em réplica a essa acusação. Após denunciar o que chamou de infâmias, o autor defende que o vapor saíra com tripulação até maior do que viera de Belém, embora sem esclarecer se o setor de fogo ia devidamente equipado ou não. Na conclusão, o texto conclama ao “público que avalie o critério de *certa gente*”,³⁸ no caso, os militantes da União dos Foguistas que andavam caluniando a Capitania e insuflando quebras na hierarquia naval. Textos como esse se tornaram recorrentes ao longo de 1916 e refletiam o cinismo do capitão do porto José Martini. Abramos um parêntese para o maior antagonista dos foguistas e carvoeiros de Manaus.

Em 1913, José Martini ganhou notoriedade na imprensa carioca por um episódio de autoritarismo. Então capitão de fragata do vapor de guerra *Carlos Gomes*, Martini teria obrigado o desembarque do seu imediato Alexandre Messeder por antipatia a ele. A justificativa de Martini à Inspetoria de Portos e Costas era indisciplina, mas era conhecimento geral na Marinha que “os dois oficiais não se olhavam muito bem”.³⁹ Os jornais deram atenção especial ao caso, trazendo duas leituras distintas que tinham a revolta dos marinheiros (1910) por eixo central. Para *A Época*, por exemplo, o oficial agiu bem porque a Marinha de Guerra andava “já tão abatida pelos constantes revezes que tem sofrido de dois anos a esta parte”. Nessa versão, o imediato merecia a reprimenda, pois a Marinha precisava reaver a autoridade do oficialato para podar novas insurreições de convés. Apesar disso, *A Época* lamentava reportar incidentes tais por parte de uma Marinha que devia merecer louros e não diatribes.⁴⁰ A segunda versão jornalística, do *Correio da Manhã*, foi mais repercutida e ajuda a tracejar o perfil do futuro capitão do porto do Amazonas.

Para o jornal, “o caso ocorrido no vapor de guerra *Carlos Gomes* é o mais vergonhoso possível”. O articulista tentou expor o quão absurdo era um comandante encolerizado desembarcar outro oficial, “mandando que o pusessem em um escaler e o jogassem na praia” aos gritos. Isso causara “o maior escândalo em rodas navais”, enquanto a Marinha lutava para se levantar “das peias que aprendeu desde 1910” com João Cândido e seus companheiros.

³⁸ *JC*. Manaus, n. 4229, 1º fev. 1916. Grifos meus.

³⁹ “Ainda o curioso caso do ‘Carlos Gomes’”. *Correio da Manhã*. Rio de Janeiro, n. 5.130, 15 fev. 1913.

⁴⁰ “Um caso lamentável em nossa Marinha”. *A Época*. Rio de Janeiro, n. 199, 14 fev. 1913.

Martini era exposto como um elemento do mundo violento e racista denunciado pela revolta de 1910. Seria um “mau exemplo que pode frutificar”, isto é, representava um risco de retrocesso autoritário da Marinha. Martini é ainda repisado como um “oficial reconhecidamente ríspido”, “arbitrário” e “déspota”.⁴¹ Em vista disso, Martini reagiu como viria a fazer rotineiramente em Manaus: fazendo dos jornais um palco para se vangloriar e debochar dos inimigos. Enviou uma resposta ao *Correio da Manhã* para “declarar aos vossos leitores, sob a garantia do meu nome, que é absolutamente falso aquilo quanto narraram à imprensa a respeito do desembarque do capitão de corveta Messeder”. Dizia ter cumprido algum protocolo disciplinar para substituir Messeder por outro. Em seguida, alegando-se vítima, ele se auto-elogia: “Não sei se a Marinha está desorganizada. No meu navio, porém, impera a lei. E tanta confiança tenho que o meu proceder só merece louvores, embora não os alcance”.⁴² Martini utilizaria qualquer poder incumbido para prevalecer sua vontade pessoal sobre os demais, resguardando o mundo vestigial da escravidão presente na Marinha e saudado por oficiais brancos iguais a ele.

Não é errôneo cogitar que o Ministério da Marinha tenha encontrado nele a figura ideal para lidar com os motins no Amazonas, elevados à sombra dos ex-marinheiros desterrados na região, em 1911. Martini aglutinava predicados de oficial ressentido com a marinhagem negra e mestiça, de forma que fazia questão de afirmar que seu comportamento ignorava o estado em que a Marinha se encontrava desde 1910, para prevalecer a “lei” da (sua) força. Isso explicaria porque a sua posse como capitão do porto do Amazonas, em 1916, foi tão bem festejada em Manaus.

Desde 1914, ao que parece, Martini ocupava interinamente a Capitania do Porto do Amazonas. Em 18 de fevereiro de 1916, o oficial tomou posse do cargo em definitivo. Foi recebido com pompas em um evento que contava com representantes da Associação dos Empregados do Comércio, Clube Naval, Associação dos Pilotos da Marinha Mercante e da Federação Marítima.⁴³ O apoio prestado pelas entidades de oficiais marítimos evidencia que Martini não estaria sozinho no freio das ações radicais da União dos Marinheiros e Moços e da União dos Foguistas. Enfim, cabe lembrar que os comandantes agiam como intermediários dos armadores e teciam elos entre seus patrões e a Capitania para pleitear vantagens a seus negócios. A presença de um déspota na autoridade máxima da marinha mercante no Amazonas, além de rancoroso à revolta de 1910, deve ter animado os promotores da unidade

⁴¹ “Escândalo naval. O comandante do vapor de guerra ‘Carlos Gomes’ expulsa de bordo o respectivo imediato”. *Correio da Manhã*. Rio de Janeiro, n. 5.129, 14 fev. 1913.

⁴² José Martini. “Escândalo Naval”. *Correio da Manhã*. Rio de Janeiro, n. 5.132, 17 fev. 1913.

⁴³ *JC*. Manaus, n. 4.247, 19 fev. 1916.

associativa e os sedentos por punições mais severas aos marítimos. Dito isso, retomemos os levantes do pessoal do fogo.

Algumas semanas após a posse de Martini, no dia 20 de março de 1916, o vapor *Comendador Eduardo* foi interditado por membros da União dos Foguistas. Perceba-se o mesmo padrão de tempo e espaço desses protestos: um vapor ancorado no Roadway, com rol de equipagem pronto e na véspera da partida. Aquele era um lugar propício para piquetes: um porto flutuante facilmente tomado pelos trabalhadores, mas em contrapartida, também pela polícia. Não havia rotas de fuga para além das águas do rio Negro. Ali o *Comendador Eduardo* recebia mercadorias quando diversos membros da União dos Foguistas subiram no vapor procurando o carvoeiro Francisco Luiz da Silva, que havia equipado por 60 mil-réis mensais, valor bem abaixo das tabelas aprovadas na greve de 1906, que definia salário de 120 mil-réis para cada carvoeiro.⁴⁴ Francisco não sabia dos seus direitos e foi com o pessoal da União dos Foguistas solicitar o aumento ao comandante Joaquim José da Matta, que não concordou e demitiu Francisco e mais outro carvoeiro. Matta também havia equipado foguistas com salários inferiores a 200 mil-réis. Pouco antes da partida, o presidente da União dos Foguistas José Severino do Nascimento Gaya tentou novamente adentrar o navio, mas foi barrado pelo comandante Matta. Naquele momento Gaya perdera voz na Federação Marítima por não possuir patente de oficial, requisito tornado obrigatório aos representantes das coligadas.

José Gaya era possivelmente natural do Rio de Janeiro. Não é possível definir com precisão a cor de sua pele, mas a certidão de óbito de sua filha a registra como parda.⁴⁵ Se formou como foguista na Marinha de Guerra em meio a colegas majoritariamente negros e mestiços. Na época da revolta dos marinheiros de 1910, ele era foguista no aviso *Tefé*.⁴⁶ Como outras lideranças vistas por aqui, Gaya foi uma testemunha, e quem sabe, agente dessa revolta. Em 1914, Monica/Demoniz e Gaya eram as principais lideranças dos subalternos da marinha mercante do Amazonas e tinham muito em comum: ambos vinham do Rio de Janeiro, viram de perto o movimento de João Cândido e seus companheiros e passaram a liderar associações marítimas, cujas pautas eram visivelmente inspiradas pela mobilização antirracista dos marinheiros da Armada. Gaya, em particular, pode ter sido designado pela matriz da União dos Foguistas para auxiliar a militância no extremo norte. Em 1916, Gaya era

⁴⁴ “A Corporação de Foguistas e Carvoeiros”. *JC*. Manaus, n. 802, 22 set. 1906.

⁴⁵ Brasil. Certidão de óbito n° 8.386: Hildete da Silva Gaya. Registro Civil, 1829-2021. Rio de Janeiro, Corregedor Geral de Justiça, 24 jul. 1982.

⁴⁶ *A Imprensa*. Rio de Janeiro, n. 1.004, 21 set. 1910.

um líder foguista com fama de agitador e de cabeça por trás das sublevações após rompimento com a Federação Marítima. A maioria da turma do fogo lhe rendia alguma lealdade e respeito.

De volta ao caso do *Comendador Eduardo*, o foguista mais antigo do navio, Afonso Coelho, convenceu outros dois colegas a cruzarem os braços contra o destrato feito a Gaya pelo comandante e a favor da tabela salarial. O vapor teve seu setor de fogo esvaziado e não conseguiu partir de Manaus. Enfurecido, o comandante levou tudo aos ouvidos do capitão Martini, no mesmo dia.⁴⁷

O *Jornal do Comércio* classificou o episódio como um “movimento de solidariedade de classe” entre foguistas e carvoeiros, sem condená-los de imediato, como se fazia com rebeldias individuais. José Martini, claro, pensou o contrário e não tardou em chamar a força policial e ordenar que recrutasse foguistas e carvoeiros substitutos. Os policiais usaram de ameaças e chantagens para buscar uma equipagem, algo não muito incomum na cidade. O historiador Rocha Pombo visitou Manaus no ano seguinte, quando se assustou com uma marcha da força policial pelas ruas e foi prevenido de que “aquilo por ali era assim mesmo: quando menos a gente se apercebia, estava o batalhão na rua... e quase sempre também na rua o Governo...”. As marcas de tiros pelos muros também chamavam atenção, a polícia era um Exército em guerra com a própria população.⁴⁸ Mas um dos foguistas coagidos pelos policiais zombou desse autoritarismo com astúcia: furou a greve, embarcou, recebeu a quantia abaixo da tabela e logo desertou para se juntar aos paredistas no Roadway. A polícia não sabia que recrutara Victorino Cruz, foguista da lancha *César* e conhecido militante da União dos Foguistas. Para amenizar a falha, os policiais o jogaram no xadrez da Primeira Delegacia de Manaus. E o *Comendador Eduardo* seguiu seu rumo com algumas substituições.⁴⁹

No dia seguinte, 21 de março de 1916, José Martini continuou perturbado por marítimos revoltados. Os foguistas Antonio Amaxin, Manoel Rocha Lima e Aprígio Jansen, e os marinheiros Antonio Joaquim Pereira, Alberto Gato e Leovegildo Costa, tripulantes da lancha *Maracarú*, estavam com soldadas atrasadas e bem abaixo do tabelamento acordado com a União dos Foguistas e a União dos Marinheiros e Moços. Em retaliação ao dono da lancha João Bezerra de Vasconcellos, eles decidiram denunciar uma grave infração do patrão. Ele mandava a lancha carregar e descarregar borracha pouco antes do porto de Manaus, na Ponta do Ismael, para evitar o pagamento de impostos. Feito isso, seguia para o alto rio Negro, burlando a fiscalização da Capitania e da Alfândega e sem pagar a tripulação.

⁴⁷ “Os foguistas e os carvoeiros do ‘Comendador Eduardo’ abandonaram, ontem, o seu navio”. *JC*. Manaus, n. 4.277, 21 mar. 1916.

⁴⁸ Rocha Pombo. *Notas de viagem* (Norte do Brasil). Rio de Janeiro: Benjamin de Águila, 1918, p. 199.

⁴⁹ “Ainda o caso do Comendador Eduardo. Indisciplinada atitude”. *JC*. Manaus, n. 4.279, 23 mar. 1916.

Como já afirmei, uma tática de resistência marítima consistia em manusear o regulamento das Capitânicas para enquadrar quem estivesse fora da lei, invertendo regras utilizadas contra eles próprios para reivindicar direitos ou punir seus antagonistas. O pessoal não obteve as soldadas de direito, mas prejudicaram e muito as transações de Vasconcellos que teve a lancha apreendida. Ao capitão do porto restou assentir à denúncia bem fornida de provas e argumentos.⁵⁰ Mas àqueles considerados mais radicais ou influenciados por agitadores, o estímulo a punições mais severas vinha diretamente de José Martini.

Não é difícil imaginar tensões vividas no Roadway afetando as relações de hierarquia durante as viagens. Um dia depois do pessoal da *Maracará* denunciar o seu patrão, a lancha *Patavina* partiu de Manaus rumo ao baixo Amazonas. Tarde da noite, quando ela alcançou Amajari, entre Manaus e Itacoatiara, “o fogueira Gabriel Luiz da Silva tentou enxovalhar a moralidade e o respeito que deviam reinar a bordo”. A notícia do *Jornal do Comércio* se cala sobre as razões de Gabriel. Restando-nos deduzir alguma das motivações já lidas aqui: baixos salários, maus tratos ou perseguição por levantes anteriores. O comandante Alípio Maciel mandou prender Gabriel e o entregou ao vapor *Rio Juary* que o trouxe de volta a Manaus. José Martini remeteu Gabriel à polícia, sendo recolhido no xadrez da Primeira Delegacia.⁵¹ Gabriel pode ter dividido cela com Victorino Cruz, detido ali há mais de quatro dias pelo boicote ao *Comendador Eduardo*.

Enquanto os tipógrafos do *Jornal do Comércio* preparavam as pranchas da notícia acima, José Gaya adentrou a redação. O presidente da União dos Fogueiras trazia uma nota contra a prisão do confrade Victorino Cruz, que estava sendo constrangido por capricho de José Martini. Gaya sugeria que o colega era vítima de uma prisão política, pois não havia sido instaurado inquérito algum.⁵² No Arquivo Público do Amazonas, consultei o Livro de Ocorrências da Primeira Delegacia de Manaus e, de fato, não há registro da entrada de Victorino Cruz em 1916.⁵³ Naquele tempo, a Capitania ficava na avenida Eduardo Ribeiro, paralela à rua Marechal Deodoro, onde ficava a Primeira Delegacia de Manaus. Em largos passos entre uma e outra, as duas eram alcançadas facilmente. Estava em curso uma ação conjunta entre polícia e Capitania para reprimir indivíduos e dispersar aglomerações de marítimos, que se tornaram alvos de uma intensa e violenta repressão. Vamos a mais um caso.

⁵⁰ “Um espertalhão de marca. Pelo rio Negro andava uma lancha a fazer cabotagem ilegalmente”. *JC*. Manaus, n. 4.278, 22 mar. 1916.

⁵¹ “Indisciplina. Um fogueira da ‘Patavina’ não procedeu direito a bordo”. *JC*. Manaus, n. 4.280, 24 mar. 1916.

⁵² “Queixas do povo”. *JC*. Manaus, n. 4.280, 24 mar. 1916.

⁵³ Livro de Ocorrências da Primeira Delegacia de Manaus (1916). Manuscrito. Arquivo Público do Amazonas.

O marítimo Rufino Virgolino da Costa estava no botequim Sereia, na rua Municipal (atual avenida Sete de Setembro), às 16h:30m do dia 27 de março de 1916. Não sabemos que tipo de conversa travava ou que aviso emitia no recinto, mas “um guarda civil à paisana deu voz de prisão a Rufino, que não se opôs e se deixou revistar”. Rufino foi algemado e conduzido por um guarda que o seguia atrás. Iam os dois pela calçada do Ginásio Amazonense, quando o guarda atacou Rufino pelas costas com uma bengala. Batia com tanta força na cabeça do marítimo que espatifou a arma. O assassinato só não se consumou em pleno dia porque “populares intervieram, levando o embarcação para a farmácia Galeno, enquanto o guarda civil criminoso seguia pela rua Dr. Jorge de Moraes, calmamente, com os pedaços da bengala na mão”.⁵⁴ O *Jornal do Comércio* deixou implícito uma onda de violência orquestrada contra esses trabalhadores. A tentativa de homicídio soava encomendada e podia ser um aviso de outras. Os foguistas, em especial, estavam cientes da perseguição do capitão do porto que todo dia encontrava alguém para prender ou alguma reunião para dispersar.

Poucos dias depois, por alguma razão, quatro foguistas atrasaram seus embarques no *Antonio Bittencourt*. Martini acusou-os de deserção e mandou recolhê-los por 15 dias na Primeira Delegacia que virou uma masmorra de marítimos. Esse tipo de atuação era noticiado como ameaça e reforço de poder do capitão, na coluna “O que houve na Capitania” do *Jornal do Comércio*. É provável que os presos fossem membros da União dos Foguistas, atuantes em favor do embarque de carvoeiros.⁵⁵ No dia seguinte a essa publicação, o comandante da lancha *Herman* consultou o capitão do porto se era obrigatório levar a quantidade de carvoeiros exigida pelos foguistas, sendo respondido na mesma coluna que não era.⁵⁶ Martini estava incomodado com essa mobilização e por isso buscou atingir José Gaya, a principal liderança da luta contra os desfalques no fogo.

O episódio a seguir não deixou pista alguma na documentação produzida no Amazonas, mas foi abordado pela imprensa carioca. Poucos dias após os eventos supracitados, José Martini abriu um inquérito administrativo contra Gaya. Possivelmente deve ter arrolado o foguista como um difusor de desordem ou de quebra de hierarquia que comprometia a segurança da navegação comercial. O presidente da União dos Foguistas, contudo, não atendeu à intimação do capitão do porto e foi preso sem demora. Gaya impetrou então um habeas-corpus a um juiz federal do Amazonas, concedido em 12 de abril de 1916 e autorizado pelo Supremo Tribunal Federal. O ministro Sebastião de Lacerda foi o relator que

⁵⁴ “Um embarcação foi, ontem, espancado”. *JC*. Manaus, n. 4.284, 28 mar. 1916.

⁵⁵ “O que houve na Capitania”. *JC*. Manaus, n. 4.293, 6 abr. 1916.

⁵⁶ “O que houve na Capitania”. *JC*. Manaus, n. 4.294, 7 abr. 1916.

considerou a prisão ilegal porque o foguista estava fora da jurisdição do capitão do porto do Amazonas. Presumo que Gaya fosse matriculado na Capitania do Pará, uma manobra astuta para restringir o poder de Martini. Por fim, o *Correio da Manhã* sublinhou certo “aspecto político” no procedimento do capitão do porto contra Gaya.⁵⁷ Perante os colegas, o líder foguista saiu da cadeia com moral bastante elevada. Não sem razão, nesse mesmo mês de abril, a tensão entre foguistas e Capitania atingiria o ápice com aquilo que a marinhagem mais abominava: o uso do castigo físico a bordo.

Estopim. O caso *Walter*

No dia 17 de abril de 1916, um homem bastante debilitado adentrou a redação do *Jornal do Comércio*. Desde 1914, os jornalistas não publicavam algo similar ao que foi narrado pelo visitante. Chamava-se Alfredo Alves Maia, foguista do vapor *Walter*, comandado por José de Macedo Vianna. Acomodado pelos redatores, Maia contou que foi “perseguido atrozmente pelo comandante dessa embarcação, quando em viagem”. A coisa se deu após um princípio de motim no qual Maia fora apontado como líder e, por ordem de Vianna, “amarrado ao mastro, tendo uma ligeira refeição de 24 em 24 horas”. Nessas condições ainda sofreu “pancadas inúmeras” do próprio comandante. Depois foi jogado do navio e preso em algum lugar no Acre. Mas ele fugiu da prisão e embarcou num vapor para Manaus. “E, aqui mesmo, não cessaram as perseguições”. O comandante Vianna saiu com a polícia para caçar Maia e seus colegas que, ao chegarem a Manaus, desertaram do *Walter* quando foram obrigados a viajar para Belém com o mesmo salário pago para irem ao Acre.⁵⁸ Havia um conluio entre polícia e Capitania para permitir que os oficiais usassem a crise como pretexto para massacrar trabalhadores e minar direitos costumeiros, como o prévio aviso da alteração de rotas. O caso de tortura e tirania tocou os redatores que elaboraram um editorial criticando o comportamento do oficial, tal como fizera durante a campanha da União dos Marinheiros e Moços contra maus tratos, em 1914.

Na manhã seguinte, Maia e seus companheiros informaram à União dos Foguistas sobre o uso do castigo físico e o desrespeito à viagem acertada com eles. Por volta das 17 horas, próximo à entrada do Roadway, o comandante Vianna seguia para o *Walter* depois de aprovar na Capitania a mudança de rota para Belém, quando três foguistas avançaram contra

⁵⁷ *O Imparcial*. Rio de Janeiro, n. 1.197, 13 abr. 1916. *Correio da Manhã*. Rio de Janeiro, n. 6.258, 13 abr. 1916. Não localizei outra documentação referente ao caso e nenhum indício no fundo do STF no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

⁵⁸ “Tratamento bárbaro. Perseguição de foguistas”. *JC*. Manaus, n. 4.303B, 18 abr. 1916.

ele “armados de cacete, vibrando-lhe um deles fortes pancadas na cabeça, inutilizando-lhe completamente o chapéu de palha que trazia”. O grupo ainda teria disparado três tiros de revólver e evadido pela avenida Eduardo Ribeiro. Nenhum dos supostos tiros acertou Vianna.

Com as pernas bambas e uma dor de cabeça, o oficial voltou à Capitania para relatar o atentado. José Martini tomou nota e pediu uma escolta policial para que o comandante embarcasse no *Walter*. Quanto ao uso de castigo físico, Martini recebeu dois foguistas do mesmo vapor que exigiram uma posição sua. A dupla era matriculada no Pará e podia denunciar sem temer represálias de Martini. Já os agressores de Vianna fugiram e ninguém soube dizer quem eram eles. Mas, para o *Jornal do Comércio*, “nossa reportagem conseguiu saber que são todos eles membros da União dos Foguistas”. As fontes eram conjecturas do capitão do porto.

À noite, a redação do *Jornal do Comércio* recebeu uma circular da União dos Foguistas sobre a aprovação de uma “parede pacífica” contra a tortura a bordo. Algum empregado do jornal deve ter descido a avenida Eduardo Ribeiro até o Roadway para avisar Vianna, pois o navio partiu rapidamente antes que os tripulantes soubessem da greve. Quando os tipógrafos estavam quase encerrando o serviço, chegou outra circular dos foguistas, comunicando a suspensão da greve em razão da saída precipitada do *Walter*.⁵⁹ Mas o rumor de uma paralisação ganhou as ruas e se alastraria na manhã seguinte.

O fascículo do *Jornal do Comércio* sobre o episódio do *Walter* circulava de mão em mão nas primeiras horas do dia 21 de abril de 1916. O atentado a Vianna era o assunto do momento e não se sabia ao certo se a greve estava em curso ou suspensa. O prático do *Walter* Manoel Pinto Bandeira, que não tinha seguido para Belém, andava pela avenida Eduardo Ribeiro “a arrotar valentias” e “ameaçava quantos encontrava”. Estava com um revólver dizendo que responderia a bala se os foguistas fizessem com ele o mesmo que com Vianna. Quando o prático contava vantagens na Casa Ramos, um foguista denunciou à polícia o seu porte de arma e ele foi conduzido à Segunda Delegacia. Bandeira contou ao delegado que ele seria alvo de uma agressão promovida por foguistas. Logo em seguida, foi posto em liberdade porque possuía patente da Guarda Nacional.⁶⁰ Os oficiais estavam tendo um dia difícil colhendo o que plantaram com o castigo físico.

José Gaya pediu ao *Jornal do Comércio* uma retificação acerca do caso *Walter*. Segundo ele, todos os foguistas desse navio eram matriculados no Pará, mas sempre saíam de

⁵⁹ “O caso do ‘Walter’. O comandante desse vapor foi agredido a cacetadas e a tiros. A União dos Foguistas declarou-se em parede pacífica”. *JC*. Manaus, n. 4.304B, 19 abr. 1916.

⁶⁰ *JC*. Manaus, n. 4.305, 20 abr. 1916. *JC*. Manaus, n. 4.306, 21 abr. 1916.

Manaus porque ali residiam.⁶¹ O comandante Vianna, portanto, não cumpriu com a palavra sobre a mudança da rota para Belém e valeu-se da matrícula dos tripulantes para obrigá-los a servirem noutra empreitada, diferente do combinado. O presidente da União dos Foguistas evidenciou a tática usada para burlar a jurisdição de Martini e evitar ações de vingança e abertura de inquérito no Amazonas: ele e sua militância transferiam matrículas conforme o ambiente político e associativo das cidades.⁶²

Na verdade, a Capitania do Amazonas não detinha controle algum sobre o movimento de marítimos, pois a quantidade de residentes não correspondia ao número de matrículas. Um marítimo podia muito bem trabalhar em rotas de leste a oeste do rio Amazonas, manter matrícula no Pará e morar em Manaus. Essa última condição é que era determinante às filiações e não a subordinação a essa ou aquela Capitania. Assim, frequentemente o órgão federal apelava ao direito da força para fazer valer autoridade sobre marítimos que agiam nas fimbrias do seu domínio.

Os foguistas e carvoeiros de Manaus estavam cientes de que qualquer ação contrária ao funcionamento da Capitania seria enquadrada como indisciplina grave, principalmente articulações coletivas que afetassem a navegação comercial. Mas, com certo apoio de figurões da política local, bons advogados e manuseio astuto dos regulamentos, às 20 horas do dia 25 de abril, a União dos Foguistas deu sinal positivo para a greve.⁶³

A greve do fogo II. A Capitania dos marítimos na “costa marroquina”

A União dos Foguistas declarou-se em greve “pacífica” após a assembleia do dia 25 de abril. Dentre os objetivos do movimento, estavam: punição da Capitania ao comandante do *Walter* pelos castigos físicos e maior rigor para que isso nunca mais se repetisse na marinha mercante; cumprimento do tabelamento salarial de 1906 e da lotação mínima dos navios; e proteger os foguistas dos cortes no setor. O líder Gaya não se dispôs diretamente com os armadores, mas através de pressão exercida contra a Capitania para fazer valer o regulamento e evitar a interferência de interesses privados. Os grevistas exigiam que a repartição atuasse como um órgão receptor de demandas da categoria, que atuasse conforme o interesse público, como uma espécie de corte trabalhista. Como a Capitania estava subordinada ao Ministério da

⁶¹ *JC. Manaus*, n. 4.306, 21 abr. 1916.

⁶² Por isso, o Ministério da Marinha reportava números insignificantes de matrículas, mas discrepantes à presença da categoria em Manaus e sua importância associativa. Por exemplo, nesse ano de 1916, havia pouco mais de 200 matriculados no Amazonas. Cf. Alexandrino de Alencar. *Relatório do ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1916 e 1918.

⁶³ “Associações. Convite”. *JC. Manaus*, n. 4.308, 23 abr. 1916.

Marinha e não aos governos locais, os foguistas obtiveram atenção nacional às suas exigências. Uma tática usada pelos grevistas para circular informação foi comunicar à imprensa sobre o envio e o conteúdo de telegramas dirigidos à Capitania e ao Ministério da Marinha.

Às 14 horas de 15 de maio de 1916, o correio entregou na Capitania dois ofícios anônimos endereçados a José Martini e a seu secretário Souza Cruz. A carta dirigida a Martini “aconselha[va] o capitão do porto a tomar providências na questão dos foguistas, pois, não o fazendo, teria o dissabor de ver perturbada a ordem em sua repartição”. Dizia ainda “que a causa preponderante em tal questão” era o “comandante do vapor *Walter* não ter recebido a necessária punição”. Aquele castigo físico ofendia as conquistas galgadas pela categoria em 1910, no Rio de Janeiro, e em 1914, em Manaus.

Ocorre que Martini era um inimigo dos companheiros de João Cândido e vibrava com demonstrações de crueldade dos oficiais. Naquela altura, os foguistas tinham ciência da sua má fama, senão pelos jornais cariocas por meio da matriz da União dos Foguistas. A carta enviada ao secretário avisava para ele parar de autorizar os desfalques no fogo, posto que os grevistas zelassem pelas lotações mínimas.⁶⁴ A greve não visava impedir todo o movimento naval enquanto não fossem atendidas suas reivindicações, mas sim ocupar as funções da Capitania: no curso da greve, os navios só partiriam cumprindo obrigações previstas no regulamento do órgão sob vigilância da União dos Foguistas. Martini considerou que a mobilização ameaçava sua vida, então requereu ao chefe de polícia João Lopes Pereira que cercassem o prédio da Capitania. Isolado na repartição, Martini passou a dissertar sobre a greve em cartas enviadas ao *Jornal do Comércio*, nas quais conferia desatino e irracionalidade à rebeldia maruja, imagens bem recepcionadas pela imprensa desde 1911. Eivados de racismo e cinismo, seus textos consistem na principal fonte sobre essa greve do fogo. Na primeira página do *Jornal do Comércio*, de 17 de maio de 1916, José Martini assinava o texto “A greve dos foguistas”. O capitão do porto recuperou parte da cronologia da greve, levando-nos a alguns dias antes do recebimento dos ofícios dos foguistas.

Desde o dia 10 de maio, os foguistas faziam piquetes no Roadway. Segundo Martini, os grevistas retiravam à força os tripulantes embarcados que eram ameaçados e intimidados por um número expressivo de paredistas. O movimento era orquestrado por “capangas” da União dos Foguistas que portavam armas de fogo e cacetes. Martini desenhou esse cenário em um telegrama cifrado, enviado ao inspetor de portos e costas Adelino Martins, no dia 13 de

⁶⁴ “Graves ameaças. A Capitania do Porto acha-se protegida pela polícia”. *JC*. Manaus, n. 4.331, 16 mai. 1916.

maio, pedindo autorização para “completar o pessoal de fogo com gente de convés, no intuito de evitar a interrupção do tráfego comercial”. O uso de fura-greves foi concedido. Além de tentar enfraquecer a greve, equipar marinheiros e moços no fogo era uma forma de semear discórdia entre a marinhagem. Entretanto, a medida não surtiu efeito e os piquetes continuaram de pé. Martini não controlava o porto e tampouco a Capitania. Dessa vez, a normalidade teimava em retornar com ameaças e coação policial. O próprio Martini reclamou que o conflito mundial impedia que o governo federal enviasse um vaso de guerra até Manaus para abrir fogo contra aquela gente.⁶⁵ Certamente foguistas e carvoeiros também sabiam que isso não ocorreria.

O capitão do porto chegou a revelar uma interessante constatação: José Gaya, líder da greve, havia tomado a Capitania pelos foguistas e carvoeiros, passando a proceder com a fiscalização de lotação e despachos de navios com plena autonomia. Não existem, até o momento, evidências de algo parecido nas greves marítimas do Brasil. Pela primeira vez, o órgão federal era gerido pelos trabalhadores em prol deles mesmos. Eles estavam assegurando viagens mais seguras para os navios, com equipagens completas, remuneradas conforme a duração das rotas e melhor do que antes. Tratava-se de uma espécie de autogestão de uma corte trabalhista. Foi nesse contexto que Martini e seu secretário receberam as cartas dos grevistas: estavam presos no prédio da Capitania cercado de policiais, enquanto foguistas e carvoeiros fiscalizavam e protegiam a navegação comercial do lado de fora. A audácia de Gaya em “tornar-se efetivamente [...], a primeira autoridade naval do Porto” durou dois ou três dias. Com porto e Capitania nas mãos dos ocupantes mais rasos da marinha mercante, a orla do rio Negro converteu-se, nas palavras de Martini, numa “costa marroquina”.⁶⁶

O capitão do porto possivelmente referia-se à “crise de Agadir”. Agadir é um porto do Marrocos meridional. Em 1910, um cruzador francês aportou ali, afirmando a soberania francesa sobre o lugar. Em seguida a Alemanha reagiu e enviou, por ordem de Guilherme II, um contratorpedeiro como aviso e protesto à ocupação francesa do interior do Marrocos. A França não controlava o interior do país por uma série de levantes endêmicos naquela zona. Tais rebeliões eram o pretexto para que os franceses levassem adiante uma intervenção. Os alemães consideravam que as rebeliões eram produzidas pelos franceses a fim de criarem uma desculpa para alargar influência no interior marroquino. Já a França acusava a Alemanha de insuflar as revoltas e provocar a revisão dos acordos, favorecendo os interesses alemães de penetrar na África. As tensões se estenderam até 1912, e pensava-se que uma guerra entre

⁶⁵ José Martini. “A greve dos foguistas”. *JC. Manaus*, n. 4.332, 17 mai. 1916.

⁶⁶ *Idem*.

França e Alemanha estouraria a qualquer momento. O acordo final foi o seguinte: Marrocos tornou-se um protetorado francês, enquanto colônias na África equatorial seriam concedidas à Alemanha.⁶⁷

Não sabemos ao certo quem Martini via como franceses ou alemães na disputa entre ele e o pessoal do fogo, mas podemos aferir sua interpretação de que o porto estava sendo disputado por duas forças: oficiais e subalternos. E as reivindicações desses últimos seriam um pretexto para a tomada de poder daquele “território”. Baseado no que sabemos de Martini, dificilmente ele veria habilidades diplomáticas em foguistas e carvoeiros, quando os acusava justamente de agir por impulsos e estímulos externos. Contudo, é sintomático que o capitão do porto tenha buscado paralelos no continente africano para o que vivia em Manaus. Embora o norte da África tenha suas próprias experiências de exploração e colonização, um tanto distante do tráfico de escravos que vitimou os antepassados de boa parte daqueles grevistas, a associação entre esses dois portos sugere um processo de racialização da subversão de foguistas e carvoeiros ao tomarem e controlarem a Capitania e o porto de Manaus.

José Martini lamuriava que, se os foguistas e carvoeiros não tivessem transformado “o litoral do rio Negro na costa marroquina”, a Capitania teria dado mais atenção à lotação dos navios. Em caso de déficits de equipagens, ele encorajaria os armadores a negociarem com seus empregados. Martini repetia que cada armador seguia um protocolo próprio, independente dele, e que “tudo se resolveria suavemente” pelas “condições sociais da oferta e da procura”. Mas tanto ele quanto os grevistas sabia que não havia paridade de forças nessas negociações e que as exigências podiam desaguar em castigos corporais por indisciplina. Martini mostrava-se aos leitores do *Jornal do Comércio* como uma vítima de homens incapazes de ponderar seus próprios atos. E quanto a isso, o capitão se contradizia ao elencar o que considerou um absurdo dos grevistas.

A União dos Foguistas telegrafou ao ministro da Marinha Alexandrino Faria de Alencar, noticiando que estavam “proclamando a sua independência para com a Capitania e substituindo-se a esta”. Em nome dos grevistas, a entidade exigiu do ministro a demissão de José Martini. O capitão do porto viu-se encurralado na repartição enquanto um grupo de subalternos assumia suas funções com mais afinco e responsabilidade que ele próprio.

Martini ainda rechaçou parte da opinião pública que o via como pivô daquilo tudo, como um oficial obcecado com a própria imagem que só pensava numa candidatura política no futuro. Em resposta, dizia não ter interesse em “politicagem” e que só mantinha “relações

⁶⁷ Luciano Canfora. 1914, pp. 63-64.

de cortesia ou afetuosas com todas as pessoas dignas que o consideraram, independentemente das opiniões políticas destas”. Nem só de cortesia era a proximidade entre Martini e Jônatas Pedrosa, pois a Capitania dispunha da polícia estadual como em nenhuma outra gestão. Martini também afirmava que recebera a “herança da greve em formação” quando assumiu o cargo, referindo-se aos conflitos de hierarquia ocorridos desde 1911.

Por três dias os grevistas impediram que os navios saíssem desfalcados do Roadway. Membros da União dos Foguistas faziam às vezes de fiscais. Cada navio chegado a Manaus era interpelado por escaleres tripulados por foguistas, que embarcavam e verificavam as condições de trabalho das tripulações. Durante as partidas, o mesmo procedimento era efetuado, vigiando os grevistas acordos de salários e rol de equipagem.

No dia 16 de maio, Martini cantava vitórias porque ainda não tinha sido demitido e porque passaria ao ministro Alencar documentos provando sua inocência. Em seguida, partia para a ironia, convencendo a si mesmo de que estava por cima: “folgo com a greve porque me diverte. Nada há tão encantador como o boato, principalmente o boato terrorista”. Dizia que as cartas anônimas e a abordagem que os grevistas faziam aos navios eram “sempre fonte de riso: enfim, são fatos novos a cortar a monotonia do trabalho habitual”.

Destituído de sua autoridade, Martini escrevia isolado no prédio, onde se negava a receber emissários da União dos Foguistas. Não buscava diálogo, queria que a greve se estendesse ao máximo, para que a repressão fosse a mais cruel possível, “o que não será difícil com o apoio incessante da polícia estadual, as quais estão [*sic*] acrescidas as forças federais de terra e mar, se porventura se tornarem insuficientes”.

O capitão do porto suspeitava que foguistas e carvoeiros, sozinhos, não teriam chegado a um movimento tão sofisticado. Ele reescreve a máxima de que alguém, mais astuto, estaria “enchendo o cérebro” desses homens com “supostos direitos” que eles não tinham condições de compreender. Tal entendimento embasava a necessidade da tutela associativa da marinhagem e, quando possível, do uso do castigo físico como medida disciplinar. Para ele, a marinhagem estava sendo

arrastada a isso por uma individualidade mais astuta (realizando o prolóquio: em terra de cegos o caolho é rei) está hoje bem como o chefe [Gaya], suggestionados por advogados inescrupulosos, que lhe encham o cérebro de supostos direitos, omitindo os seus deveres e fascinados por políticos que a desviam do caminho reto: aqueles [...] absorvendo-lhe o dinheiro, estes cobiçando-lhe os votos. Assim, os homens hoje não sabem ao certo porque se meteram em greve, nem porque ainda continuam nela [...].⁶⁸

⁶⁸ José Martini. A greve dos foguistas.

Martini destilou ainda mais veneno ao torcer para que a quantidade de fura-greves, trazidos de Belém, criasse um exército de reserva tal que afetasse o salário do pessoal do fogo. O desfecho ideal para Martini seria os foguistas e carvoeiros terminarem em condições piores que antes da greve, com a “lei da oferta e da procura” gerando uma competição violenta entre eles. Isso solaparia a solidariedade entre pessoas tidas por inaptas ao trabalho livre, incapazes de entender noções básicas de economia e de política, e que por isso eram manipuláveis por espertalhões e caçadores de votos.

Nas eleições estaduais de 1918, descobrimos alguns dos políticos aliados dos grevistas de 1916. A União dos Foguistas indicou a quem apoiaria para deputado estadual, dentre eles, o ex-governador Antonio Bittencourt, inimigo do governo Pedrosa e de seus simpatizantes. Outros candidatos eram figuras estratégicas para os interesses associação, como o redator-chefe do *Jornal do Comércio* Vicente Reis, e o advogado da associação Francisco da Rocha e Silva, acusado por Martini de “encher o cérebro” dos foguistas com “supostos direitos”. A lista da União dos Foguistas para a eleição de 1918 decerto era tributária de alianças compostas em 1916.⁶⁹

A greve, portanto, é outra evidência da luta dos trabalhadores por legitimar sua condição de sujeito político. Porque, embora imersos nas disputas oligárquicas, eles conseguiram se aproveitar de suas brechas para valer seus próprios interesses, enquanto sabiam ser decisivos nas eleições estaduais. Os foguistas e carvoeiros estavam provando, diante de várias interdições sociais, que buscar seu apoio importava tanto pelos votos quanto por sua capacidade de mobilização.⁷⁰ A greve de 1916 demonstrou o poder coletivo de foguistas e carvoeiros por aquilo que consideravam justo e uma capacidade de gerir de forma autônoma seus lugares de trabalho. A greve mostrava como que um retorno simbólico à autonomia das equipagens antes dos vapores, quando os tripulantes detinham relativo controle sobre pagamentos, jornadas de trabalho, papel dos contratadores etc.

⁶⁹ União dos Foguistas. “Ao eleitorado amazonense”. *A Capital*. Manaus, n. 472, 10 nov. 1918. Os indicados a deputado estadual eram, na grande maioria, de estratos sociais mais elevados que dos membros da União dos Foguistas, mas denotam a teia de relações que ela vinha tecendo para sobreviver à dura repressão de 1916. São eles: Antonio Bittencourt (funcionário público aposentado); Manoel Miranda Simões (advogado); Vicente Reis (jornalista); Vivaldo Lima (médico); José Cardoso Ramalho Júnior (proprietário); Epaminondas de Albuquerque (jornalista); Caio de Campos Valadares (advogado); Aggeio da Costa Ramos (oficial do Exército); Joaquim Vidal Pessoa (oficial do Exército); Hidelbrando Luiz Antony (proprietário); Francisco Laurentino do Bonfim (advogado); Virgílio Xavier de Souza (empregado do comércio); Joaquim de Barros Alencar (advogado); Elviro Dantas (advogado); José Alves de Souza Brazil (advogado); Olavo Machado (oficial da Armada); Francisco da Rocha e Silva (advogado); Joaquim Gondim de Albuquerque Lins (jornalista); Permínio Damasceno (comandante da marinha mercante).

⁷⁰ Aldrin Castellucci & Felipe Azevedo e Souza. “À margem dos grandes esquemas. O associativismo político-eleitoral dos trabalhadores de Pernambuco e da Bahia na Primeira República”. *Estudos Históricos*, vol. 35, n. 75, 2022, p. 20.

Por fim, a greve perdeu força aos poucos, conforme os armadores se negavam a atender as exigências na medida em que a polícia estadual avançava para desmobilizá-la. No dia 17 de maio, a União dos Foguistas solicitou à Delegacia Fiscal a entrega da importância de 500 mil-réis depositada na sua caderneta. Presumo que o valor seria utilizado como espécie de fundo de greve, mas que não foi suficiente para estender o movimento.⁷¹ Os grevistas recuaram quando a polícia de Pedrosa armou uma operação que rendeu prisões arbitrárias, violência física e muita intimidação armada.

Se levarmos em consideração a reunião do dia 25 de abril, que possivelmente deliberou sobre a greve, e sua dispersão pela força policial entre os dias 22 e 23 de maio, somam-se por volta de 29 dias de mobilização, sendo três deles de tomada da Capitania e do porto de Manaus. É digno de nota que foguistas e carvoeiros tenham obtido o feito de assenhorearem-se da navegação por quase um mês. O grupo pode não ter alcançado plenamente seus objetivos, mas fizeram ouvir sua “coragem barulhenta” para além das águas do rio Negro. Foguistas e carvoeiros provaram a homens como José Martini, que a segurança da navegação era interesse de quem nela trabalhava, além do quão desumano era despachar navios com marítimos sobrecarregados e incertos de que voltariam com vida. O movimento sugere ainda que a União dos Foguistas tenha atuado na regulação do trânsito naval. A greve não se resumiu a exigir demandas, mas expressou a capacidade de um exercício de autoridade humanizado, que valorizasse os lugares de trabalho da marinhagem e não apenas como corpos subalternizados e obedientes.

A vingança de José Martini

No dia 20 de maio de 1916, uma operação policial normalizou parcialmente o tráfego naval. “Os foguistas, por sua vez, mantiveram-se na atitude hostil que haviam tomado e o seu presidente [José do Nascimento Gaya], dizendo-se perseguido, requereu habeas-corpus” ao juiz Francisco Tavares da Cunha Mello. O advogado da União dos Foguistas Francisco da Rocha e Silva apelou por Gaya, em vista dele “estar ameaçado de ser preso e deportado por ato de violência da polícia, que assim cumpre ordens do capitão do porto, em cujo desagrado se afirma ter incorrido o paciente, pelo motivo de vir prestando solícita assistência a seus companheiros de classe, membros daquela sociedade”. Talvez Martini ameaçasse Gaya com o mesmo destino dos ex-marinheiros: o desterro no sudoeste amazônico. Em juízo, José Martini e o chefe de polícia João Lopes Pereira negaram a acusação de que trabalhavam juntos para

⁷¹ *JC. Manaus*, n. 4.333, 18 mai. 1916.

constranger a liberdade de Gaya. O juiz foi favorável aos dois, negou o habeas-corpus baseado na falta de provas da acusação e na parcialidade dos testemunhos dos membros da União dos Foguistas.⁷² Gaya tornara-se o maior desafeto do capitão do porto e o principal alvo da polícia do Amazonas.

O *Jornal do Comércio*, de 23 de maio de 1916, noticiava que José Martini havia baixado uma portaria, afirmando que “a situação atual dos foguistas é mais grave que anteriormente, pois que os seus vencimentos agora serão menores”. Após essa provocação, decidira “considerar desertores não só os que foram violentamente privados de embarque, como os que, sugestionados, abandonaram os navios, sem ameaça pessoal, multando a todos na quantia de 36 mil-réis”. Segundo Martini, a multa deveria ser mais elevada, não fosse sua “compaixão” com a redução dos soldos dos foguistas.⁷³ Suas ironias provavam que a ameaça dos foguistas à sua autoridade o abalara profundamente. Armadores, comandantes e políticos passaram a pressioná-lo para que o feito dos grevistas nunca mais se repetisse.

Martini incumbiu-se de recuperar sua imagem de chefe viril e impoluto, ao procurar uma maneira de evitar que rebeldias, muitas vezes gestadas dentro dos navios e, portanto, fora do domínio das Capitânicas, desencadeassem greves e outras mobilizações. No Rio de Janeiro, um grupo de comandantes acusava certas “dificuldades para agir nos casos de graves faltas disciplinares ou mesmo de crimes [...], praticados a bordo dos navios dos seus respectivos comandos”. Reclamava que “os delinquentes conseguem facilmente ‘habeas-corpus’, ou escapam-se imediatamente, pela falta de diligências essenciais ao pedido de prisão preventiva”. A reação de José Martini na experiência da recente greve de foguistas foi referida como exemplar: o capitão solicitou a um advogado de Manaus, Ricardo Amorim, a produção de um formulário de procedimento em caso de crimes praticados a bordo dos navios mercantes e enviou ao Ministério da Marinha.⁷⁴ No dia 25 de julho de 1916, o ministro Alexandrino de Alencar mandou adotar o formulário em toda a marinha mercante.

Anexado no relatório do ministro Alencar, lemos o formulário de Martini. Primeiro, a versão provisória apresenta o procedimento a ser tomado por comandantes para executar uma prisão em flagrante. Segundo, a formação de culpa desses “autos crimes” segue o rito de registro das delegacias de polícia: consta uma autuação com arrolamento do(s) acusado(s), assinada por quem servisse de escrivão; a descrição de tempo e lugar da ocorrência, com

⁷² *JC. Manaus*, n. 4.337, 22 mai. 1916.

⁷³ *JC. Manaus*, n. 4.338, 23 mai. 1916.

⁷⁴ “Os delitos de bordo serão doravante devidamente punidos. Foi aprovado um formulário para o flagrante”. *A Rua*. Rio de Janeiro, n. 199, 22 jul. 1916.

descrição detalhada do delito. O acusado seria trazido perante o comandante e três testemunhas “que assistirão à execução do delito e ao ato de prisão do delinquente”.

Todos os arrolados deviam informar naturalidade, idade, profissão, estado civil, lugar de residência e grau de alfabetização. Em caso de ferimentos, era aconselhado exame de corpo de delito feito por médico a bordo, se houvesse. O exame se baseava nos realizados em terra, valendo destaque o modelo do registro físico do paciente: “casado, solteiro ou viúvo, alto, branco, robusto” – verdadeira descrição do tipo exemplar de marujo para oficiais como Martini. Em seguida, sugere-se como realizar termos de apreensão de armas etc. Preenchido o formulário, o comandante prenderia o acusado até entregá-lo a próxima autoridade terrestre.⁷⁵ A proposta de Martini buscava padronizar o modelo de comando que ele próprio valorizava desde o tempo que comandara o *Carlos Gomes*: uma irrestrita autoridade sobre as águas que, quando não fosse conquistada por força, seria por temor das suas consequências.

Lido a contrapelo, o documento revela a estratégia de Martini para coibir o alastramento de revoltas em terra firme, adiantando o sumário de culpa e uma sentença com o navio em movimento. Queria brevar ações individuais ou coletivas quando o navio estivesse completamente sob jurisdição do comandante. O acusado desembarcava com a culpa formalizada e ia direto para a prisão, sem direito a defesa e diálogo com advogados e associações marítimas. O isolamento de indivíduos ou grupos impediria que a sublevação a bordo ganhasse contornos de greve e engrossasse fileiras de descontentes nas associações. Era a resposta do capitão à humilhação que passou com o sítio da Capitania: debelar o motim antes que ele virasse greve.

A adoção do formulário de Martini em toda a marinha mercante nacional demonstra como a greve dos foguistas alterou a repressão às insurgências marítimas do país. O capitão do porto do Amazonas obteve projeção nacional e foi promovido a capitão de mar e guerra, em 11 de agosto de 1916. Um evento foi organizado na Capitania do Amazonas para colocar as platinas nos ombros de Martini, estando presentes membros da Federação Marítima, imprensa e autoridades.⁷⁶ Mas em outubro de 1916 o rescaldo da greve bateria novamente à porta da repartição. Para evitar uma nova sublevação, Martini reuniu-se com maquinistas “para estudar e organizar um mapa, determinando o número de foguistas e carvoeiros para cada vapor e lancha, de acordo com o regulamento, armadores e classe”. O *Jornal do Comércio* louvou a atitude que poria “termo às intermináveis questões, que a limitação do

⁷⁵ Alexandrino de Alencar. *Relatório do ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1917, pp. 123-131, anexo: “Formulário provisório para registro de contravenções e delitos ocorridos a bordo dos navios mercantes”.

⁷⁶ *JC*. Manaus, n. 4.417, 13 ago. 1916.

número de tripulantes dos nossos gaiolas diariamente suscita”. Ocorre que tal estudo foi realizado às portas fechadas entre oficiais, armadores e o capitão do porto, sem a participação dos marítimos que decidiram reclamar no jornal. Pequenos barcos que antes seguiam com 18 tripulantes passaram a ser equipados, por força dos marítimos, com 20 e até mais.⁷⁷

Antes que uma nova greve eclodisse na cidade, Martini avisou ao Ministério da Marinha a eliminação das matrículas dos seguintes nomes, por falta de “disciplina necessária a bordo dos navios”: Antonio Barroso das Neves (foguista), Raymundo de Oliveira (carvoeiro), Luiz João da Costa (aprendiz de maquinista) e, o mais importante, José Severino do Nascimento Gaya (foguista).⁷⁸ A extinção das matrículas cassou a profissão marítima desses trabalhadores, decerto para tolher alguma influência entre os demais. Estava completa a vingança pessoal do capitão José Martini.

Uma última greve em 1916

A única evidência desse movimento é uma pequena nota no *Jornal do Comércio*, em 25 de dezembro de 1916, chamada de “greve parcial”. Os marinheiros e moços da Amazon River haviam decidido cruzar os braços para obrigar os agentes da companhia a aceitarem um tabelamento de salários. Os valores seriam alterados da seguinte forma: marinheiros passariam de 80 para 100 mil-réis mensais; e os moços de 60 para 80 mil-réis mensais. Tratava-se da mesma tabela proposta em 1914. Dessa vez, exigiam 500 réis a mais para cada hora carregando achas ao longo das viagens, a serem pagas pelos vendedores de lenha. Já que a turma do convés estava sendo usada em funções alheias, que fosse pelo menos paga por isso. Mas “nada conseguiram os reclamantes, que voltaram ao trabalho por intervenção do capitão do porto”.⁷⁹ Os usos da força e da ameaça tornaram-se hegemônicos no trato das divergências entre capital e trabalho. No final de 1916, estava mais que provado o fracasso do projeto de subordinação da unidade associativa, aventado desde 1911.

Tal como os foguistas e carvoeiros, marinheiros e moços não participavam da Federação Marítima. A tão aclamada coligação de associações passava por uma séria crise interna, motivada pela militarização da entidade, que enfraqueceu sua influência entre a categoria. Vamos a uma última abordagem da Federação Marítima em seu momento

⁷⁷ *JC. Manaus*, n. 4.469, 4 out. 1916.

⁷⁸ “O que houve na Capitania”. *JC. Manaus*, n. 4.522, 26 nov. 1916. José Gaya se mudou para o rio Madeira, escolhendo o mesmo destino de João Gonçalves Monica, onde formou família. Gaya tornou-se foguista da ferrovia Madeira-Mamoré e continuou ativo no movimento operário, como diretor do Sindicato e Artistas de Porto Velho, em 1922. *Alto Madeira*. Porto Velho, n. 35, 16 set. 1917. *A Capital*. Manaus, n. 84, 8 out. 1917. *JC. Manaus*, n. 5.598, 2 dez. 1919. *JC. Manaus*, n. 6.374, 23 jan. 1922. *JC. Manaus*, n. 6.526, 6 jul. 1922.

⁷⁹ *JC. Manaus*, n. 4.551, 25 dez. 1916.

derradeiro para verificar como as greves de fogo e de convés também ajudaram a minar o poder da coligação.

A Federação Marítima II (1916-1918)

Durante a desorganização da Federação Marítima Brasileira (entre 1912 e 1913), a Federação Marítima do Amazonas (1914) foi tida como um caso de sucesso nesse tipo de organização sindical por setor. É possível que o Amazonas servisse de referência para o associativismo marítimo nacional. Quando a Federação Marítima Brasileira foi reorganizada em 1916, no Rio de Janeiro, seu presidente era Müller dos Reis, antigo delegado da Congregação da Marinha Civil em Manaus (1910). Mas a Grande Guerra afetou a dinâmica das associações marítimas compostas por oficiais. A pioneira federação amazonense e a brasileira foram alvos de pressões, por um lado de armadores e oficiais que visavam lucros a despeito da crise e do bloqueio alemão; e por outro, pela parcela subalterna que deixou de se ver representada nesse sistema de coligação, que mais servia para coagir a militância do que formar bases comuns.⁸⁰ Isso deteriorou a Federação Marítima do Amazonas que dava sinais de esgotamento em 1916.

Em agosto de 1917, a sociedade se reuniu por uma reorganização e por novos estatutos. Foi concedida associação de velhas figuras como Luiz Tirelli e Paulo Emílio; Mário Nery, representando sua família; e do próprio José Martini.⁸¹ A segunda fase da Federação Marítima foi marcada por sua oficialização como espécie de braço da Capitania do Porto no associativismo, possivelmente como desdobramento das recentes greves e motins.

A posse da nova diretoria, no dia 13 de setembro de 1917, foi presidida pelo sucessor de Martini na Capitania, o capitão de corveta Carlos Alves de Souza. De tradicional família de oficiais da Marinha, o novo capitão do porto foi auxiliar de Martini no *Carlos Gomes*.⁸² Seria supostamente menos colérico que Martini, mas isso pouco influenciou na posição de subalternidade sempre exigida dos marítimos. O novo presidente da Federação era o engenheiro Mário Nery, filho do ex-governador Silvério Nery. A Federação Marítima buscou apoio nas forças oligárquicas, visando formar um curral eleitoral. Além do nome, não havia nada para a categoria marítima se identificar com a coligação.

⁸⁰ A Federação Marítima Brasileira foi desmembrada entre 1916 e 1920, dando lugar à Federação de Trabalhadores Marítimos e Anexos (1920-1921?) que, por iniciativa dos subalternos, excluiu os oficiais dos seus quadros. Claudio Batalha (coord.). *Dicionário do movimento operário*. Rio de Janeiro do século XIX aos anos 1920, militantes e organizações. São Paulo: Perseu Abramo, 2009, p. 135 e pp. 222-223.

⁸¹ “Federação Marítima”. *A Capital*. Manaus, n. 43, 27 ago. 1917.

⁸² “Federação Marítima”. *A Capital*. Manaus, n. 61, 14 set. 1917.

Os marinheiros e moços continuavam sem se filiar à Federação, mas a União dos Foguistas buscou uma reaproximação durante a presidência de Raimundo Nonato Ribeiro, um líder completamente oposto ao perfil de Gaya. Como forma de marcar essa distinção, Ribeiro endereçou um verdadeiro pedido de desculpas pela greve de 1916. Na despedida de Martini de Manaus desejou-lhe “feliz viagem e felicidades pessoais, bem como publicamente salientar a retidão e justiça com que sempre decidia as divergências levadas ao seu julgamento e, se, contrariamos vossa incontestada modéstia, pedimos [que] releve este nosso ato, por ser expressão sincera da verdade”.⁸³ Por uma reincidência de castigo físico a um foguista, essa reaproximação voltaria a estaca zero em questão de meses, conforme se verá adiante.

Nesse mesmo ano de 1917, os paraenses criaram sua própria Federação Marítima. Diferente da congênere do Amazonas, essa era mais orientada para o enfrentamento de classe. O presidente Areolino Santos ainda procurou a entidade amazonense para “estreitamento das relações entre as classes marítimas da Amazônia”, mas sua visita não passou de protocolo.⁸⁴ Quando a Federação Marítima do Pará liderou uma grande greve por tabelamento salarial e buscou apoio vizinho, a Federação amazonense foi a público declarar-se contrária àquela parede e desaconselhou os ânimos com essa possibilidade.⁸⁵

Por fim, a Federação Marítima do Amazonas teve uma efêmera passagem na sua segunda fase. Entre 1917 e 1918, a entidade não tinha grande relevância e mais parecia um clube de oficiais do que uma coligação. Suas inserções na imprensa não passavam de avisos esporádicos de reuniões em constantes mudanças de endereço. Não dispunha de caixa para manter o aluguel de uma sede e passou a se reunir no pavilhão do Mercado Público.⁸⁶ Antes da dissolução definitiva, os últimos temas debatidos nela foram: a nacionalização da marinhagem para asseverar a infiltração de estrangeiros subversivos; o apoio prestado a uma “comissão da borracha”, a fim de preservar o negócio amazônico; e a sugestão de uma Liga Marítima da Amazônia que não foi levada adiante.⁸⁷

O presidente Mário Nery atraía pouca atração dos marítimos, aliados históricos dos rivais políticos da sua família. E subsumiu a entidade às suas próprias querelas oligárquicas, como, por exemplo, vetando publicações no *Jornal do Comércio*, o qual considerava um

⁸³ *JC. Manaus*, n. 4.693, 19 mai. 1917.

⁸⁴ *JC. Manaus*, n. 4.877, 24 nov. 1917.

⁸⁵ “A greve dos marítimos”. *A Capital*. Manaus, n. 138, 3 dez. 1917. A greve dos paraenses rendeu longas reportagens nos jornais, necessitando de maior atenção da historiografia. Por conta de sua densidade documental, uma abordagem mais atenta excederia os limites desta tese.

⁸⁶ “Federação Marítima”. *A Capital*. Manaus, n. 185, 20 jan. 1918. “Federação Marítima”. *A Capital*. Manaus, n. 320, 7 jun. 1918.

⁸⁷ “Federação Marítima”. *A Capital*. Manaus, n. 215, 20 fev. 1918. “Federação Marítima”. *A Federação*. Manaus, n. 322, 9 jun. 1918.

órgão da oposição. Enquanto a Federação Marítima do Pará enfrentava uma dura disputa com os armadores por aumentos salariais, que devem ter absorvido a atenção dos marítimos de Manaus, a amazonense minguava em importância e carisma. Não é errôneo considerar também a força exibida pela União dos Marinheiros e Moços e a União dos Foguistas como grupos mais afins às questões da categoria minando a Federação entre as bases militantes. No final de 1918, a Federação Marítima foi dissolvida, cedendo à marinhagem maior autonomia na condução de seu associativismo.

O caso analisado a seguir dá pistas de que as autoridades portuárias e policiais exerceriam outro tipo de controle sobre a marinhagem em vista da influência praticamente nula da Federação Marítima para dissuadir movimentos radicais. Vemos que essa repressão visava punições exemplares e individuais, antes de qualquer sinal de alguma mobilização para intimidar a categoria como um todo.

Mais uma vez o castigo físico. O caso Guerreiro (1917)

A lancha *Georgina* chegou de Janauacá em Manaus, no dia 15 de junho de 1917. Quando o passageiro Manoel Lyra se arrumava para desembarcar, teria notado que sua mala estava violada e que roubaram-lhe um conto e cinquenta mil-réis. Lyra foi até a Primeira Delegacia de Manaus prestar queixa. O delegado João Cavalcante Silva apontou como autores do roubo os foguistas Antonio Felix Guerreiro e Antonio Vieira da Silva, que foram recolhidos ao xadrez. À noite, a polícia levou Guerreiro a bordo da *Georgina*, “para confessar onde havia escondido o dinheiro”. Ao se aproximar do Roadway, Guerreiro lançou-se no rio Negro e tentou escapar “nadando como peixe”, mas foi agarrado novamente. “Chegando a bordo, conservou-se calado, motivo por que foi conduzido outra vez à Primeira Delegacia”. Aquela era a tradicional masmorra de marítimos e continuava utilizada quando conveniente a comandantes e policiais. Antes da meia noite, três guardas “surraram barbaramente a Guerreiro, para que confessasse o delito”. É possível aferir que o formulário de culpa criado por Martini elevou a violência policial, que passou a tolher qualquer irradiação de rebeldia maruja no porto de Manaus. Naquela noite, Guerreiro foi torturado na delegacia, de modo que “o homem gritou com tanto desespero ao ser suplicado pelos látigos da polícia civil, que toda a vizinhança da Chefatura despertou horrorizada”.⁸⁸

A sevícia durou mais de uma hora. Durante a madrugada, um automóvel saiu da Primeira Delegacia até o Hotel da Madama, na rua da Matriz, levando Guerreiro e outros

⁸⁸ “Suplício bárbaro”. *JC. Manaus*, n. 4.722A, 17 jun. 1917.

policiais. Nesse hotel morava uma conterrânea do fogueira, que guardava uma mala e outros objetos seus. Chegando lá, a polícia não localizou o produto do crime e mandou Guerreiro trocar a roupa empapada de sangue. Depois o levaram de volta à delegacia e ao xadrez.

“Ao alvorecer da manhã, os mencionados agentes aplicaram-lhe outra surra, desta vez com mais perversidade ainda. O desgraçado não resistiu de pé às chibatadas e caiu desfalecido”. O grau de violência nos leva a suspeitar de que o motivo fosse retirar a confissão de um suposto roubo. O fogueira foi levado desfalecido para uma solitária nos fundos da delegacia até o fim do dia seguinte. Moradores dos arredores da rua Marechal Deodoro conseguiram bisbilhotar e viram o estado de Guerreiro: “apresenta o rosto completamente transfigurado pelos açoites, o peito e as costas apresentam duas enormes chagas e a vítima vomita sangue de quando em quando”. Um repórter do *Jornal do Comércio* tentou adentrar a delegacia, mas foi duramente repellido pelos policiais. Havia “ordens de não fazer transpirar o menor detalhe”. A reportagem comparou os intramuros da Primeira Delegacia a um Tribunal do Santo Ofício, com Cavalcante Silva no papel de Tomás de Torquemada. Apelava-se para que o sucessor de Pedrosa, o governador Alcântara Bacelar, tomasse uma providência contra aquele “estado de cousas, incompatível com a civilização e com as leis de humanidade”.⁸⁹

No dia seguinte, o escândalo era o principal assunto de Manaus. “A impressão produzida no espírito público foi espantosa, ficando a população desta cidade plenamente convencidas de que as autoridades policiais não oferecem de modo algum a menor segurança à vida de quem quer que seja”. O *Jornal do Comércio* continuou a denunciar a truculência da Primeira Delegacia e pedir providências do governo. Por causa disso, o redator-chefe Vicente Reis entrou na mira de Cavalcante Silva que passou a ameaçá-lo, “declarando em altas vozes, por toda a parte, que possui um revólver, que não tem nada a perder e que há de tomar uma desforra!”.⁹⁰

A União dos Fogueiras delegou uma comissão composta pela diretoria e encabeçada pelo presidente Raimundo Nonato Ribeiro para visitar Guerreiro na prisão e confrontar Cavalcante Silva. A imprensa não obteve informações sobre o conteúdo da visita nem sobre o parecer da comissão. A nova presidência adotou uma postura menos que não lembrava em nada a mesma sociedade que entrou em greve após denúncias de torturas como essa.⁹¹

⁸⁹ “Suplício bárbaro”. *JC. Manaus*, n. 4.722A, 17 jun. 1917.

⁹⁰ “Suplício bárbaro”. *JC. Manaus*, n. 4.723, 19 jun. 1917.

⁹¹ *JC. Manaus*, n. 4.724, 19 jun. 1917.

Não obtive mais informações sobre Guerreiro nem do desdobramento do seu suplício. O que nos cabe examinar é a repercussão do episódio e as reações da opinião pública e de parte da imprensa, essa frequentemente comovida com lances de crueldade, embora nem sempre atenta às desigualdades de raça e classe ali presentes. Muito menos compreendiam aquilo à luz da perseguição política da classe trabalhadora naquele ano de 1917. O país vivia os primeiros impactos da revolução bolchevique que transformou grupos políticos e associações operárias, e inspirou greves em São Paulo, Recife, Rio de Janeiro, Porto Alegre e outras cidades.⁹²

Sobre o caso, o *Jornal do Comércio* realizou uma árdua investigação e apresentou algumas hipóteses, apesar de nebulosas e inconclusas. Primeiro, o objeto inicial da prisão, o tal roubo, perdera-se em meio a depoimentos e informações recolhidas pelo jornal. Segundo, apurou que a tortura havia sido premeditada pelo delegado Cavalcante Silva. Alguns depoimentos se contradiziam, como o do comandante da polícia militar Luiz Marinho de Araújo, amigo do delegado, que confessava a premeditação da tortura, mas relegava sua autoria aos guardas. Esses disseram ao jornal que tinham ordens do delegado para levarem o fogueira preso “para intimidá-lo”.

O repórter do *Jornal do Comércio* ainda se esgueirou na delegaria e escutou uma conversa irônica entre Cavalcante Silva e um dos guardas sobre a reportagem investigativa: “– Então João [Cavalcante Silva], já leste o jornal de hoje? Que é do teu cacete? A essas palavras respondeu-lhe Cavalcante: – Tu sabes que não cacete, apenas ando com esta insignificante bengala que me custou cento e cinquenta mil-réis”.⁹³ “Bengalinhas” era a forma como a população se referia aos policiais de Manaus, que usavam o objeto como instrumento de tortura. Não sabemos o desenrolar desse caso na imprensa e no arquivo histórico do Judiciário do Amazonas. Contudo, antes de concluir, avaliemos um elemento da trama que escapou ao *Jornal do Comércio*: as medidas de prevenção a greves em 1917, em vista dos rumores do que se tornaria, logo depois, a greve marítima de Belém.

Poucos dias após a repercussão do caso Guerreiro, o capitão do porto Alves de Souza recomendou aos comandantes que não equipasse nenhum tripulante antes das cadernetas serem vistoriadas pela polícia, numa espécie de avalista moral dos marítimos.⁹⁴ Capitania e polícia estavam numa operação conjunta para debelar qualquer tipo de mobilização coletiva. Isso explicaria porque a União dos Fogueiristas agiu de forma tímida na prisão de Guerreiro. A

⁹² Cf. Edilene Toledo. “Um ano extraordinário. Greves, revoltas e circulação de ideias no Brasil em 1917”. *Estudos Históricos*, vol. 30, n. 61, 2017.

⁹³ “Suplício bárbaro”. *JC. Manaus*, n. 4.726, 21 jun. 1917.

⁹⁴ *JC. Manaus*, n. 4.736, 6 jul. 1917.

nova presidência procurava distância do enfrentamento de classe. E, desde a criação do formulário de Martini, o oficialato reprimia duramente qualquer indício de rebeldia individual ou coletiva que fizesse mais barulho. Em novembro de 1917, o ministro Alexandrino de Alencar enviou um telegrama à Capitania do Porto do Pará, avisando que o “capitão do porto proceda com toda energia diante de casos que visem perturbar a navegação, agindo com exemplar severidade em tais emergências”.⁹⁵ O conselho era prender, punir e constranger antes que paredes e piquetes eclodissem dentro e fora dos navios, mas foguistas e carvoeiros não dependiam de greves e associações de ofício para se fazerem ouvir. Os eventos a seguir revelam outras táticas de protesto contra armadores e oficiais resguardados por torturadores como Cavalcante Silva.

Os déficits de equipagem (1918)

Possivelmente, a repercussão da tortura do foguista Guerreiro e a falta de punição aos seus algozes elevaram o grau de radicalidade de carvoeiros e foguistas. E o principal gatilho era o déficit de lotação no fogo, persistente desde o início da Grande Guerra. Dessa vez, a ação direta foi incorporada no repertório dos foguistas nos navios, talvez para evitar atritos com a polícia em terra.

O foguista Rodolpho de Souza e o carvoeiro Laudelino Victorino da Costa foram presos em meio de 1918, acusados de sabotar as caldeiras do *Joazeiro*. Em protesto a um conflito de hierarquia a bordo, eles teriam acendido bastante fogo nos fornos e fechado as válvulas para gerar uma explosão no navio ou pelo menos causar algum pânico. Quando o 3º maquinista se recusou a participar da ação, alegou que o ameaçaram de queimá-lo vivo na caldeira. O foguista Manoel Deocleciano Costa também teria declinado do motim e foi intimidado pelo carvoeiro Laudelino armado de revólver. Enquanto isso, outros dois foguistas tentavam agredir o 2º maquinista, e o marinheiro Octaviano Marques Adriano partiu para cima do comandante. O saldo do motim foram três foguistas, um carvoeiro e um marinheiro indiciados por insubordinação.⁹⁶

Presumo que foguistas e carvoeiros não contassem mais com suporte da União dos Foguistas nos casos de injustiças, castigos físicos e demais infrações de superiores que se valiam da segurança policial e da Capitania para praticar seus abusos de poder. Assim, o

⁹⁵ “Ordem do ministro da Marinha”. *A Capital*. Manaus, n. 133, 28 nov. 1917.

⁹⁶ *JC*. Manaus, n. 5.046, 13 mai. 1918.

peçoal do fogo lançou mão de outras vias para protestar, denunciar e até ajustar por conta própria suas diferenças com armadores e oficiais.

Em 11 de julho de 1918, sabemos que foguistas e carvoeiros permaneciam em confronto com armadores, especialmente de pequenas lanchas, que os demitiam com assentimento da Capitania e zarpavam com déficits nas caldeiras. Segundo o *Imparcial*, “as ameaças eram feitas aos comandantes quase diariamente”. Nesse mesmo dia, quando a *Rivalisa* estava de saída para Jutai, um grupo de foguistas e carvoeiros “tentou assaltar a lancha, [...] querendo obrigar o comandante a admitir alguns de seus companheiros”.⁹⁷ O comandante Adolpho Pires desatracou a lancha e os manifestantes foram obrigados a retornar para o Roadway com duras ameaças.

Mais tarde, Pires precisou retornar a terra para resolver pendências da viagem. Ele e mais dois práticos da *Rivalisa* caminhavam pela rua Marechal Deodoro, quando pararam no Café Marques. “Mal se sentaram à mesa do botequim, eis que ali surgiram cerca de 15 homens” perguntando de Pires por que não aceitava carvoeiros na *Rivalisa*.⁹⁸ Respondeu-lhes que procurassem a Mendes & Cia, dona da lancha, mas que seria inútil porque o regulamento das Capitancias estava ao seu favor.⁹⁹ Segundo o *Jornal do Comércio*, após ouvir a esnobe resposta do oficial, o grupo começou a gritar “lincha!... lincha!...”. Então o comandante e o prático viraram alvo de inúmeras bengaladas e pedradas. Encurralado no botequim, Pires sacou seu Smith and Wesson .22 e atirou para matar: dois dos quatro tiros acertaram dois marítimos. O dono do botequim e alguns clientes chamaram a polícia e o comandante foi preso em flagrante, conduzido até o capitão do porto e finalmente à Primeira Delegacia.¹⁰⁰

Segundo exames de corpo de delito, os feridos eram: João Sant’Anna, foguista, paraibano, 36 anos, viúvo, levou um tiro na parte interna da coxa; Anastácio Mendes Santos, foguista, maranhense, 24 anos, solteiro, foi alvejado pelas costas, teve o pulmão perfurado e morreu poucas horas depois; os ferimentos de Adolpho Pires e de um dos práticos foram considerados leves.¹⁰¹

⁹⁷ “Agressão. O comandante da lancha ‘Rivalisa’ foi hoje, à tarde, agredido por um grande grupo de carvoeiros e foguistas”. *Imparcial*. Manaus, n. 193, 11 jul. 1918.

⁹⁸ “Cena de sangue”. *A Capital*. Manaus, n. 355, 12 jul. 1918.

⁹⁹ Ele se referia ao art. 406 do dito regulamento de 1915, que facultava aos proprietários decidirem o tamanho das equipagens em barcos de baixa tonelagem, uma vantagem e tanto para os armadores amazônicos, cujas frotas compunham-se basicamente de lanchas e pequenos vapores que vinham carreando altos lucros durante a Grande Guerra e a restrição da navegação ao interior apenas. Alexandrino de Alencar. “Decreto n° 11.505, de 4 de março de 1915. Regulamento das Capitancias dos Portos”. *Diário Oficial da União*. Rio de Janeiro, seção 1, 8 abr. 1915.

¹⁰⁰ “Tarde rubra”. *JC*. Manaus, n. 5.104, 12 jul. 1918.

¹⁰¹ “Cena de sangue”. *A Capital*. Manaus, n. 355, 12 jul. 1918. “Agressão. O comandante da lancha ‘Rivalisa’ foi hoje, à tarde, agredido por um grande grupo de carvoeiros e foguistas”. *Imparcial*. Manaus, n. 193, 11 jul. 1918.

Em solidariedade ao comandante Pires, o capitão do porto Alberto Moutinho “mandou também abrir inquérito para averiguar a responsabilidade dos culpados”, a fim de puni-los “severamente, cassando as cadernetas dos mesmos”. Ele tentava se precaver de outra insurreição no porto, aterrorizando quem porventura arremedasse aquelas ações. No fim do dia, o *Jornal do Comércio* apurou que a abordagem ao comandante não se devia apenas ao déficit de equipagem, mas porque na ocasião em que os marítimos protestavam na *Rivalisa*, Pires “ofendeu os brios dos tripulantes, ameaçando-os até de morte”, o que cumpriu horas depois no Café Marques.¹⁰² Já *A Capital* confirmou que o capitão do porto solicitou naquele mesmo dia “providências ao dr. chefe de polícia, no sentido de serem garantidas as tripulações das embarcações que estiver de saída de nosso porto”.¹⁰³ Novamente os foguistas e carvoeiros entraram no radar da repressão policial e portuária de Manaus. Os comandantes sabiam que esses episódios de autoritarismo encadeados em curto espaço de tempo tinham potencial para insuflar outra onda de mobilizações.

Na noite do dia 14 de julho de 1918, cerca de 50 comandantes se reuniram no salão nobre da Associação Comercial do Amazonas para discutir um meio “de garantia de suas vidas e segurança de suas propriedades, devido a atitude censurável que tomaram os foguistas e carvoeiros”. O comandante Domingos Souza sugeriu a criação de um livro “que pertencerá ao comandante da embarcação, no qual serão registradas todas as más ações que eles pratiquem, sendo essas notas lançadas nas cadernetas e comunicadas aos demais comandantes”. Tratava-se de um sistema de informação sobre trabalhadores considerados subversivos.

O presidente da sessão Trajano Costa propôs a abolição dos elogios anotados em cadernetas, mesmo se tratando de bons trabalhadores, pois todo marítimo virou um suspeito. Por fim, uma comissão foi nomeada para levar ao capitão do porto as seguintes propostas: abolir a emissão de segundas vias de cadernetas (evitando que marítimos cassados retornassem aos navios); inscrever os nomes dos foguistas que agrediram Adolpho Pires em panfletos e distribuir entre os oficiais para que fossem evitados; e solicitar que comandantes andassem armados em serviço. O documento não deixa dúvidas da função destinada ao mais alto órgão portuário da República: atender interesses particulares de comandantes e armadores a despeito da representação da marinhagem mercante e da proteção da navegação.¹⁰⁴

¹⁰² “Tarde rubra”. *JC*. Manaus, n. 5.104, 12 jul. 1918.

¹⁰³ “Cena de sangue”. *A Capital*. Manaus, n. 355, 12 jul. 1918.

¹⁰⁴ “A reunião dos comandantes de embarcações fluviais”. *Imparcial*. Manaus, n. 196, 14 jul. 1918.

Na manhã do dia seguinte, a comissão de comandantes conseguiu uma audiência com o capitão do porto que acatou todas as propostas elencadas acima. Ele ainda incrementou a sugestão sobre segunda via de cadernetas, comprometendo a Capitania de fornecê-la após obter “do comandante do último navio onde tenha servido o marítimo, as informações imprescindíveis a respeito de sua conduta”. O capitão entregava aos comandantes a decisão sobre a vida profissional dos marítimos, que poderiam ser julgados por suas escolhas políticas e (por que não?) pela cor de sua pele. Outras providências tomadas pela Capitania, em conjunto com os comandantes, foram discutidas a portas fechadas, “visto serem de caráter reservado”.¹⁰⁵ Domingos Souza afirmou ao *Imparcial* que o chefe de polícia também se prontificou a auxiliá-los no que fosse preciso.¹⁰⁶ Os comandantes fecharam o cerco da mobilização de foguistas e carvoeiros. A União dos Foguistas não podia mais ficar a parte daquilo e foi pressionada a tomar uma posição.

Em meados de agosto de 1918, a União dos Foguistas enviou um ofício ao jornal carioca *Correio da Manhã*, para informar ao ministro da Marinha Alexandrino de Alencar sobre “o ato, que a mesma [associação] qualifica de arbitrário, do capitão do porto de Manaus, referente à lotação do pessoal de fogo nas embarcações”. O texto apresenta “a classe de foguistas e carvoeiros [como] a mais sacrificada” pelos cortes de empregos em lanchas e pequenos vapores. O presidente Raimundo Nonato Ribeiro, que havia “reconciliado” a entidade com José Martini, atribuiu a esse a normalização dos engajamentos após a greve de 1916. Tal afirmação parecia oportuna para veicular a conquista dos grevistas como uma concessão que eles queriam apenas resguardar. Isso podia convencer a opinião pública de que a exigência era feita de forma ordeira e merecia a atenção do ministro.¹⁰⁷

O gesto da União dos Foguistas soou como insolência ao capitão Alberto Moutinho que se viu desmoralizado com aquilo. O capitão vociferou contra a “classe dos foguistas em caráter de sublevação e à mão armada” que, mais uma vez, desafiou a autoridade da Capitania. Moutinho aconselhou aos comandantes que não acatassem as intimidações de foguistas e carvoeiros porque era ele “a primeira autoridade naval militar com jurisdição nas águas deste Estado” e estava “disposto a manter em todas as circunstâncias, como manterá, a autonomia dos encargos da Capitania do Porto”. Declarou ainda pouca tolerância às “sociedades de marítimos, porquanto as mesmas, em vez de cuidarem do conagraçamento dos

¹⁰⁵ “O sr. capitão do porto e os comandantes da marinha mercante”. *A Capital*. Manaus, n. 359, 16 jul. 1918.

¹⁰⁶ “Marinha mercante”. *Imparcial*. Manaus, n. 198, 16 jul. 1918.

¹⁰⁷ “Um protesto da S.B. União dos Foguistas no Amazonas”. *Correio da Manhã*. Rio de Janeiro, n. 7.117, 22 ago. 1918.

matriculados no serviço da marinha mercante para trazê-los sob uma sólida harmonia, procura a discórdia e a rebeldia, provocando o desrespeito à Lei e às autoridades constituídas [...]”¹⁰⁸

O capitão reforça a hipótese aqui levantada de que os oficiais até incentivavam o associativismo marítimo, desde que servisse para apaziguar diferenças por uma unidade que só interessava ao negócio mercante e que inculcia o costume da subordinação entre os matriculados. O fato das associações serem usadas para lutar por direitos e pressionar a Capitania a exercer sua competência era intolerável. Moutinho afirmou que o pessoal do fogo estava organizando outra greve. Não consegui apurar essa informação, mas caso seja procedente, presumo que tenha sido uma parede mais curta que a de 1916. Mas pode não ter sido menos impactante ao trânsito marítimo do Amazonas, pois o jornal *A Época* noticiou uma “deficiência de locomoção, motivada pela greve” que afetou a peregrinação dos fieis de Itacoatiara ao Círio de Nazaré, na capital paraense.¹⁰⁹

Posso concluir que uma cultura de protesto cultivada pelos marítimos do Amazonas levou-os a questionar o papel das Capitânicas no seu mundo de trabalho, pressionar os patrões por melhores condições laborais, combater o racismo entranhado no ordenamento naval e impor a recepção dessas demandas em canais institucionais não circunscritos aos limites da federação. Foram os embates travados pelos marítimos do Amazonas que os levaram a se identificar como representantes de toda uma categoria e jamais como periféricos, pois sabiam como lidar diretamente com os gabinetes da capital federal. Em longas distâncias, levantes como o de João Cândido incentivaram uma cultura de protesto que entrevia possibilidade de trazer a política para as ruas e para dentro dos navios. A maior expressão disso aparece no desfecho da Grande Guerra, quando os marítimos do Amazonas passaram a pleitear a inserção da categoria na legislação social discutida em 1919. Acredito que essa ação política não pode ser desvinculada das mobilizações em curso desde 1911 que, de diferentes formas, aventavam o interesse dos mercantes em se dissociar da influência militar, serem reconhecidos como sujeitos de direitos e legitimados pelo estado no seu lugar de trabalhadores e não de reservas da Armada.

A legislação social e a jornada de oito horas (1919)

Com o fim da Grande Guerra, em 1919, a Liga das Nações foi criada por meio de um tratado de paz conhecido como Pacto de Versalhes. Uma seção dela determinou a criação da

¹⁰⁸ “Editais. Capitania do Porto do Estado do Amazonas”. *A Capital*. Manaus, n. 364, 22 jul. 1918.

¹⁰⁹ “Festa de Nazaré”. *A Época*. Itacoatiara, n. 67, 26 nov. 1918.

Organização Internacional do Trabalho (OIT), cujo ponto de partida resultava do tratamento dispensado aos conflitos trabalhistas antes e durante a conflagração mundial. Tais conflitos eram perpassados por relações de competição e colaboração entre diferentes países, que lidavam com a ascensão dos fascismos e a expansão do comunismo. Segundo Norberto Ferreras, nesse período o Brasil vivia sob influxo das migrações de massa e havia uma tendência no pensamento social e político nacional a ver o Brasil como “parte” de um “todo”, que no caso seria a Europa. As preocupações europeias passaram a ser incorporadas como preocupações nacionais. Não há de se ignorar que o Brasil compôs o primeiro corpo executivo da Liga das Nações e atuou como agente de pacificação e superação dos conflitos armados. Dessa maneira, era mister que o país atendesse às questões recepcionadas e discutidas pelas instituições criadas nesse rearranjo do mundo.¹¹⁰

Apesar de a indústria marítima haver sido, desde as grandes navegações, considerada como a primeira indústria verdadeiramente global, até o final da Grande Guerra ela não gozava de regulações de trabalho “globais”. Por conta de rotinas de trabalho estafantes, remunerações miseráveis e a natureza cosmopolita do trabalho marítimo, a identificação dessas questões a nível transnacional gerou um tema de discussão que tornou a categoria marítima participante proativa da OIT nos anos 1920. Para Leon Fink, o momento ressalta nas lutas dos marítimos uma passagem simbólica de um radicalismo no enfrentamento de classe para uma postura mais reformista, preponderante no sindicalismo marítimo nas décadas seguintes. Isso também refletia as expectativas do pós-guerra quando, dependendo de quem observava, concebia-se um futuro apocalíptico ou milenarista no que tange ao movimento operário.¹¹¹

Não irei me aprofundar nas inserções dos marítimos nas convenções da OIT, mas sim ambientar a conjuntura de uma legislação trabalhista discutida pela própria categoria, que soube se aproveitar do momento para pautar a antiga luta para ser reconhecida como parte da classe trabalhadora e não um apêndice da força naval. Nesse sentido, interpreto que o final da guerra foi ressignificado pelos marítimos para esmaecer o argumento de sua necessidade na defesa do território. Apropriando-se do Pacto de Versalhes, a categoria pôde aplinar seus objetivos aos de outros marítimos pelo mundo, naquele clima de congraçamento mundial. Isso permite compreender como demandas operárias do século XIX, como a jornada por oito horas

¹¹⁰ Norberto Ferreras. “As partes e o todo. A criação da Organização Internacional do Trabalho em 1919”. Anais do XXV Simpósio Nacional de História. Fortaleza: ANPUH, 2009, pp. 1-2.

¹¹¹ Leon Fink. *Sweatshops at Sea*. Merchant Seamen in the World’s First Globalized Industry, from 1812 to the Present. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2011, p. 149.

de trabalho, somente ao final da década de 1910 foram reivindicadas por marítimos ao redor do globo.¹¹²

Aliás, considero que a classificação “reformista” dessa ação política não abarque propriamente o que as mudanças significavam para trabalhadores não brancos no pós-abolição – refiro-me à importância de fazer o estado reconhecer sua condição de trabalhadores livres e sujeito político, sem que oficiais e homens ilustres tutelassem ou dirigissem o destino de suas vidas, isto é, o termo “reformismo” não expressaria o quão “radical” isso podia ser na vida de homens de pele escura. A parte final deste capítulo procura explicar, brevemente, por que os amazonenses tomaram a frente disso em nível nacional.

Na sessão da Câmara Federal, do dia 15 de maio de 1919, dentre as requisições lidas no expediente havia uma “representação de foguistas do Amazonas, pedindo ao Congresso a codificação do trabalho da marinha mercante”.¹¹³ Consta que a Câmara enviou “à Comissão Especial de Legislação Social uma representação em que os foguistas do Amazonas pedem ser o trabalho da Marinha Mercante incluído na Lei que o Congresso tenha de elaborar sobre a questão social”. A Comissão se reuniu e deliberou sobre a legislação social orientada pelas definições do Código Internacional do Trabalho estabelecido pela OIT. Os pareceres dissertaram sobre higiene e segurança no trabalho; trabalho infantil e das mulheres; trabalho rural; trabalho noturno; salário mínimo e seguro social; descansos semanais e férias; jornada de oito horas, dentre outros temas. Além dos marítimos, muitas categorias enviaram textos e referendos à Comissão, vários deles lidos e discutidos, especialmente pelo deputado Maurício de Lacerda. É inegável a agência do operariado nos trabalhos da Comissão, mesmo sobre a nuvem de questões trazidas pelos deputados, como de “perigosas revoluções”, incentivo à “anarquia” etc. Contudo, muito pouco se pode sublinhar sobre o conteúdo do encaminhamento dos foguistas do Amazonas.

Uma pista pode ser apreendida na tribuna, quando Maurício de Lacerda comentou sobre uma greve de foguistas do Lloyd meses antes, no Rio Grande do Sul. O deputado esmiuçou uma ameaça feita por um comandante de “prender como desertores os grevistas marítimos [...] por entender que, estando a marinha civil classificada, como reserva da marinha militar, aqueles que abandonassem as fornalhas dos navios mercantes eram desertores militares”. Ele alertou para o risco da concepção jurídica dos militares invadirem a esfera civil, na qual habitam todos os cidadãos até serem convocados para o serviço militar.

¹¹² Ronan Viaud. *Le syndicalisme maritime français*. Les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950). Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2005, p. 90.

¹¹³ “Câmara”. *O Paiz*. Rio de Janeiro, n. 12.636, 16 mai. 1919. *JC*. Rio de Janeiro, n. 134, 16 mai. 1919.

De outra forma, “não há deserção entre os que não exercem uma atividade militar; daí para o reservista da Armada não haver deserção”.¹¹⁴ Sua leitura referia-se à liberdade de trabalho garantida pela Constituição, que deveria abarcar a marinha mercante. Cabe dizer que esse deputado era filho do ministro Sebastião Lacerda que concedeu o habeas corpus a José Gaya. Todavia, ainda são dados insuficientes para discutir a contribuição dos foguistas do Amazonas àquela Comissão.

Entretanto, é possível perceber que a legislação social brasileira não avançou muito sobre a marinha mercante em particular, justamente em razão dos conflitos com a jurisdição militar que a mantinha subordinada por questão de segurança nacional. A pressão de marítimos para serem contemplados por leis de trabalho foi uma tendência geral em diferentes países nesse período como Estados Unidos, Canadá, França e Inglaterra, quando as condições de trabalho marítimo se deterioraram no pós-guerra. Acredito que o recente histórico, relativamente vitorioso, das greves dos foguistas amazonenses conferiu-lhes alguma significância para chamar atenção do Legislativo. O grupo havia tomado uma Capitania, afinal. Em nível internacional, suas lutas contra o déficit de equipagem, tabelamento salarial e melhores condições de trabalho alinhavam-se ao movimento dos “Direitos Marítimos”.¹¹⁵ Mas uma causa específica sintonizava a categoria aos trabalhadores terrestres de forma inédita: a jornada de oito horas de trabalho.

A greve referida pelo deputado Mauricio de Lacerda era uma greve geral de marítimos, promovida por empregados do Lloyd, em favor da jornada de oito horas de trabalho e contra decisões da companhia, eclodida no mesmo mês em que os foguistas amazonenses escreviam para os deputados. Os foguistas dirigiram suas demandas à Comissão em meio à outra greve vivida no porto de Manaus.

A greve nacional dos marítimos iniciou-se em 7 de maio de 1919 e irradiou-se do Rio de Janeiro para outros Estados, como Rio Grande do Sul, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Alagoas e Amazonas. Conforme Aldrin Castellucci, as filiais de associações cariocas como a Associação dos Marinheiros e Remadores e a União dos Foguistas desempenharam um papel de orientação na greve. Na raiz do movimento estava a luta contra um novo regulamento baixado pelo Lloyd, que retirava pagamento de horas extras, alterava o horário das refeições

¹¹⁴ Brasil. Câmara dos Deputados. *Legislação Social*. Rio de Janeiro: Typ. do *Jornal do Comércio*, 1920, p. 752, vol. 2.

¹¹⁵ Cf. Ernest R. Forbes. *The Maritime Rights Movement, 1919-1927. A Study in Canadian Regionalism*. Montreal: McGill University Press, 1987.

(o almoço passaria das 10 para as 12 horas; e o jantar das 16 para as 19 horas) e criava uma associação patronal para fazer frente às associações marítimas.¹¹⁶

Estavam já paralisados 46 navios do Lloyd pelo litoral, quando os marítimos em Manaus aderiram à greve, no dia 15 de maio de 1919. Nesse mesmo dia, a diretoria do Lloyd recebeu o seguinte telegrama de seu agente em Manaus: “Rebentou hoje a greve geral. Operários exigem somente 8 horas de trabalho. Serviço das docas paralisado”.¹¹⁷ Além dos marítimos, a parede foi estendida a operários de outros setores de capital estrangeiro, como a Manáos Harbour; a empresa de bondes Manáos Tramways; a companhia elétrica Amazon Engenering; e os marítimos da Amazon River e da Booth Line. Segundo o governador do Amazonas Alcântara Bacelar, era um movimento pacífico e todos se irmanaram em torno da jornada de oito horas.¹¹⁸

Maria Luiza Ugarte Pinheiro destaca que essa atitude demonstra que o processo de conscientização dos trabalhadores de Manaus ia caminhando, embora lento, para formular interesses próprios, passando por uma percepção mais clara da dominação de classe.¹¹⁹ Os grevistas criaram o Comitê dos Operários Amazonenses para organizar o repertório de ação do movimento. Os manauaras estavam conscientes de que a melhor forma de pressionar o projeto de lei em tramitação no Congresso era por meio da greve. Atendo-se aos marítimos, notemos que a maior parcela dos paredistas era empregada em companhias estrangeiras. Isso implicava que suas demandas, além de passarem pelas instituições brasileiras, eram reverberadas nos escritórios das empresas no norte-atlântico. Mas o que significava adotar uma jornada de oito horas a bordo dos navios?

Em estudo sobre os marítimos franceses, Ronan Viaud afirma que a jornada de oito horas nos navios ia de encontro ao modelo em voga das divisões de quartos exercidas em dois turnos pelas tripulações.¹²⁰ Durante a guerra, tanto os marítimos do Amazonas quanto de outros países sofreram com os cortes de equipagens. Sem o pretexto da guerra, eles encamparam um movimento que visava além da obrigatoriedade das equipes completas por viagem, três horas de descanso e alimentação. Aparentemente, essa proposição deve ter sido feita pelos foguistas do Amazonas ao Congresso Nacional naquele contexto de paralisação

¹¹⁶ Aldrin Castellucci. *Salvador dos Operários*. Uma história da greve geral de 1919 na Bahia. Dissertação de mestrado. Salvador, UFBA, 2001, pp. 93-94.

¹¹⁷ “Estalou a greve em Manaus”. *A Razão*. Rio de Janeiro, n. 880, 15 mai. 1919.

¹¹⁸ Alcântara Bacelar. “A greve em Manaus”. *A Época*. Rio de Janeiro, n. 2.495, 17 mai. 1919.

¹¹⁹ Maria Luiza Ugarte Pinheiro. *A cidade sobre os ombros*. Trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925). 3ª ed. Manaus: Edua, 2015, p. 189.

¹²⁰ Ronan Viaud. *Le syndicalisme maritime français*, p. 90.

geral. Como já conhecemos a forma violenta da polícia amazonense lidar com greves, o pleito não seria uma tarefa fácil para os marítimos.

Uma tropa da Primeira Região foi destacada para Manaus a pedido de Bacelar. As forças da repressão conseguiram sufocar a greve e debelar o seu Comitê. Os patrões estrangeiros responderam que acatariam a jornada de oito horas, desde que ela correspondesse a uma redução de salários equivalente às horas abolidas.¹²¹ No dia 17 de maio, após dois dias de parede, a Manáos Harbour entrou em acordo com os estivadores e o Lloyd com seus marinheiros. Mas outras greves localizadas em navios ainda eclodiriam ao longo do ano.¹²² Ainda é necessário mais estudos sobre a simultaneidade das greves marítimas no Brasil e no mundo naquele ano – 1919 – para avaliar o conteúdo dos debates na OIT sobre os direitos da categoria na década seguinte.

Por fim, não seria correto afirmar que os marítimos do Amazonas tenham sido fragorosamente derrotados, pois os foguistas, em especial, aparecem com a terceira melhor média salarial do ramo (6\$709 réis), segundo o recenseamento de 1920, atrás do Distrito Federal (7\$656 réis) e Goiás (8\$000 réis).¹²³ Claro, o número também abarca os foguistas terrestres, mas é razoável ponderar as reivindicações do grupo e sua projeção nacional como fatores desse resultado.

Por fim, é possível concluir que os marítimos do Amazonas, entre 1911 a 1919, passaram a se identificar como sujeitos políticos, aquém das interdições sociais ou da subalternização de seus ofícios. Nesse período, a culminância das mobilizações legou-lhes um aprendizado crítico da definição de seus lugares de trabalho, levado a cabo por homens que se julgavam racialmente superiores aos ocupantes de convés e de fogo. E apesar de carecer de pesquisa mais atenta, a pressão de foguistas pela legislação social, como representantes dos trabalhadores da marinha mercante nacional, sustenta a hipótese de que a categoria visava conquistar um lugar de direito e exercitar sua cidadania ao invés de ser tutelada ou forçada a sujeitar-se a quem a via como incapaz de fazer política.

¹²¹ Maria Luiza Ugarte Pinheiro. *A cidade sobre os ombros*, p. 195.

¹²² *JC. Manaus*, n. 5.456, 12 jul. 1919.

¹²³ Brasil. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. *Recenseamento do Brasil*. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1927, f. XVII, vol. V, parte 1.

CONCLUSÃO – O LUGAR ALCANÇADO

No dia 23 de dezembro de 1930, o ministro do Trabalho Lindolfo Collor recebeu no salão de audiências do Catete uma comissão das classes marítimas do Brasil. Superadas as divergências iniciais, a categoria prestava seu apoio ao Governo Provisório de Getúlio Vargas. Estavam presentes os representantes das seguintes associações marítimas do Amazonas: Associação Beneficente de Práticos do Amazonas, Associação dos Mestres de Pequena Cabotagem do Amazonas, União dos Marinheiros e Moços, União Beneficente dos Maquinistas do Amazonas. Eram as únicas entidades sediadas fora da capital federal com parte na comissão de marítimos. Os foguistas e carvoeiros estavam representados pela matriz da União dos Foguistas. Os amazonenses não se viam apartados do restante da categoria e muito menos da classe trabalhadora, da qual buscavam ser reconhecidos como sujeitos de direitos.¹

O grupo apresentou ao ministro a “esperança pela pronta regulamentação da lei nº 5.109, de 20 de dezembro de 1926, que tornou extensivos à marinha mercante os favores das pensões e aposentadorias”. O porta-voz da comissão dizia que o Conselho Nacional concluiu a regulamentação dos ferroviários e portuários, mas nada fizera pelos marítimos. Collor os confortou, dizendo que manteria um constante “contato com a laboriosa classe dos marítimos, lembrou que o fim principal de seu Ministério, era o de harmonizar as relações entre os que dão e os que recebem trabalho”. O ministro prometeu estudar a inserção dos marítimos na legislação social e fixou um canal de diálogo entre ele e o porta-voz da comissão.²

Não se tratava ali de assentir a uma relação paternalista com o estado, mas de levar a termo uma luta de longa data por reconhecimento da profissão marítima e sua independência do jugo militar, que representava também a limitação da branquitude sobre o destino de uma multidão de homens de pele escura. A inserção dos marítimos no conjunto de leis sociais assentia ao histórico da sua luta como categoria, em afastar-se das lógicas de racialização insistentes na marinha mercante.

No Amazonas, os reflexos de 1930 sobre os marítimos foram bastante difusos. Por exemplo, Luís Tirelli, fundador da extinta Federação Marítima, tornou-se uma liderança

¹ Berenice Abreu demonstra como uma jornada marítima em busca de direitos, fez com que jangadeiros partissem como “cearenses” e aportassem no Rio de Janeiro, diante de Getúlio Vargas, como representantes da classe trabalhadora. *Jangadeiros*. Uma corajosa jornada em busca de direitos no Estado Novo. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012.

² “Uma comissão das classes marítimas no Ministério do Trabalho”. *A Noite*. Rio de Janeiro, n. 685, 23 dez. 1930.

política importante e criou o Partido Trabalhista Amazonense, em 1933. Ele pretendia construir uma plataforma política visando às eleições legislativas de 1933. E passou a atuar como um agente da política varguista junto às associações operárias, especialmente as marítimas, reunindo posições antagônicas para veicular a propaganda trabalhista pelo jornal *Tribuna Popular*.

Em maio de 1933, Tirelli foi eleito deputado na Assembleia Nacional Constituinte pela Aliança Trabalhista Liberal do Amazonas. Participou dos trabalhos, destacando-se na apresentação de emenda sobre a nacionalização da cabotagem. Foi ainda deputado federal pelo Amazonas (1934-1937), até o Estado Novo dissolver o Legislativo.³ O principal expoente da unidade associativa construiu seu capital político promovendo a sindicalização dos marítimos na esteira do corporativismo varguista – a partir de 1934, todas as associações passaram a se autodenominarem sindicatos e aderiram ao governo. Tirelli poderia encarnar o estereótipo do “coronel marítimo”, caso nossa leitura desconsiderasse o significado da recepção das demandas marítimas naquele período e por aquele governo. Um longo caminho foi percorrido no tempo e no espaço pela marinhagem do Amazonas.

O processo de identificação de ofício marítimo na Amazônia coincidiu com a transição tecnológica para o vapor, na segunda metade do século XIX. Momento em que armadores e oficiais buscaram tornar indígenas, mestiços e negros menos imprescindíveis no trabalho embarcado. Ocupações nas máquinas e nas caldeiras foram a grande novidade num mundo regido pela navegação artesanal de mulheres e homens de diferentes etnias e condições jurídicas.

Foi importante destacar como a hegemonia masculina do trabalho a bordo, promovida pela Marinha, serviu ao propósito de alijar a presença feminina na navegação. Com a propagação do marujo ideal (branco, robusto e viril) o oficialato cerceou as navegadoras e ignorou suas qualificações náuticas. Os promotores da modernização concebiam-na indissociável do branqueamento e da masculinidade hegemônica da força de trabalho marítima. Assim, verificamos a intersecção de gênero e raça na construção do espaço de trabalho nos vapores.

Também a difusa transição da escravidão para o trabalho livre, a partir de 1884 no Amazonas e 1888 no país, mobilizou para dentro dos navios diferentes fronteiras de liberdade, precarizadas por outras formas de coerção ao trabalho. Importa dizer que a adoção do modelo a vapor, que aos poucos solapou outras experiências tradicionais de navegação, introduziu na

³ Amaury Pio Jr. *O trabalho no Amazonas*. O periódico *Tribuna Popular* como instrumento de “orientação das hostes trabalhistas”. Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2016, p. 55.

Amazônia navios idealizados no contexto norte-americano, onde a secção dos setores impedia uma maior convivência entre os tripulantes. Quando o fim da escravidão impôs às elites proprietárias idealizar novas formas de subordinação à população egressa do cativeiro, o navio a vapor foi tido como um espaço antissocial que reproduzia segregação racial na disposição verticalizada dos seus setores. Uma das medidas de interdição da mobilidade social e política dos negros atribuía-lhes a incapacidade de adaptação ao mundo da liberdade, que se refletia numa baixa qualificação profissional, como se estivessem fadados ao trabalho braçal associado à escravidão. Dessa forma, tais particularidades do pós-abolição dos Estados Unidos se cruzaram com o brasileiro, quando armadores da Amazônia se tornaram os principais compradores de navios norte-americanos durante a expansão da economia gomífera, na segunda metade do século XIX.

Acredito que esta pesquisa contribuiu para uma reflexão acerca dos lugares imaginados para a marinhagem, examinando como ela criava suas experiências de espacialidade dentro e fora dos navios, de duas formas: subvertendo a inferiorização de ofícios de convés e de fogo, construindo-os como uma via de participação política e de luta por cidadania no regime republicano. A escolha por um recorte fluvial, o maior do continente sul-americano, serviu para apreender como os temas do mundo pós-abolição se desdobraram no interior do território. O grupo estudado revelou como a natureza do ofício marítimo ultrapassou distâncias, surpreendentes para a época, mobilizando ideias e projetos de organização operária que traziam consigo experiências abolicionistas, antirracistas e correntes libertárias de diferentes lugares do Brasil e do mundo.

O alto fluxo de importação e exportação de produtos extrativos; a abolição da escravidão em 1884; a construção de um moderno porto em Manaus; a menor incidência comparada a outras províncias, embora não menos importante e impactante, do tráfico escravo e da escravidão negra da Amazônia foram avaliados na hipótese de que Manaus tornou-se um centro de marítimos que absorveu um rico repertório de resistência, rebeldia e projetos de associações operárias. Foi possível entender como a efetivação dos vapores, na virada do século XIX, acompanhou uma onda de reivindicações e associações desconhecida na era das velas e dos remos. E como a própria secção dos vapores sedimentou identidades de ofício que subverteram a deferência requerida pelos oficiais aos profissionais de convés e de fogo.

Minha abordagem do associativismo marítimo levou em conta a dimensão dos conflitos hierárquicos e horizontais dentro dos navios. Concluo que as fronteiras raciais e regionais, no interior da categoria, eram móveis e respondiam às condições de trabalho, ao

autoritarismo e ao racismo de superiores e colegas, às estafantes jornadas de trabalho, às disputas de virilidade, às prolongadas estadias nos navios aportados etc. Contudo, eram através delas que os marítimos ajustavam suas diferenças e refletiam sobre o próprio ofício. Os limites da obediência, por exemplo, eram delimitados pelo respaldo das ordens e dificilmente eram tolhidos pela simples imposição da autoridade. O contexto da marinha mercante, no qual os códigos disciplinares pareciam mais frouxos que na Armada, na verdade abrigava uma disciplina orientada pelos costumes dos marítimos, que prezavam por sua autonomia e direito à mobilidade acima de qualquer deferência. E eram nas disputas verbais e físicas, entre oficiais e subalternos, que as reivindicações ganhavam forma, de modo que a vida em terra não fosse contaminada pelo mando ou pelo regramento das condutas. Por isso o associativismo marítimo apresentou, desde 1905, uma inclinação a sociedades de resistência com nuances de socialismo e anarquismo, combativas à condução da militância pela unidade associativa defendida pelos oficiais.

Apreendemos que o bombardeio de Manaus contra o governo Bittencourt, em outubro de 1910, obrigou os oficiais a repensarem suas condutas. Eles passaram a incentivar o associativismo operário, desde que as entidades se submetessem à liderança dos mesmos homens que exigiam respeito dentro dos navios: pilotos, práticos e maquinistas. A unidade associativa era um pretexto para frear impulsos mais radicais da marujada, que passou a ter suas organizações e reuniões mais vigiadas após a boa recepção da revolta de João Cândido e seus camaradas, em novembro de 1910. Abordamos duas entidades incumbidas desse papel, muitas vezes estimuladas pela Capitania do Porto do Amazonas e, por conseguinte, pelo Ministério da Marinha: Liga Naval da Amazônia (1911) e Federação Marítima do Amazonas (1914-1915; 1916-1918).

O discurso defendido pelos oficiais expressava a necessidade da superação das divisões raciais e sociais em prol de uma identidade nacional da marinhagem, que só deveria ser dividida em termos de qualificação, em competição saudável por empregos. Porém, marinheiros, moços, foguistas e carvoeiros estavam menos empenhados em ascender para o oficialato do que humanizar suas relações e condições de trabalho, bem como a forma como eram tratados pelos superiores. Pudemos aferir o alinhamento de suas associações com outras de perfil similar, mas cuidando das suas pautas específicas como: o combate ao déficit de equipagem e ao embarque combinado, preferencialmente, de brancos; o tabelamento salarial; o fim dos castigos físicos; maior rigor na punição de oficiais autoritários; aperfeiçoamento e imparcialidade da fiscalização da Capitania; a jornada de oito horas; inserção da categoria marítima na legislação social de 1919. Perceber causas em comum com outros trabalhadores

brasileiros e estrangeiros também evidenciou a luta pelo reconhecimento da profissão marítima como ação política de seus sujeitos e não uma abstração do estado ou das Forças Armadas, que a viam como estratégica no setor de exportação e na defesa do território.

Por fim, busquei focar sujeitos históricos pouco nítidos, embora atuantes em período ricamente estudado, como o chamado “ciclo da borracha”. Apesar da navegação a vapor ser considerada fundamental àquela economia, certa historiografia apologética do período os manteve ofuscados por seringueiros, seringalistas e demais trabalhadores transportados pelos rios da região. Os navios pareciam operados como se a navegação não fosse uma atividade humana e as viagens fossem caminhos de passagem para o que de fato importava: lucro, modernização urbana, influência cultural e social da Europa, exploração dos seringais etc. Assim, procurei entender como a navegação a vapor era governada por homens, rapazes e crianças que, além de dotarem-na de sentidos, apropriaram-se dela para conquistar um lugar mais digno naquela sociedade. Um dos menos aparentes, defendido pelo grupo, era o direito à mobilidade.

A mobilidade dos marítimos era concebida de forma ampla, como uma verdadeira antítese ao controle de suas vidas. Nesse sentido, o rio Amazonas pôde ser tomado como um caminho em construção, que levaria esse contingente para longe de lugares traumáticos ou perigosos àqueles que fugiam do passado escravista, da perseguição policial e outras desigualdades sociais e políticas. O direito à mobilidade conferia um sentido político à recusa de permanecer como corpos disponíveis às esferas públicas e privadas. Tal característica foi expressa em seu associativismo, frequentemente negociando a autonomia das sociedades diante das entidades de seus superiores.

A dimensão da mobilidade dos marítimos redirecionou olhares dos mundos do trabalho para espaços flutuantes que revelam aspectos importantes sobre a fuga do domínio terrestre. E movimentou temas da História Marítima e da História Portuária para longe do litoral e das águas salgadas, para observar como a navegação e o trabalho marítimo foram moldados no interior do continente, durante a transição tecnológica para os vapores, sem descuidar de continuidades e rupturas de modelos náuticos anteriores, inclusive do tráfico atlântico. As possibilidades de análise continuam se expandindo ao ritmo dos deslocamentos aquáticos e das lutas, esperanças e sonhos neles depositados. Dito isso, dimensionamos melhor o significado dos marítimos pressionarem o ministro Collor, tão longe do Amazonas, para que toda a categoria tivesse seu lugar reconhecido entre a classe trabalhadora, um lugar alcançado como sujeitos de direitos e da sua própria história.

REFERÊNCIAS

MANUSCRITOS

Arquivo Permanente do Poder Judiciário do Estado do Amazonas

- TJAM. JD. Autos de Crimes: roubo. Manaus, 28 abr. 1873. Cód. JD.JD.PJ.ACRO1873:14(04).
 TJAM. JMCRI – 3º D. Ofensas físicas. Manaus, 10 ago. 1904. Cx. Criminal (1904).
 TJAM. JMCRI – 3º D. Auto de ofensas físicas. Manaus, 30 ago. 1904. Cx. Criminal (1904).
 TJAM. JCRI – 3º D. Ofensas físicas. 24 abr. 1906. Cx. Criminal (1906).
 TJAM. JMCRI – 3º D. Homicídio. Manaus, 9 dez. 1912. Cx. Criminal (1904).
 TJAM. JDCRI – 3º D. Habeas-corporus. Manaus, 19 mai. 1913. Cx. Criminal (1909-1916-1922).
 TJAM. PPC. Inquérito criminal. Manaus, 20 mai. 1913. Cx. Criminal (1913).
 TJAM. JMCRI – 3º D. Ofício de auto de infração. Manaus, 24 abr. 1916. Cx. Criminal (1916).

Arquivo Público do Amazonas

Livro de Registro de Ocorrências Diárias da Primeira Delegacia de Polícia desta Capital, 1916.

IMPRESSOS

Dicionários

- BARÃO DE ANGRA (dir.). *Dicionario Maritimo Brasileiro*. Rio de Janeiro: Imperial Instituto Artístico, 1877.
 BATALHA, Cláudio (coord.). *Dicionário do movimento operário*. Rio de Janeiro do século XIX aos anos 1920, militantes e organizações. São Paulo: Perseu Abramo, 2009.
 BITTENCOURT, Agnello. *Dicionário amazonense de biografias*. Vultos do passado. Rio de Janeiro: Conquista, 1973.
 MORAIS, Raimundo. *O meu dicionário de cousas da Amazônia*. Brasília: Senado Federal, 2013.
 SILVA, Braz da. *Gíria marinheira (Como falam os homens do Mar)*. Rio de Janeiro: s.ed., 1964.

Estatutos de associações (APAM)

- Associação de Pilotos da Marinha Mercante no Amazonas. *Diário Oficial*. Manaus, n. 5.255, 31 dez. 1911.
 Centro Beneficente de Maquinistas no Amazonas. *Diário Oficial*. Manaus, n. 5.218, 15 nov. 1911.
 Clube União Marítima. *Diário Oficial*. Manaus, n. 1.822, 18 abr. 1900.
 Corporação dos Maquinistas do Amazonas. *Diário Oficial*. Manaus, n. 3.736, 26 out. 1906.
 Liga Marítima Brasileira. *Diário Oficial*. Rio de Janeiro, n. 224, 25 set. 1908.
 Sociedade Beneficente de Práticos no Amazonas. *Diário Oficial*. Manaus, n. 3771, 9 dez. 1906.
 Sociedade Beneficente S. José de Ribamar. *Diário Oficial*. Manaus, n. 3.583, 19 abr. 1906.
 Sociedade Beneficente União dos Foguistas de Manaus. *Diário Oficial*. Manaus, n. 3.535, 16 fev. 1906.
 Sociedade Beneficente União dos Foguistas. *Diário Oficial*. Rio de Janeiro, n. 32, 8 fev. 1906.

Periódicos

BdN Digital <hemerotecadigital.bn.br>

A Capital, 1917-1918, Manaus.
A Época, 1912-1919, Rio de Janeiro.
A Época, 1918, Itacoatiara/AM.
A Epocha, 1889, Manaus.
A Federação, 1898-1900, 1918, Manaus.
A República, 1900, Belém.
A Rua, 1916, Rio de Janeiro.
Alto Madeira, 1917, Porto Velho.
Amazonas, 1866-1881, Manaus.
Comércio do Amazonas, 1898-1900, Manaus.
Correio da Manhã, 1905-1918, Rio de Janeiro.
Correio do Norte, 1906-1911, Manaus.
Correio do Purus, 1906-1910, Lábrea/AM.
Correio Paraense, 1892, Belém.
Diário de Manáos, 1892-1893, Manaus.
Diário de Notícias, 1883-1891, Belém.
Estado do Pará, 1911-1914, Belém.
Estrela do Amazonas, 1862, Manaus.
Folha do Amazonas, 1910, Manaus.
Gazeta de Notícias, 1909-1910, Rio de Janeiro.
Imparcial, 1918, Manaus.
Jornal de Caxias, 1903, Caxias/MA.
Jornal do Amazonas, 1884, Manaus.
Jornal do Comércio, 1899, 1919, Rio de Janeiro.

Jornal do Comércio, 1904-1995, Manaus.
Jornal do Comércio, 1917, Itacoatiara/AM.
Jornal Pequeno, 1915, Recife.
La Voz de España, 1907, Manaus.
O Chicote, 1913, Manaus.
O Cruzeiro do Sul, 1907, Cruzeiro do Sul/AC.
O Jornal, 1900, Belém.
O Jornal, 1921, 1930, Rio de Janeiro.
O Malho, 1913, 1939, Rio de Janeiro.
O Observador, 1943, Manaus.
O Paiz, 1919, Rio de Janeiro.
Pacotilha, 1910, São Luís.
Quo Vadis?, 1902-1904, Manaus.
Treze de Maio, 1854, Belém.

LHIA/UFAM

Confederação Operária, 1909, Manaus.
O Marítimo, 1911, Manaus.

AEL/Unicamp

A Lucta Social, 1914, Manaus.
Gazeta Marítima, 1903, Rio de Janeiro.
Novo Rumo, 1906, 1910, Rio de Janeiro.

Outros acervos

A Voz do Trabalhador, 1914, Rio de Janeiro. Disponível em: <[Mundos do Trabalho - Piauí: Jornais \(mundosdotrabalho.com.br\)](http://mundosdotrabalho.com.br)>. Acesso em: 21/5/2022.
Coast Seamen's Journal, 1911, San Francisco. Disponível em: <<https://archive.org/>>. Acesso em: 21/4/2020.
Los Angeles Herald, 1886, Los Angeles. Disponível em: <<https://cdnc.ucr.edu/>>. Acesso em: 21/4/2020.
Operário, 1892, Manaus (CDMAM).
Redempção [revista], 1926, Manaus (CDMAM).
The Evening Star, 1899, Winchester. Disponível em: <<https://www.newspapers.com/>>. Acesso em: 21/4/2020.
The Pittsburgh Dispatch, 1892, Pensilvânia. Disponível em: <<https://chroniclingamerica.loc.gov/>>. Acesso em: 21/4/2020.

Obras literárias

CAMINHA, Adolfo. *Bom Crioulo*. São Paulo: Todavia, 2019.
 CONRAD, Joseph. *Lord Jim*. Trad. Mário Quintana. São Paulo: Abril Cultural, 1982.
 HUGO, Victor. *Os trabalhadores do mar*. Trad. Machado de Assis. Belo Horizonte: Itatiaia, 2009.
 MAIA, Álvaro. *Beiradão*. Rio de Janeiro: Editor Borsoi, 1958. (CCPA).
 MELVILLE, Herman. *Moby Dick*. Trad. Irene Hirsch; Alexandre B. de Souza. São Paulo: Cosac Naify, 2013.
 PINHEIRO, Aurélio. *O desterro de Humberto Saraiva*. Manaus: Livraria Clássica, 1926. (CCPA).

Relatórios <[Brazilian Government Documents | CRL Digital Delivery System](#)>

- ALENCAR, Alexandrino Faria de. *Relatório do ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907-1914; Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1916, 1918.
- ARANHA, João Batista Tenreiro. *Relatório do presidente da província do Amazonas*. Manaus: Typ. do Ramos, 1852.
- D'AGUIAR, Fausto. *Relatório do presidente da província do Pará*. Belém: Typ. de Santos & Filhos, 1851.
- DUARTE, João G. *Relatório do ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894.
- LUZ, J. Pinto da. *Relatório do ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901, 1902.
- MACHADO, Joaquim. *Exposição do presidente da província do Amazonas*. Manaus: Typ. do Amazonas, 1889.
- MOURA, Raul Soares de. *Relatório do ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1920.
- NASCIMENTO, Alexandre. *Relatório do ministro das Relações Exteriores*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894.
- NORONHA, Júlio César de. *Relatório do ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1903, 1904, 1906.
- PARANAGUÁ, José. *Relatório do presidente da província do Amazonas*. Manaus: Typ. do Amazonas, 1883.
- PEREIRA, Antonio C.G. *Relatório do ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1919.
- SILVEIRA, Carlos Balthazar da. *Relatório do ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1899.

Relatos de viajantes

- ACUÑA, Cristobal de; CARVAJAL Gaspar de & ROJAS, Alonso de. *Descobrimientos do rio das Amazonas*. Rio de Janeiro: Editora Nacional, 1941.
- ADALBERTO, Príncipe da Prússia. *Brasil. Amazônia-Xingu*. Brasília: Senado Federal, 2002.
- AGASSIZ, Elizabeth & AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil, 1865-1866*. Brasília: Senado Federal, 2000.
- AMORIM, Aníbal. *Viagens pelo Brasil*. Do Rio ao Acre – Aspectos da Amazônia. Do Rio a Mato Grosso. Rio de Janeiro: Garnier, 1909. (Biblioteca do IBGE/RJ).
- ANDRADE, Mário de. *O turista aprendiz*. Brasília: Iphan, 2015.
- ANDREWS, C.C. *Brazil. Its Condition and Prospects*. New York: D. Appleton and Company, 1887. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/518707>>. Acesso em: 26/8/2022.
- ARTHUR, Richard. *Ten Thousand Miles in a Yacht Round the West Indies and Up the Amazon*. New York: E.P. Dutton & Co. 1906. Disponível em: <<https://hdl.handle.net/2027/hvd.hw3e7o>>. Acesso em 26/8/2022.
- AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No rio Amazonas*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1980.
- BATES, Henry W. *Um naturalista no rio Amazonas*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1979.
- BONNEFOUS, Jean de. *En Amazonie*. Paris: Kugelmann, 1898. Disponível em: <<http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/34299>>. Acesso em: 26/8/2022.
- CABRAL, Alfredo. *Dez anos no Amazonas(1897-1907)*. (Memória de um sertanejo nordestino emigrado àquelas paragens em fins do século passado). João Pessoa: Escola Industrial de João Pessoa, 1949. (CDMAM).
- COSTA E SILVA, Bernardo da. *Viagens no sertão do Amazonas*. Do Pará à costa do mar Pacífico pelo Amazonas, Bolívia e Peru. Porto: Typ. de Arthur J. de Sousa & Irmão, 1891. (CDMAM).
- DIAS, Arthur. *O Brasil atual*. Informações geográficas, políticas e comerciais. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904. (Biblioteca do IBGE/RJ).
- EDWARDS, William H. *A Voyage Up the River Amazon, Including a Residence at Pará*. New York: D. Appleton & Company, 1847. Disponível em: <<https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/4986>>. Acesso em: 17/5/2022.

- FERREIRA PENNA, Domingos. *A região ocidental da Província do Pará*. Resenhas, estatísticas das comarcas de Óbidos e Santarém. Pará: Typ. do *Diário de Belém*, 1869. (CDMAM).
- FONSECA, Lourenço. *No Amazonas*. Lisboa: Companhia Geral Typographica, 1895. (CDMAM).
- KERBEY, Joseph Orton. “Across a Continent. Brazilian Officers Are the Greatest Tyrants on Earth”. *The Pittsburg Dispatch*, 18 dec. 1892. Disponível em <<https://panewsarchive.psu.edu/>>. Acesso em: 26/8/2022.
- _____. *The Land of To-morrow*. A Newspaper Exploration Up the Amazon and Over the Andes to the California of South America. New York: W.F. Brainard, 1906. Disponível em <<https://hdl.handle.net/2027/txu.059173018247019>>. Acesso em: 26/8/2022.
- _____. *An American Cônsul in Amazonia*. New York: W.E. Rudge, 1911. Disponível em: <<https://hdl.handle.net/2027/hvd.32044080495104>>. Acesso em: 21/4/2020.
- KIDDER, Daniel. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980.
- KOCH-GRÜNBERG, Theodor. *Dois anos entre os indígenas*. Viagens ao noroeste do Brasil (1903-1905). Manaus: Edua, 2005.
- LOWE, F. & SMYTH, W. *Narrative of a Journey from Lima to Pará, Across the Andes and Down the Amazon*. London: John Murray, 1836. Disponível em: <<https://archive.org/details/narrativeofjourn00smyt/page/n7/mode/2up>>. Acesso em: 17/5/2022.
- LUSTOSA, Dom Antônio de Almeida. *No estuário amazônico (À margem da visita pastoral)*. Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1976. (CDMAM).
- MATHEWS, Edward D. *Up the Amazon and Madeira Rivers, Through Bolivia and Peru*. London: S. Low, Marston, Searle & Rivington, 1879. Disponível em: <<https://hdl.handle.net/2027/coo.31924064123577>>. Acesso em: 26/8/2022.
- MATTOS, Pedro. *Trinta dias em águas do Amazonas*. Rio de Janeiro: Calvino Filho, 1933. (CCPA)
- MAW, Henry L. *Narrativa da Passagem do Pacífico ao Atlântico, através dos Andes nas províncias do norte do Peru, e descendo pelo rio Amazonas até ao Pará* [1831]. Manaus: ACA, 1989.
- PEREIRA, Jayme. *Amazônia* (impressões de viagem). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1940. (CDMAM).
- PINELL, Gaspar de. *Un viaje por el Putumayo y el Amazonas*. Ensayo de navegacion. Bogotá: Imprenta Nacional, 1924. Disponível em: <<https://archive.org/embed/unviajeporelputu00pine>>. Acesso em: 26/8/2022.
- ROCHA POMBO. *Notas de viagem* (Norte do Brasil). Rio de Janeiro: Benjamin de Águila, 1918. Disponível em: <<https://archive.org/embed/notasdeviagemnor00roch>>. Acesso em: 26/8/2022.
- SPIX, J.B. von. *Viagem pelo Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1938, 3 vol. Disponível em: <<https://digital.bbm.usp.br/view/?45000031024&bbm/7757>>. Acesso em: 26/8/2022.
- 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. Disponível em: <<https://archive.org/embed/in.ernet.dli.2015.459565>>. Acesso em: 26/8/2022.
- WALLACE, Alfred R. *Viagens pelos rios Amazonas e Negro*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1979.
- WALLE, Paul. *Au pays de l'or noir*. Pará, Amazonas, Mato Grosso. Paris: Librairie Orientale & Américaine, 1909. Disponível em: <<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65494725>>. Acesso em: 26/8/2022.
- WOODROFFE, Joseph F. *The Upper Reaches of the Amazon*. London: Methuen & Co. 1914. Disponível em: <<https://archive.org/embed/rsupperreachesof00wooduoft>>. Acesso em: 26/8/2022.

Memorialistas, estudiosos e outros

- ALMANACH *Administrativo, Histórico, Estatístico e Mercantil da Província do Amazonas*. Manaus: Typ. do Amazonas, 1884. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/acervo-digital/almanach-administrativo/824259>>. Acesso em: 26/8/2022.
- AMERICANO, Jorge. *São Paulo naquele tempo (1895-1915)*. São Paulo: Carrenho, 2004.
- ANDRADE, Moacir de. *Manaus: ruas, fachadas e varandas*. Manaus: Umberto Calderaro, 1985.
- _____. “Manaus das catraias”. *JC. Manaus*, n. 39.436, 23 e 24 out. 2005.

- BARBOSA, Luiz & SAMPAIO, Carlos (ed.). *Assistência Pública e Privada no Rio de Janeiro* (Brasil). História e estatística. Rio de Janeiro: Typ. do *Anuario do Brasil*, 1922. (Biblioteca do IBGE/RJ).
- BARBOSA, Rui. “O caso do Amazonas (1913)”. *Obras Completas*. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura, 1965, t. IV, vol. XL: discursos parlamentares.
- BITTENCOURT, Agnello. *Bacia Amazônica*. Vias de comunicação e meios de transporte. Rio de Janeiro: INPA, 1957. (CCPA).
- _____. *Navegação do Amazonas & portos da Amazônia*. Rio de Janeiro: SPVEA, 1959. (CCPA).
- _____. *Corografia do Estado do Amazonas*. Manaus: ACA, 1985.
- _____. *Manaus*. Manaus: Governo do Amazonas/SEC, 2012.
- BITTENCOURT, Ulysses. *Raiz*. Rio de Janeiro: Copy & Arte, 1985.
- BRAGA, Genesino. *Nasceça e vivência da Biblioteca do Amazonas*. Belém: INPA, 1957. (Biblioteca do Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia).
- BRASIL. Câmara dos Deputados. *Legislação Social*. Rio de Janeiro: Typ. do *Jornal do Comércio*, 1920, 3 vol. Disponível em: <<http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/32019>> Acesso em: 19/9/2022.
- _____. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. *Recenseamento do Brasil*. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1927, vol. V, parte 1. (Biblioteca do IFCH/Unicamp).
- BURNS, Bradford. *Manaus, 1910*. Retrato de uma cidade em expansão. Manaus: Artenova, 1966. (IGHA).
- CASTRO, Mavignier de. *Síntese histórica da evolução de Manaus* [1948]. Manaus: Umberto Calderaro, s.d. (CDMAM).
- CLUBE NAVAL. *Histórico do Clube Naval, de 12 de abril de 1884 a 11 de junho de 1968*. Rio de Janeiro: Baptista de Souza & Cia. 1968.
- COSTA, Afonso. *A Marinha Mercante no Brasil*. Estudos, projetos e reforma. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, 1910. (Biblioteca da Marinha/RJ).
- _____. *A Marinha Mercante* (O problema da atualidade). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917. Disponível em: <[A Marinha Mercante \(o problema da atualidade\) \(bn.gov.br\)](http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/179494)>. Acesso em: 26/8/2022.
- DEFFONTAINES, Pierre. “Como se constitui no Brasil a rede de cidades”. *Boletim Geográfico*, n. 2 (15), 1944.
- FARIA E SOUZA. *A imprensa no Amazonas, 1851-1908*. Manaus: Typ. da Imprensa Oficial, 1908. (CDMAM).
- FARIAS GAMA. *Scenographias de um país de águas e selvas* (regionalismo). Belém: [s.n.], 1924. (CCPA).
- MELLO, Thiago de. *Manaus: amor e memória*. Rio de Janeiro: Philobiblion, 1984.
- MENDES, J.A. *A crise amazônica e a borracha*. Manaus: Valer, 2004.
- MINISTÉRIO da Viação e Obras Públicas. Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais. *Portos do Brasil*. Rio de Janeiro: Empr. Ind. Ed. “O Norte”, 1922. (Biblioteca do IBGE/RJ).
- MORAIS, Raimundo. *Machado de Assis*. Belém: Instituto Lauro Sodré, 1939.
- _____. *Na planície amazônica*. Rio de Janeiro: Editora Nacional, 1939.
- _____. *Notas dum jornalista*. Manaus: Edições Governo do Amazonas, 2001.
- NOGUEIRA DA MATA, João. *Flagrantes da Amazônia*. Sérgio Cardoso, 1960.
- _____. *Crônicas da Amazônia*. Manaus: Umberto Calderaro, 1990.
- _____. *Antiquilhas manauaras*. Manaus: Umberto Calderaro, 1991.
- RECLUS, Elisée. *Estados Unidos do Brasil*. Geografia, Etnografia, Estatística. Rio de Janeiro: Garnier, 1900. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/179494>>. Acesso em: 26/8/2022.
- ROMERO, José. “A memória de Ferrer. Recordando o protesto feito pelos homens livres do Rio de Janeiro, contra o nefando fuzilamento”. *Ação Direta*. Rio de Janeiro, n. 106, mai. 1956. Disponível em: <[content \(unesp.br\)](http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/179494)>. Acesso em: 26/8/2022.
- SOARES, Oscar. *Código Penal da República dos Estados Unidos do Brasil* [1910]. Brasília: Senado Federal/STJ, 2004.
- THE AMAZON River Steamship Navigation Company (1911) Limited. *The Great River*. Notes on the Amazon and its Tributaries, and the Steamer Services. London: Humpkin, Marshal, Hamilton,

- Kent & Co. 1904. Disponível em: <<https://hdl.handle.net/2027/txu.059173018462179>>. Acesso em: 26/8/2022.
- THE INTERNATIONAL Rubber and Allied Trades Exhibition, Ltd. (org.). *Official Handbook and Catalogue*, Sept. 23 to Oct. 3, New York, 1912. Disponível em: <<https://archive.org/embed/brazillandofrubbb00brazrich>>. Acesso em: 26/8/2022.
- YPIRANGA MONTEIRO, Mário. *Comidas e bebidas regionais*. Manaus: Edições Governo do Amazonas, 2001.
- _____. *Histórias facetadas de Manaus*. Anedotas envolvendo figuras amazonenses. Manaus: Governo do Amazonas, 2012.

Bibliografia

- AB'SABER, Aziz. "A cidade de Manaus (primeiros estudos)". *Boletim Paulista de Geografia*, n. 15, 1953.
- ABREU, Berenice. *Jangadeiros*. Uma corajosa jornada em busca de direitos no Estado Novo. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012.
- ABREU, Tenner. "Nascidos no grêmio da sociedade". Racialização e mestiçagem entre os trabalhadores na Província do Amazonas (1850-1889). Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2012.
- AGUIAR, Lileane & SILVA, Aline. "Dramas e tramas na privatização do porto de Manaus. A situação do Booth Line". *Aboré*, n. 5, 2005.
- ALBERTI, Verena & PEREIRA, Amílcar (org.). *Histórias do movimento negro no Brasil*. Depoimentos ao CPDOC. Rio de Janeiro: Pallas/CPDOC/FGV, 2007.
- ALBUQUERQUE, Wlamyra. *O jogo da dissimulação*. Abolição e cidadania negra no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.
- ALMEIDA, Adilson José de. "Sociedade armada. O modo senhorial de atuação no Brasil Império". *Anais do Museu Paulista*, vol. 23, 2015.
- ALMEIDA, Alfredo Wagner. *A ideologia da decadência*. Leitura antropológica a uma história da agricultura do Maranhão. Rio de Janeiro: Casa 8, 2008.
- ALMEIDA, Silvia Capanema. "A modernização do material e do pessoal da Marinha nas vésperas da revolta dos marujos de 1910. Modelos e contradições". *Estudos Históricos*, 23 (45), 2010.
- _____. "Vidas de marinheiro no Brasil republicano. Identidades, corpos e lideranças da revolta de 1910". *Antíteses*, vol. 3, n. esp. 2010.
- _____. "Corpo, saúde e alimentação na Marinha de Guerra no período pós-abolição, 1890-1910". *Manguinhos*, vol. 19, 2012.
- ALVES-MELO, Patrícia. "Superfaturamento e verba pública: como elite lucrou com abolição 'precoce'". Disponível em: <[Superfaturamento e verba pública: como elite lucrou com abolição "precoce" - 20/07/2022 - UOL Notícias](https://www.uol.com.br/noticias/2007/07/20/0720072022-01.htm)>. Acesso em: 28/8/2022.
- ARAÚJO, Moisés. *O grito dos trabalhadores*. Movimento operário, reivindicações e greves na Manaus da Grande Guerra (1914-1918). Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2018.
- ARIAS NETO, José Miguel. "A Marinha Brasileira no início do século XX". *Antíteses*, vol. 7, 2014.
- ARMITAGE, David. "Three Concepts of Atlantic History". In: ARMITAGE, David & BRADDICK, Michael J. (ed.). *The British Atlantic World, 1500-1800*. New York: Palgrave Macmillan, 2002.
- ARNESEN, Eric. *Waterfront Workers of New Orleans*. Race, Class, and Politics, 1863-1923. Urbana: University of Illinois Press, 1994.
- ASSUNÇÃO, Matthias R. "A memória do tempo de cativo no Maranhão". *Tempo*, 14 (28), 2010.
- AVELINO, Alexandre. *O patronato amazonense e o Mundo do Trabalho*. A Revista da Associação Comercial e as representações acerca do trabalho no Amazonas (1908-1919). Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2008.
- BALACHANDRAN, Gopalan. "Cultures of Protest in Transnational Contexts. Indian Seamen Abroad, 1886-1945". *Transforming Cultures eJournal*, vol. 3, n. 2, 2008.
- BARBOZA, Edson. *A hidra cearense*. Rotas de retirantes e escravizados entre o Ceará e as fronteiras do Norte (1877-1884). Tese de doutorado. São Paulo, PUC/SP, 2013.
- BARREIRO, José Carlos. "A formação da força de trabalho marítima no Brasil. Cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850)". *Tempo*, n. 15, 2010.

- BARROS, Cláudia. *Vozes operárias. Os tipógrafos e a construção da identidade operária amazonense (1891-1914)*. Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2015.
- BASSI, Ernesto. “El Caribe colombiano, el Caribe y el gran Caribe. Los marineros como creadores de una región transimperial”. In: MORÓN, J. & VALBUENA, G. (ed.). *20 años de estudios sobre el Caribe colombiano*. Bogotá: Banco de la República, 2020.
- BASSO, Luca Lo. “Lavoro marittimo, tutela istituzionale e conflittualità sociale a bordo dei bastimenti della Repubblica di Genova nel XVIII secolo”. *Mediterranea*, ano XII, apr. 2015.
- BATALHA, Claudio. *Le syndicalisme “amarelo” a Rio de Janeiro (1906-1930)*. Tese de doutorado. Paris, Université de Paris I, 1986.
- _____. “Identidade da classe operária no Brasil (1880-1920). Atipicidade ou legitimidade?”. *Revista Brasileira de História*, vol. 12, n. 23/24, 1992.
- _____. “A difusão do marxismo e os socialistas brasileiros na virada do século XIX”. In: MORAES, João Quartim de (org.). *História do marxismo no Brasil*. Campinas: Editora da Unicamp, 1995, vol. III: Os influxos teóricos.
- _____. “Vida associativa. Por uma nova abordagem da história institucional nos estudos do Movimento Operário”. *Anos 90*, n. 8, 1997.
- _____. *O movimento operário na Primeira República*. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.
- _____. “Formação da classe operária e projetos de identidade coletiva”. In: FERREIRA, Jorge & DELGADO, Lucília (org.). *O Brasil Republicano. O tempo do liberalismo excluyente – da Proclamação da República à Revolução de 1930*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, vol. I.
- _____. “Cultura associativa no Rio de Janeiro da Primeira República”. In: BATALHA, Claudio; FORTES, Alexandre & SILVA, Fernando Teixeira da (org.). *Culturas de Classe. Identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas: Editora da Unicamp, 2004.
- _____. “Os desafios atuais da História do Trabalho”. *Anos 90*, vol. 13, n. 23/24, 2006.
- BEAN, Ron. “Employers’ Associations in the Port of Liverpool, 1890–1914”. *International Review of Social History*, 21 (3), 1976.
- BENCHIMOL, Samuel. *Amazônia. Um pouco-antes e além-depois*. Manaus: Umberto Calderaro, 1977.
- _____. *Navegação e transporte na Amazônia*. Manaus: Edição Reprográfica, 1995.
- BENNET, Michael J. *Union Jacks. Yankee Sailors in the Civil War*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2004.
- BESSA FREIRE, José Ribamar. *Rio Babel. A história das línguas na Amazônia*. Rio de Janeiro: Eduerj, 2011.
- BETHENCOURT, Francisco. *Racismos. Das Cruzadas ao século XX*. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.
- BEZERRA NETO, José Maia. *Por todos os meios legítimos e legais. As lutas contra a escravidão e os limites da abolição (Brasil, Grão-Pará: 1850-1888)*. Tese de doutorado. São Paulo, PUC/SP, 2009.
- _____. “Rios de liberdade. Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (século XIX)”. *Revista do IHGP*, vol. 8, n. 2, 2021.
- BILHÃO, Isabel. “A construção da identidade operária brasileira. Aspectos de uma trajetória historiográfica (do nacional ao local)”. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 2, n. 2, 2010.
- BIONDI, Luigi & TOLEDO, Edilene. *Uma revolta urbana. A greve geral de 1917 em São Paulo*. São Paulo: Perseu Abramo, 2018.
- BOLSTER, W. Jeffrey. *Black Jacks. African American Seamen in the Age of Sail*. Cambridge: Harvard University Press, 1997.
- BOYER, Véronique. “O pajé e o caboclo. De homem a entidade”. *Mana*, vol. 5, n. 1, 1999.
- BRASIL, Eric. “Moysés Zacharias. Carnaval, cidadania e mobilizações negras no Rio de Janeiro (1900-1920)”. In: ABREU, Martha et al. (org.). *Cultura negra*. Niterói: Eduff, 2018, vol. 2: Trajetórias e lutas de intelectuais negros.
- BRITO, Roberta. *Vapores de Mauá. A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871)*. Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2018.
- BROEZE, Frank. “Militancy and Pragmatism. An International Perspective on Maritime Labour, 1870-1912”. *International Review of Social History*, n. 36, 1991.

- BUCHANAN, Thomas C. *Black Life on the Mississippi*. Slaves, Free Blacks, and the Western Steamboat World. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2004.
- BURG, B.R. *Boys at Sea*. Sodomy, Indecency, and Court Martial in Nelson's Navy. Houndmills: Palgrave Macmillan, 2007.
- CAMINHA, João Carlos. *História Marítima*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.
- CANDIDO, Richard. "Salve Aurora do dia 1º de Maio". Associativismo operário, gênero e cor na cidade de Manaus durante a Primeira República (1890-1930). Dissertação de mestrado. Seropédica, UFRRJ, 2019.
- CANFORA, Luciano. *1914*. São Paulo: Edusp, 2014.
- CAPELATO, Maria Helena & PRADO, Maria Lígia Coelho. "A borracha na economia brasileira da Primeira República". In: FAUSTO, Boris (org.). *História geral da civilização brasileira*. 8ª ed. São Paulo: Difel, 1995, vol. 8.
- CARDOSO, Alexandre Isidio. *Nem sina, nem acaso*. A tessitura das migrações entre a Província do Ceará e o território amazônico (1847-1877). Dissertação de mestrado. Fortaleza, UFCE, 2011.
- _____. *O Eldorado dos Deserdados*. Indígenas, escravos, migrantes, regatões e o avanço ao oeste amazônico no século XIX. Tese de doutorado. São Paulo, USP, 2017.
- CARONE, Edgard. *A República Velha*. 3ª ed. São Paulo: Difel, 1977, vol. II: evolução política (1889-1930).
- CARUSO, Laura. *Embarcados*. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1889-1921. Buenos Aires: Imago Mundi, 2016.
- _____. "O mutualismo, uma experiência em disputa. O caso da Sociedade Austro-Húngara de Socorros Mútuos e a empresa de navegação Mihanovich (Buenos Aires, 1878-1920)". *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 13, 2021.
- CARVALHO Jr., Almir Diniz. "Índios cristãos no cotidiano das colônias do norte (séculos XVII e XVIII)". *Revista de História*, n. 168, jan./jun. 2013.
- CARVALHO, Marcus. "Os caminhos do rio. Negros canoeiros no Recife na primeira metade do século XIX". *Afro-Ásia*, 19/20, 1997.
- CASTELLUCCI, Aldrin & SOUZA, Felipe Azevedo e. "À margem dos grandes esquemas. O associativismo político-eleitoral dos trabalhadores de Pernambuco e da Bahia na Primeira República". *Estudos Históricos*, vol. 35, n. 75, 2022.
- CASTELLUCCI, Aldrin. *Salvador dos Operários*. Uma história da greve geral de 1919 na Bahia. Dissertação de mestrado. Salvador, UFBA, 2001.
- _____. "Classe e cor na formação do Centro Operário da Bahia (1890-1930)". *Afro-Ásia*, n. 41, 2010.
- CAVALCANTE, Ygor Olinto. "Os xerimbabos. A vida de crianças indígenas e negras em tempos de escravidão (Brasil, Amazonas: séc. XIX)". *Transversos*, vol. 1, n. 1, 2014.
- CHALHOUB, Sidney & SILVA, Fernando Teixeira da. "Sujeitos no imaginário acadêmico. Escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980". *Cadernos AEL*, vol. 14, n. 26, 2009.
- CHALHOUB, Sidney. *Machado de Assis: historiador*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.
- _____. *Trabalho, lar e botequim*. O cotidiano dos trabalhadores do Rio de Janeiro na *belle époque*. 3ª ed. Campinas: Editora da Unicamp, 2012.
- CONLEY, Mary A. *From Jack Tar to Union Jack*. Representing Naval Manhood in the British Empire, 1870-1918. Manchester: Manchester University Press, 2009.
- CONNELL, Robert W. & MESSERSCHMIDT, James W. "Masculinidade hegemônica. Repensando o conceito". *Estudos Feministas*, 21 (1): 424, 2013.
- CONTRERAS, Gustavo. "La Confederación General de Gremios Marítimos y Afines y su proyección sindical em la coyuntura peronista (1947-1950)". *Prohistoria*, n. 20, 2013.
- CORBIN, Alain. *The Lure of the Sea*. The Discovery of the Seaside in the Western World, 1750-1840. Berkeley; Los Angeles: University of California Press, 1994.
- COSTA, Deusá. *Quando viver ameaça a ordem urbana*. Trabalhadores urbanos em Manaus – 1890-1915. Manaus: Valer, 2014.
- COSTA, Francisco P. *Para a chuva não beber o leite*. Soldados da borracha: imigração, trabalho e justiça na Amazônia. Tese de doutorado. São Paulo, USP, 2014.
- COSTA, Hideraldo. *Cultura, trabalho e luta social na Amazônia*. Discurso dos viajantes – século XIX. Manaus: Valer, 2013.

- COSTA, Jéssyka Sâmya. *Por todos os cantos da cidade*. Escravos negros no mundo do trabalho na Manaus oitocentista (1850-1884). Dissertação de mestrado. Niterói, UFF, 2016.
- COSTA, Yuri. “Sociedade e escravidão no Maranhão do século XIX”. *Revista Brasileira de História & Ciências Sociais*, vol. 10, n. 20, 2018.
- COUSIN, Justine. *Extra-european Seamen Employed by British Imperial Shipping Companies (1860-1960)*. Tese de doutorado. Paris, Sorbonne Université, 2018.
- CRUZ, Heloisa de Faria & PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha. “Na oficina do historiador. Conversas sobre História e imprensa”. *Projeto História*, n. 35, 2007.
- DAVENPORT-HINES, Richard. *Voyagers of the Titanic*. Passengers, Sailors, Shipbuilders, Aristocrats, and the Worlds They Came From. New York: HarperCollins, 2012.
- DAVIS, Angela. *Mulheres, raça e classe*. São Paulo: Boitempo, 2016.
- DE LA TORRE, Oscar. *The People of the River*. Nature and Identity in Black Amazonia, 1835-1945. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2018.
- DENING, Greg. *Islands and Beaches*. Discourse on a Silent Land Marquesas, 1774-1884. Honolulu: University of Hawai'i Press, 1980.
- DESAI, Dinakara. *Maritime Labour in India*. Bombay: Servants of India Society, 1940.
- DIAS, Adriana. “Os ‘fiéis’ da navalha. Pedro Mineiro, capoeiras, marinheiros e policiais em Salvador na República Velha”. *Afro-Ásia*, n. 32, 2005.
- DOMINGO, Enric. *El trabajo en la marina mercante española en la transición de la vela al vapor (1834-1914)*. Tese de doutorado. Barcelona, Universidad de Barcelona, 2013.
- _____. “De ‘gente de mar’ a ‘obreros del mar’. Los inicios de la reivindicación obrera en la marina mercante española (1870-1914)”. *Historia Social*, n. 83, 2015.
- DRINOT, Paulo. *The Allure of Labor*. Workers, Race, and the Making of the Peruvian State. Durham; London: Duke University Press, 2011.
- DRIVER, Felix. “Sea-Changes. Historicizing the Ocean, c.1500 – c.1900”. *History Workshop Journal*, n. 51, 2001.
- DUFFY, Eve M. & METCALF, Alida. *The Return of Hans Staden*. A Go-between in the Atlantic World. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2012.
- ELIAS, Norbert. “Estudos sobre a gênese da profissão naval: cavalheiros e tarpaulins”. *Mana*, n. 7, 2001.
- ERTZOGUE, Marina. “Insubmissos e desertores. Os barqueiros do Araguaia e a divisão do trabalho na navegação interprovincial – (Goiás-Pará – século 19)”. *Revista Litteris*, n. 14, 2014.
- FANON, Frantz. *Os condenados da terra*. Lisboa: Ulisseia, 1961.
- FARIAS, William Gaia & PEREIRA, Pablo. “A Marinha de Guerra na Amazônia. Atuação e questões de modernização técnica (final do século XIX e início do XX)”. *Navigator*, vol. 10, 2014.
- FASSIN, Didier. “Nem raça, nem racismo. O que racializar significa”. In: SCHWARCZ, Lília & MACHADO, Maria Helena P.T. (org.). *Emancipação, inclusão e exclusão*. Desafios do passado e do presente. São Paulo: Edusp, 2018.
- FAUSTO, Boris. *Trabalho urbano e conflito social: 1890-1920*. São Paulo: Companhia das Letras, 2016.
- FEATHERSTONE, David. “Maritime Labour and Subaltern Geographies of Internationalism. Black Internationalist Seafarer’s Organising in the Interwar Period”. *Political Geography*, n. 49, 2015.
- FEITOSA, Orange. *A sombra dos seringais*. Militares e civis na construção da ordem republicana no Amazonas (1910-1924). Tese de doutorado. São Paulo, USP, 2015.
- FERRERAS, Norberto. *O cotidiano dos trabalhadores de Buenos Aires (1880-1920)*. Niterói: Eduff, 2006.
- _____. “As partes e o todo. A criação da Organização Internacional do Trabalho em 1919”. Anais do XXV Simpósio Nacional de História. Fortaleza: ANPUH, 2009.
- FIGUEIREDO, Aldrin Moura de; SARGES, Maria de Nazaré & BARROSO, Daniel (org.). *Águas negras*. Estudos afro-luso-amazônicos no Oitocentos. Belém: Cátedra João Lúcio de Azevedo/UFGA, 2021.
- FINK, Leon. *Sweatshops at Sea*. Merchant Seamen in the World’s First Globalized Industry, from 1812 to the Present. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2011.
- FONSECA, Dante. “O surto gumífero e a navegação na Amazônia”. *Revista Veredas Amazônicas*, vol. 1, n. 1, 2011.

- FONTES, Edilza. “*Preferem-se portugueses(as)*”. Trabalho, cultura e movimento social em Belém do Pará (1885-1914). Tese de doutorado. Campinas, Unicamp, 2002.
- _____. *O pão nosso de cada dia*. Trabalhadores, indústria da panificação e a legislação trabalhista, Belém, 1940-1954. Belém: Paka-Tatu, 2002.
- FONTES, Paulo. *Um Nordeste em São Paulo*. Trabalhadores migrantes em São Miguel Paulista (1945-66). Rio de Janeiro: FGV, 2008.
- FORBES, Ernest R. *The Maritime Rights Movement, 1919-1927*. A Study in Canadian Regionalism. Montreal: McGill University Press, 1987.
- FOUCAULT, Michel. *O corpo utópico*. As heterotopias. São Paulo: n-1 Edições, 2013.
- FRAGA FILHO, Walter. *Mendigos e vadios na Bahia do século XIX*. Dissertação de mestrado, Salvador, UFBA, 1994.
- FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. São Paulo: Unesp, 1997.
- FROST, Diane. *Work and Community among West African Migrant Workers, since the Nineteenth Century*. Liverpool: Liverpool University Press, 1999.
- FRYKMAN, Niklas. *The Bloody Flag*. Mutiny in the Age of Atlantic Revolution. Oakland: University of California Press, 2020.
- FUNES, Eurípedes. *Nasci nas matas, nunca tive senhor*. História e memória dos mocambos do baixo Amazonas. Fortaleza: Plebeu Gabinete de Leitura, 2022.
- GALEANO, Diego. *Criminosos viajantes*. Circulações transnacionais entre Rio de Janeiro e Buenos Aires, 1890-1930. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2016.
- GATO, Matheus. *Negro, porém republicano*. Investigações sobre a trajetória intelectual de Raul Astolfo Marques (1876-1918). Dissertação de mestrado. São Paulo, USP, 2010.
- _____. *O massacre dos libertos*. Sobre raça e república no Brasil (1888-1889). São Paulo: Perspectiva, 2020.
- GILJE, Paul A. *Free Trade and Sailors' Rights in the War of 1812*. Cambridge: Cambridge University Press, 2013.
- GILROY, Paul. *O Atlântico negro*. Modernidade e dupla consciência. São Paulo: Editora 34, 2001.
- GITAHY, Maria Lucia. *Ventos do mar*. Trabalhadores do Porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914. São Paulo: Unesp, 1992.
- GLENN, Myra C. *Campaigns Against Corporal Punishment*. Prisoners, Sailors, Women, and Children in Antebellum America. New York: State University of NY Press Albany, 1984.
- _____. *Jack Tar's Story*. The Autobiographies and Memoirs of Sailors in Antebellum America. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.
- GOMES, Flávio. “‘No labirinto dos rios, furos e igarapés’. Camponeses negros, memória e pós-emancipação na Amazônia, c. XIX-XX”. *História Unisinos*, vol. 10, n. 3, 2006.
- GONZALEZ, Lélia & HASENBALG, Carlos. *Lugar de negro*. Rio de Janeiro: Zahar, 2022.
- GREGG, Dorothy. *The Exploitation of the Steamboat*. The Case of Colonel John Stevens. PhD Thesis. New York, Columbia University, 1951.
- GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano*. A navegação do rio Amazonas e a formação do Estado Brasileiro (1838-1867). São Paulo: Annablume, 2012.
- GRIDER, John T. “‘I Espied a Chinaman’. Chinese Sailors and the Fracturing of the Nineteenth Century Pacific Maritime Labour Force”. *Slavery and Abolition*, vol. 31, n. 3, sept. 2010.
- HALL, Michael & PINHEIRO, Paulo Sérgio. *A classe operária no Brasil, 1889-1930*. Documentos. São Paulo: Alfa-Ômega, 1979, vol. 1: O movimento operário. São Paulo: Brasiliense, 1979, vol. 2: Condições de vida e de trabalho, relações com os empresários e o Estado.
- HARDMAN, Francisco Foot & LEONARDI, Victor. *História da indústria e do trabalho no Brasil*. Das origens aos anos 20. São Paulo: Global, 1982.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Nem pátria, nem patrão!* Memória operária, cultura e literatura no Brasil. 3ª ed. São Paulo: Unesp, 2002.
- _____. *Trem-fantasma*. A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- HARLAFTIS, Gelina. *A History of Greek-Owned Shipping*. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day. London/New York: Routledge, 2005.
- HARRIS, Mark. *Rebelião na Amazônia*. Cabanagem, raça e cultura popular no Norte do Brasil, 1798-1840. Campinas: Editora da Unicamp, 2017.

- HENRIQUE, Márcio Couto & MORAIS, Laura. “Estradas líquidas, comércio sólido: índios e regatões na Amazônia (século XIX)”. *Revista de História*, n. 171, 2014.
- HOBBSAWM, Eric. *Mundos do trabalho*. Novos estudos sobre a História Operária. 6ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2015.
- HORNE, Gerald. *Red Seas*. Ferdinand Smith and Radical Black Sailors in the United States and Jamaica. New York: New York University Press, 2005.
- HYSLOP, Jonathan. “Steamship Empire. Asian, African and British Sailors in the Merchant Marine c. 1880-1945”. *Journal of Asian and African Studies*, vol. 44, n. 1, 2009.
- JAFFER, Aaron. *Lascars and Indian Ocean Seafaring, 1780-1860*. Shipboard Life, Unrest and Mutiny. Woodbridge: Boydell Press, 2015.
- JAMES, C.L.R. *Mariners, Renegades and Castaways*. The Story of Herman Melville and the World we Live in. London/New York: Allison & Busby, 1985.
- JEHA, Silvana. *A galera heterogênea*. Naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, c. 1822-c. 1854. Tese de doutorado. Rio de Janeiro, PUC/RJ, 2011.
- JESUS, Ronaldo Pereira de. “Associativismo entre imigrantes portugueses no Rio de Janeiro imperial”. In: BATALHA, Claudio & MAC CORD, Marcelo (org.). *Organizar e proteger*. Trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (séculos XIX e XX). Campinas: Editora da Unicamp, 2014.
- KENNERLEY, Alston. “The Seamen’s Union, the National Maritime Board and Firemen. Labour Management in the British Mercantile Marine”. *The Northern Mariner/Le Marin du Nord*, n. 4, vol. 16, 1997.
- KIMELDORF, Howard. *Reds or Rackets? The Making of Radical and Conservative Unions on the Waterfront*. Berkeley: University of California Press, 1989.
- KIRK, Neville. “Cultura. Costume, comercialização e classe”. In: BATALHA, Claudio; FORTES, Alexandre & SILVA, Fernando Teixeira da (org.). *Culturas de Classe*. Identidade e diversidade na formação do operariado. Campinas: Editora da Unicamp, 2004.
- LACERDA, David Patricio. *Trabalho, política e solidariedade operária*. Uma história social do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (c.1860-c.1890). Tese de doutorado. Campinas, Unicamp, 2016.
- LAND, Isaac. “Customs of the Sea. Flogging, Empire, and the ‘True British Seaman’, 1770 to 1870”. *Interventions*, n. 3:2, 2001.
- LANDERS, Jane. *Atlantic Creoles in the Age of Revolutions*. Cambridge: Harvard University Press, 2010.
- LARA, Sílvia H. *Campos da violência*. Escravos e senhores na Capitania do Rio de Janeiro, 1750-1808. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- _____. “Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil”. *Projeto História*, vol. 16, 1998.
- LAURINDO Jr., Luiz Carlos. *Rios de escravidão*. Tráfico interno e o mercado de escravos no Vale do Amazonas (1840-1888). Tese de doutorado. São Paulo, USP, 2021.
- LEAL, Davi Avelino. *Direitos e processos diferenciados*. Os conflitos pelo uso dos recursos naturais no rio Madeira (1861-1932). Tese de doutorado. Manaus, UFAM, 2013.
- LEAL, Luiz Augusto P. *A política da capoeiragem*. A história social da capoeira e do boi-bumbá no Pará republicano (1888-1906). Salvador: Edufba, 2008.
- LEAL, Vitor Nunes. *Coronelismo, enxada e voto*. O município e o regime representativo no Brasil. 7ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.
- LIBERT, Hubert. “L’évolution de la protection sociale des gens de mer face aux développements dans le monde maritime aux XIXe et XXe siècles”. In: KONINCKX, C. (ed.). *Proceedings of the International Colloquium “Industrial Revolutions and the Sea”*, n. 28-31, 1991 (Collectanea Maritima).
- LIMA, Aline. “Belém dos imigrantes. Espanhóis na capital paraense (1890-1920)”. *Ofícios de Clio*, vol. 5, n. 8, 2020.
- LIMA, Frederico. *Soldados da borracha*. Das vivências do passado às lutas contemporâneas. Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2013.
- LINEBAUGH, Peter & REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças*. Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário. São Paulo: Companhia das letras, 2008.

- LINEBAUGH, Peter. “Crime e industrialização. A Grã-Bretanha no século XVIII”. In: PINHEIRO, Paulo Sérgio (org.). *Crime, violência e poder*. São Paulo: Brasiliense, 1983.
- _____. “Todas as montanhas atlânticas estremeçeram”. *Revista Brasileira de História* (nº especial “À Lucta, trabalhadores!”). São Paulo: Marco Zero, 1984.
- LOUREIRO, Antonio. *A grande crise(1908-1916)*. Manaus: Loureiro & Cia, 1985.
- _____. *História da navegação no Amazonas*. Manaus: Lorena, 2007.
- LOVELL, John. *Stevedores and Dockers. A Study of Trade Unionism in the Port of London, 1870-1914*. London: Palgrave Macmillan, 1969.
- MAC CORD, Marcelo. *Artífices da cidadania. Mutualismo, educação e trabalho no Recife oitocentista*. Campinas: Editora da Unicamp, 2012.
- MacDONALD, Janet. *Feeding Nelson’s Navy. The True Story of Food at Sea in the Georgian Era*. London: Frontline Books, 2004.
- MACHADO, Maria Helena P.T. *Raça, ciência e viagem no século XIX*. São Paulo: Intermeios, 2018.
- MACIEL, Laura. “Imprensa, esfera pública e memória operária – Rio de Janeiro (1880-1920)”. *Revista de História*, n. 175, 2016.
- MARTINS, Paulo. *Escravidão, abolição e pós-abolição no Ceará*. Sobre histórias, memórias e narrativas dos últimos escravos e seus descendentes no Sertão cearense. Dissertação de mestrado. Niterói, UFF, 2012
- MATA, Iacy Maia. *Os “Treze de Maio”*. Ex-senhores, polícia e libertos na Bahia pós-abolição (1888-1889). Dissertação de mestrado. Salvador, UFBA, 2002.
- MATTOS, Hebe & RIOS, Ana Maria. “O pós-abolição como problema histórico. Balanços e perspectivas”. *Topoi*, vol. 5, n. 8, 2004.
- MATTOS, Hebe. “Laços de família e direitos no final da escravidão”. In: ALENCASTRO, Luiz Felipe de (org.) *História da vida privada no Brasil*. Império: a corte e a modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, vol. 2.
- McCLINTOCK, Anne. *Couro imperial*. Raça, gênero e sexualidade no embate colonial. Campinas: Editora da Unicamp, 2010.
- MELLO, Márcia Eliane. *O império comercial de J.G. Araújo e o seu legado para a Amazônia(1879-1989)*. Manaus: FIEAM, 2010.
- MELUCCI, Alberto. *Challenging Codes. Collective Action in the Information Age*. Cambridge: Cambridge Press, 1996.
- MENDONÇA, Joseli. *Evaristo de Moraes, tribuno da República*. Campinas: Editora da Unicamp, 2007.
- MERGER, Michèle. “Les marinières au début du XXe siècle. ‘Des forains d’une espèce particulière’”. *Le Mouvement Social*, n. 132, 1985.
- METCALF, Alida. “Mapping the Traveled Space. Hans Staden’s Maps in *Warhaftige Historia*”. *e-JPH*, vol. 7, n. 1, 2009.
- MIKI, Yuko. “Fugir para a escravidão. As geografias insurgentes dos quilombolas brasileiros, 1880-1881”. In: GOMES, Flávio Gomes & DOMINGUES, Petrônio (org.). *Políticas da raça*. Experiências e legados da abolição e da pós-emancipação no Brasil. São Paulo: Selo Negro, 2014.
- MORAES, Rinaldo. *A navegação regional como mecanismo de transformação da economia da borracha*. Tese de doutorado. Belém, UFPA, 2007.
- MOREIRA NETO, Carlos de Araújo. *Índios da Amazônia*. De maioria a minoria, 1750-1850. Petrópolis: Vozes, 1988.
- MOREL, Edmar. *A Revolta da Chibata*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2016.
- MUÑOZ, Manoel Morales. “Mutualismo y previsión social entre los pescadores y marineros malagueños (1912-1940)”. *Baética*, vol. 2, n. 19, 1997.
- MUSTAKEEM, Sowande’. *Slavery at Sea. Terror, Sex, and Sickness in the Middle Passage*. Urbana: University of Illinois Press, 2016.
- NAMIER, Lewis. *The Structure of Politics At the Accession of George III*. London: Palgrave Macmillan, 1978.
- NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *Marinheiros em revolta*. Recrutamento e disciplina na Marinha de Guerra (1880-1910). Dissertação de mestrado. Campinas, Unicamp, 1997.

- NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *Do convés ao porto*. A experiência dos marinheiros e a revolta de 1910. Tese de doutorado. Campinas, Unicamp, 2002.
- _____. “Trabalhadores negros e o ‘paradigma da ausência’: contribuições à História Social do Trabalho no Brasil”. *Estudos Históricos*, vol. 29, 2016.
- _____. *João Cândido*. O mestre sala dos mares. Niterói: Eduff, 2020.
- NASCIMENTO, Beatriz. *Uma história feita por mãos negras*. Relações raciais, quilombos e movimentos. RATTIS, Alex (org.). Rio de Janeiro: Zahar, 2021.
- NASCIMENTO, Moacir S. *Cor, racialização e sociedade*. Uma análise sobre a inserção de negros nas fileiras do oficialato da Marinha de Guerra do Brasil no pós-abolição (1908-1917). Dissertação de mestrado. Pelotas, UFPEL, 2019.
- OLIVEIRA, Antoniete. *Despontar, (des)fazer-se, (re)viver... a (des)continuidade das organizações anarquistas na Primeira República*. Dissertação de mestrado. Uberlândia, UFU, 2001.
- OLIVEIRA, Claudemilson. *A kipá e o cocar*. A rede intercomunitária judaica na estruturação urbana de Itacoatiara (1910-1920). Tese de doutorado. Manaus, UFAM, 2019.
- OLIVEIRA, João Pacheco de. *O nascimento do Brasil e outros ensaios*. “Pacificação”, regime tutelar e formação de alteridades. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2016.
- OLIVEIRA, José Aldemir de. “Tempo e espaço urbano na Amazônia no período da Borracha”. *Scripta Nova*, vol. 10, n. 35, 2006.
- OLIVEIRA, Vinícius. *Sobre águas revoltas*. Cultura política maruja na cidade portuária de Rio Grande/RS (1835 a 1864). Tese de doutorado. Porto Alegre, UFRGS, 2013.
- OLIVEIRA, Vitor. *Nas águas do Prata*. Os trabalhadores da rota fluvial entre Buenos Aires e Corumbá (1910-1930). Campinas: Editora da Unicamp, 2009.
- PAIÃO, Caio Giulliano. *Para além das chaminés*. Memória, trabalho e cidade – a navegação a vapor no Amazonas (1850-1900). Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2016.
- _____. “Culturas de trabalho e associações de praticos em Manaus e Belém (anos finais do século XIX)”. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 11, 2019.
- _____. “A identidade dos marinheiros de Manaus pelo mundo das histórias lidas e contadas na Primeira República”. *Revista do IHGB*, vol. 486, 2021
- _____. “Rumos da liberdade. Geografia insurgente e trabalho marítimo na Amazônia pós-Cabanagem (1840-c. 1870)”. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 14, 2022.
- PAZ, Adalberto. *Repúblicas contestadas*. Liberdade, trabalho e disputas políticas na Amazônia do século XIX. Tese de doutorado. Campinas, Unicamp, 2017.
- PECK, John. *Maritime Fiction*. Sailors and the Sea in British and American Novels, 1719-1917. New York: Palgrave Macmillan, 2001.
- PENNINGTON, David. *Manaus e Liverpool*. Uma ponte marítima centenária – anos finais do Império/meados do XX. Manaus: Edua, 2009.
- PEQUENO, Eliane. “Mura, guardiães do caminho fluvial”. *Revistas de Estudos e Pesquisas*, vol. 3, 2006.
- PEREIRA, Marcelo. *Navegar é preciso*. A lógica e a simbólica dos usos socioambientais do rio. Tese de doutorado. Manaus, UFAM, 2015.
- PEREIRA, Pablo. *A Marinha de Guerra na Amazônia*. Segurança e modernização (1890-1918). Dissertação de mestrado. Belém, UFPA, 2017.
- PESSOA, Alba. *Infância e trabalho*. Dimensões do trabalho infantil na cidade de Manaus, 1890-1920. Manaus: Edua, 2015.
- PETERSEN, Sílvia. “Cruzando fronteiras. As pesquisas regionais e a história operária brasileira”. *Anos 90*, vol. 3, 1995.
- _____. “Ainda o movimento operário como objeto historiográfico”. *Anos 90*, n. 8, 1997.
- PINHEIRO, Geraldo. *Imprensa, política e etnicidade*. Portugueses letrados na Amazônia (1885-1933). Tese de doutorado. Porto, Universidade do Porto, 2012.
- PINHEIRO, Luís Balkar & PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *Mundos do trabalho na cidade da borracha*. Trabalhadores, lideranças, associações e greves operárias em Manaus (1880-1930). Jundiá: Paco, 2017.
- PINHEIRO, Luís Balkar. “Lideranças estrangeiras entre os trabalhadores manauaras (1910-1930)”. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 9, 2017.

- PINHEIRO, Luís Balkar. *Vozes operárias*. Fontes para a história do proletariado amazonense (1890-1930). Rio de Janeiro: Gramma, 2017.
- _____. “Dilemas da propaganda socialista em Manaus no alvorecer do século XX”. *Projeto História*, vol. 67, 2020.
- _____. “Abissínios, engrossadores e cogumelos. Bento Aranha e o republicanismo radical no extremo Norte do Brasil, 1870-1910”. *Oficina do Historiador*, vol. 14, n. 1, 2021.
- PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. “Migração, trabalho e etnicidade. Portugueses e ingleses no porto de Manaus, 1880-1920”. *Varia História*, vol. 30, n. 54, 2014.
- _____. *A cidade sobre os ombros*. Trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925). 3ª ed. Manaus: Edua, 2015.
- PINTO, Ana Flávia M. “Vicente de Souza. Intersecções e confluências na trajetória de um abolicionista, republicano e socialista negro brasileiro”. *Estudos Históricos*, vol. 32, n. 66, 2019.
- PIO Jr., Amaury. *O trabalho no Amazonas*. O periódico *Tribuna Popular* como instrumento de “orientação das hostes trabalhistas”. Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2016.
- PIROLA, Ricardo. “O castigo senhorial e a abolição da pena de açoites no Brasil: Justiça, imprensa e política no século XIX”. *Revista de História*, n. 176, 2017.
- POLLETTA, Francesca & JASPER, James. “Collective Identity and Social Movements”. *Annu. Rev. Sociol.* (27), 2001.
- PORTO, Valdirene. *Imprensa, imigração, trabalho e sociabilidades femininas na Belle Époque manauara, 1880-1920*. Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2016.
- POZZA NETO, Provino. *Aves Libertas*. Ações emancipatórias no Amazonas Imperial. Dissertação de mestrado. Manaus, UFAM, 2011.
- QUEIRÓS, César Augusto. “Conflitos e sociabilidades. Os bares e cabarés de Porto Alegre no contexto das greves da Primeira República”. *História Revista*, vol. 21, n. 3, 2016.
- RECORD, Jane. “The Rise and Fall of Maritime Union”. *IRL Review*, vol. 10, n. 1, 1956.
- REDIKER, Marcus. *O navio negreiro*. Uma história humana. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.
- _____. *Outlaws of the Atlantic*. Sailors, Pirates, and Motley Crews in the Age of Sail. Boston: Beacon Press, 2014.
- _____. “Escapando da escravidão pelo mar na véspera da Guerra Civil Americana. Uma história do trabalho”. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 14, 2022.
- REIS, Arthur. *A Amazônia que os portugueses revelaram*. Rio de Janeiro: MEC, 1956.
- _____. *Manóas e outras Villas*. Manaus: Edua, 1999.
- REIS, João José. *Ganhadores*. A greve de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.
- REVEL, Jacques (org.). *Jogos de escalas*. A experiência da microanálise. Rio de Janeiro: FGV, 1998.
- RODRIGUES, Jaime & SANTOS, Flávio Gonçalves dos. “História Marítima e Portuária em revista”. *Almanack*, n. 21, 2019.
- RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa*. Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- _____. “Um perfil de cargos e funções na marinha mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX”. *Anos 90*, vol. 22, n. 42, 2015.
- _____. “Uma gentilha derramada pelas cidades. Distúrbios em terra e deserções na marinha mercante luso-brasileira (segunda metade do século XVIII)”. *Tempo*, vol. 27, 2021.
- _____. “‘Na maior confusão e desamparo’. Um motim a bordo na marinha mercante portuguesa do século XVIII e suas motivações”. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 14, 2022.
- ROEDIGER, David R. “E se o trabalho não fosse branco e masculino? Recentrando a história da classe trabalhadora e estabelecendo novas bases para o debate sobre sindicatos e raça”. In: FORTES, Alexandre *et al.* (org.). *Cruzando fronteiras*. Novos olhares sobre história do trabalho. São Paulo: Perseu Abramo, 2013.
- ROLLANDI, Maria Stella. “Persistenze e mutamenti. L’organizzazione del lavoro marittimo in Italia (1861-1939)”. *Storia e Problemi Contemporanei*, n. 63, mag. 2013.
- SAGER, Eric. “Seafaring Labour in Maritime History and Working-Class History”. *International Journal of Maritime History*, n. 1, 1990.
- _____. *Ships and Memories*. Merchant Seafarers in Canada’s Age of Steam. Vancouver: UBC Press, 1993.
- SAHLINS, Marshall. *Ilhas de História*. São Paulo: Zahar, 1990.

- SALLES, Vicente. *O negro no Pará, sob o regime da escravidão*. Rio de Janeiro: FGV/UFGA, 1971.
- SAMPAIO, Gabriela. *Nas trincheiras da cura*. As diferentes medicinas no Rio de Janeiro imperial. Campinas: Editora da Unicamp, 2001.
- SAMPAIO, Patrícia. *Os fios de Ariadne*. Fortunas e hierarquias sociais na Amazônia, século XIX. São Paulo: Livraria da Física, 2014.
- SANTOS Jr., Edilson. “Capitania do porto da corte e província do Rio de Janeiro, conflitos de interesses e jurisdições na capital do Império (1845-1855)”. In: HONORATO, Cezar & OLIVEIRA Jr., Alcidesio de (org.). *Portos & cidades portuárias em questão*. Niterói: Polis UFF, 2020.
- SANTOS Jr., João J. dos. “Entre barcos e telegramas. A crise do asilo diplomático depois do fim da Revolta da Armada (1895)”. *Antíteses*, n. 7, jan./jun. 2014.
- SANTOS Jr., Paulo Marreiro dos. *Criminalidade e criminalização de práticas populares em Manaus, 1906-1917*. Dissertação de mestrado. São Paulo, PUC/SP, 2005.
- SANTOS, Roberto. *História econômica da Amazônia, 1800-1920*. São Paulo: T.A. Queirós, 1980.
- SARGES, Maria de Nazaré. *Belém*. Riquezas produzindo a *Belle Époque* (1870-1912). Belém: Paka-Tatu, 2000.
- SCHMIDT, Benito Bisso. “Complexificando a interseccionalidade. Perspectivas *queer* sobre o mundo do trabalho”. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 10, n. 19, 2018.
- SCOTT, Julius S. *The Common Wind*. Afro-American Currents in the Age of the Haitian Revolution. New York: Verso, 2018.
- SECCO, Lincoln. “O espaço técnico na Península Ibérica (1820-1914)”. *Projeto História*, n. 34, 2007.
- SILVA, Antonio Higino da. *Portos de commercio*. Tecnologia, associacionismo e redes de sociabilidade: os desafios e as propostas modernizadoras de André Pinto Rebouças para o Brasil do Segundo Reinado (1850-1890). Tese de doutorado. Rio de Janeiro, UFRJ, 2019.
- SILVA, Fernanda Oliveira da. *As lutas políticas nos clubes negros*. Culturas negras, racialização e cidadania na fronteira Brasil-Uruguaí no pós-abolição (1870-1960). Tese de doutorado. Porto Alegre, UFRGS, 2017.
- SILVA, Fernando Teixeira da. *Operários sem patrões*. Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Campinas: Editora da Unicamp, 2003.
- _____. “Valentia e cultura do trabalho na estiva de Santos”. In: BATALHA, Claudio; FORTES, Alexandre & SILVA, Fernando Teixeira da (org.). *Culturas de Classe*. Identidade e diversidade na formação do operariado. Campinas: Editora da Unicamp, 2004.
- _____. As cores do campo. Trabalhadores rurais, direitos e “raça” – Brasil, entreguerras. Texto inédito, 2022.
- SILVA, Francisco Bento da. *Acre, a “pátria dos proscritos”*. Prisões e desterramentos para as regiões do Acre em 1904 e 1910. Tese de doutorado. Curitiba, UFPR, 2010.
- SILVA, Lígia Osório. *Movimento sindical operário na Primeira República*. Dissertação de mestrado. Campinas, Unicamp, 1977.
- SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito*. Uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX). Campinas: Papirus, 2001.
- SILVA, Marcos A. *Contra a chibata*. Marinheiros brasileiros em 1910. São Paulo: Brasiliense, 1982.
- SILVA, Nauber Gavski. *Vivendo como classe*. As condições de habitação e alimentação do operariado porto-alegrense entre 1905-1932. Dissertação de mestrado. Porto Alegre, UFRGS, 2010.
- SIRES, Roland V. “Labor Unrest in England, 1910-1914”. *The Journal of Economic History*, vol. 15, n. 3, sep. 1955.
- SKIDMORE, Thomas E. “Racial Ideas and Social Policy in Brazil, 1870-1940”. In: GRAHAM, Richard (ed.). *The Idea of Race in Latin America, 1870-1940*. Austin: University of Texas Press, 1990.
- SLENES, Robert W. “*Malungu ngoma vem!* África encoberta e descoberta no Brasil”. *Revista USP*, n. 12, 1991-1992.
- SOARES, Carlos Eugênio Líbano. *A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2004.
- SOLANO, Sergio Paolo. “De bogas a navegantes. Los trabajadores del transporte por el río Magdalena, 1850-1930”. *Historia Caribe*, vol. 3, 1998.

- SOUZA, Felipe Azevedo e. *Nas ruas. Abolicionismo, Republicanismo e Movimento Operário em Recife*. Salvador: Edufba, 2021.
- _____. “Huguenotes, ingleses, abacaxis. Associativismo abolicionista e escravizados nas rotas de fuga entre Pernambuco e Ceará na década de 1880”. *Topoi*, vol. 23, n. 50, 2022.
- STANLEY, Jo. “Black Women on British Ships”. *Black and Asian Studies Association Newsletter*, n. 28, sept. 2000.
- STANZIANI, Alessandro. *Sailors, Slaves, and Immigrants. Bondage in the Indian Ocean World, 1750-1914*. New York: Palgrave Macmillan, 2014.
- TELES, Luciano. *Construindo redes sociais, projetos de identidade e espaços políticos. A imprensa operária no Amazonas (1890-1928)*. Tese de doutorado. Porto Alegre, UFRGS, 2018.
- _____. *A imprensa operária no Amazonas (1891-1920)*. Algumas dimensões. Manaus: Editora da UEA, 2020.
- TERRÉS, Juan Zamora. *El sindicato libre de la Marina Mercante, un intento de unidad sindical (notas para una historia del movimiento obrero en la Marina Mercante)*. Barcelona: Facultat Nàutica de Barcelona, 1996.
- THOMPSON, E.P. *A formação da classe operária inglesa*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, 3 vol.
- _____. *Costumes em comum*. 7ª ed. São Paulo: Companhia das letras, 1998.
- TOCANTINS, Leandro. *Amazônia. Natureza, homem e tempo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.
- TOLEDO, Edilene. *Travessias revolucionárias. Ideias e militantes sindicalistas em São Paulo e na Itália (1890-1945)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2004.
- _____. “Um ano extraordinário. Greves, revoltas e circulação de ideias no Brasil em 1917”. *Estudos Históricos*, vol. 30, n. 61, 2017.
- VAN ROSSUM, Mathias. “The Rise of Asian Sailor? Inter-asiatic Shipping, the Dutch East Indian Company and Maritime Labour Markets (1500-1800)”. In: BHATTACHARYA, Sabhyasachi (ed.). *Towards a New History of Work*. New Delhi: Tulika Books, 2014.
- VAN VALEN, Gary. *Indigenous Agency in the Amazon. The Mojos in Liberal and Rubber-Boom Bolívia, 1842-1932*. Tucson: University of Arizona Press, 2013.
- VELASCO E CRUZ, Maria Cecília. “Tradições negras na formação de um sindicato. A Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, Rio de Janeiro, 1905-1930”. *Afro-Ásia*, n. 24, 2000.
- VIAUD, Ronan. *Le syndicalisme maritime français. Les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950)*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2005.
- VIEIRA, Jofre. *Uma tragédia em três partes. O motim dos pretos da Laura em 1839*. Dissertação de mestrado. Fortaleza, UFCE, 2010.
- VISCARDI, Cláudia. *O teatro das oligarquias. Uma revisão da “política do café com leite”*. Belo Horizonte: Fino Traço, 2019.
- WEINSTEIN, Barbara. *A borracha na Amazônia. Expansão e decadência, 1850-1920*. São Paulo: Hucitec, 1993.
- _____. *A cor da modernidade. A branquitude e a formação da identidade paulista*. São Paulo: Edusp, 2022.
- WILSON, Kathleen. *The Island Race. Englishness, Empire and Gender in the Eighteenth Century*. New York: Routledge, 2003.
- WILSON, Matt Vaughan. “The 1911 Waterfront Strikes in Glasgow. Trade Unions and Rank-and-File Militancy in the Labour Unrest of 1910-1914”. *IRSH*, 53, 2008.
- WRIGHT, Robin M. “História indígena no noroeste da Amazônia. Hipóteses, questões e perspectivas”. In: CUNHA, Manuela Carneiro da (org.). *História dos índios no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.