

O LUGAR DA RACIALIZAÇÃO: SOBRE O ASSOCIATIVISMO MARÍTIMO DE MANAUS, 1905-1919

THE PLACE OF RACIALIZATION: ON MARITIME ASSOCIATIONS IN MANAUS, 1905-1919



CAIO GIULLIANO DE SOUZA PAIÃO³

Resumo

Neste artigo, levanto alguns apontamentos teóricos sobre o uso do conceito de racialização para se entender o associativismo marítimo e que podem iluminar outras dimensões para os estudos dos mundos do trabalho no Amazonas. Busco sublinhar como o peso da racialização tende a revelar outros meandros na teia de sociabilidades tecida por trabalhadores/as em suas experiências associativas, que não se explicam inteiramente pelo viés único da “classe”. A ideia central aqui é defender a relevância de se considerar as lógicas de racialização presentes nas experiências associativas de uma categoria. Dessa forma, será possível deslindar processos mais complexos em torno da constituição da identidade operária em tempos posteriores à escravidão. Proponho aqui uma discussão teórica e bibliografia acerca dos mundos do trabalho e dos estudos da questão racial e da racialização no Brasil republicano. Recorro a essas referências para demonstrar sua aplicação em alguns dos meus resultados de pesquisa e publicações sobre o trabalho e o associativismo marítimo de Manaus.

Palavras-chave: Marítimos; racialização; associativismo.

Abstract

In this paper I bring some notes on the use of the concept of racialization in the study of maritime associations that can illuminate other dimensions for the studies of the worlds of work in the Amazon. I seek to demonstrate how the racialization processes tends to reveal other backgrounds in the sociability woven by workers in their associative experiences, in addition to reinforcing other levels of hierarchization not exhausted in more orthodox categorizations, such as “class”. The central idea here is to defend the relevance of considering the logics of racialization present in the associative experiences of a category. In this way, it will be possible to unravel more complex processes surrounding the constitution of worker identity in times after slavery. The basis of our discussion here is found in the bibliography of the Worlds of Labor and studies of racial issues and racialization in republican Brazil. I use these references to demonstrate their application, as shown in some of my research results and publications on work and maritime associations in Manaus.

Keywords: Maritime Workers; racialization; associativism.

³ Doutor em História Social pela Universidade Estadual de Campinas (2022). Possui graduação em História (2013) e mestrado em História Social (2016), ambos pela Universidade Federal do Amazonas. E-mail: caio_giulliano@hotmail.com.



Introdução

Os comerciantes paraenses e amazonenses fomentavam projetos de introdução de vapores mercantes no rio Amazonas desde os anos 1820, visando atrair capital estrangeiro para os confins do Império (Gregório, 2012; Brito, 2018). Por causa da revolta popular da Cabanagem (1835-1840) esses projetos foram suspensos e os vapores que passaram a ser vistos nas águas amazônicas eram encouraçados militares. Na década de 1840, os vasos de guerra circulavam pelo rio Amazonas como forma de coibir novas insurreições e coagir a população para retornar a seus postos de trabalho no cativo e no regime forçado.

Desde então, os navios movidos a fogo tornaram-se sinônimos de repressão e violência exercida pelos brancos. Vale lembrar a presença massiva de mulheres e homens negros, mestiços e indígenas entre a parcela revoltada contra a elite branca, notadamente lusitana, a quem atribuíam responsabilidade sobre as crises econômicas, miséria e pobreza vividas na ocasião da Cabanagem (Pinheiro, 1998; Harris, 2017). Não resta dúvida de que os vapores contrastavam com a navegação executada por essa população de diferentes condições jurídicas, de forma a senão superá-la de todo, reorganizá-la com a imposição de novas hierarquizações raciais no trabalho marítimo: o mundo das máquinas repelia a autonomia e a liberdade construída nos veleiros e canoas que foram, inclusive, cruciais para o alastramento da Cabanagem (1835-1840) pela Amazônia (Paião, 2022b).

Não havia vapores mercantes no rio Amazonas até o Império assinar, em 1853, um contrato de exclusividade da navegação do rio Amazonas 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 (Brito, 2018). Tão logo efetivadas, as linhas a vapor encorajaram novas expedições fluviais apoiadas por empresários, fazendeiros e governos provinciais (Paião, 2016). O objetivo era conhecer os espaços para mapear, dominar novas rotas e, claro, intimidar a formação de mocambos e assentamentos de grupos indígenas, combatendo suas economias paralelas (De La Torre, 2018, p. 7). 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; capturas de escravizados fugidos e



reescrivização de outros; também favoreceu o tráfico interno de cativos até as províncias do centro-oeste e sudeste brasileiro (Laurindo Júnior, 2021). Não se tratava apenas de uma “modernização” dos meios de transporte, mas um planejamento social que visava embranquecer a navegação amazônica.

Não é de se desprezar que um dos principais símbolos da historiografia do Amazonas, Arthur Reis, recorresse a uma leitura racializada sobre a chegada da navegação a vapor na Amazônia. Em 1956, pouco mais de um século depois do primeiro vapor comercial adentrar o rio Amazonas, Reis defendia que essa navegação substituiria a de “caboclos” e “tapuios”, rendendo-lhes sérios prejuízos. O saldo negativo colhido por essas pessoas foi encarado como um fator positivo, segundo a lógica racista desse importante intelectual e poderoso político amazonense: “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” (1956, p. 66-65).

Não é possível ignorar que esse tipo de interpretação estivesse abrigado na fina flor da intelectualidade de Manaus, no início do século XX. Isso nos impele a buscar outras formas de se interpretar a história do trabalho no Amazonas, levando em conta a produção de leituras racistas e racializadas empreendidas na própria região e a partir de termos e interesses próprios (Abreu, 2012). Dessa forma, também não será possível compreender a introdução dos vapores sem dissociar a sua “modernidade” de processos de racialização que incidiam na produção de lugares determinados para a marinhagem dentro e fora desses barcos.

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 (Capanema, 2022; Jeha, 2011; Nascimento, 1997). Como a experiência associativa dos marítimos esteve, tal como em outras partes do mundo, atrelada ao processo de introdução dos vapores, o peso da racialização na organização de bordo e seus reflexos na organização desses trabalhadores conformam questões inescapáveis no estudo dessa categoria.

A ideia central deste artigo é apresentar alguns resultados obtidos a partir de minha tese de doutorado e outras publicações acerca do trabalho e do associativismo dos marítimos em Manaus, entre 1905 e 1919. Apresentarei algumas reflexões em torno do



tema da racialização, particularmente sobre o associativismo marítimo, de modo a destacar a importância dessa conceituação para os mundos do trabalho no Amazonas. Veremos um diálogo com autores e autoras que problematizam o tema da racialização no Brasil republicano, entendendo as particularidades disso diante de uma sociedade hierárquica, antes assentada na desigualdade da condição jurídica (livres e escravizados/as) para então preservar hierarquias em termos raciais após o fim da escravidão.

Apesar de o Amazonas apresentar uma maioria de livres e libertos entre a população negra, às portas de sua abolição em 1884 (Pozza Neto, 2011), isso não significa que estivesse imune de processos racialização observados em antigos e possantes núcleos escravistas do litoral. Ao contrário disso, a chegada de trabalhadores migrantes dessas áreas, durante o chamado “ciclo da borracha”, orientou boa parcela da elite proprietária e letrada do Amazonas a lidar com esse contingente em termos racializados. Afinal, observar as origens dos migrantes é um indicativo para se considerar a dimensão racial das realidades vividas por essas pessoas e o peso disso nas escolhas tomadas para saírem de seus locais de nascimento. Quando nos referimos a trabalhadoras e trabalhadores pobres advindos de lugares como Ceará, Maranhão, Bahia e Pernambuco é de se presumir a presença massiva de não brancos, como sugere Álvaro Pereira do Nascimento (2016, p. 618). E as ondas migratórias dali para a Amazônia estavam em curso desde meados dos anos 1870 (Cardoso, 2011).

Por constituírem maioria entre os marítimos de Manaus, esses filhos e netos de indígenas e africanos, vindos em larga parcela do litoral brasileiro, integram grupo ideal para apreendermos formas mais sutis de se impor e de defender sua subordinação. Formas que podem passar despercebidas caso focuemos estritamente os conflitos entre capital e trabalho. Assim, espero contribuir com alguns de meus resultados de pesquisa, para avaliarmos a pertinência do conceito de racialização nos mundos do trabalho do Amazonas, analisados dentro de sua própria realidade.

A seguir, apresento o conceito de racialização, conforme aplicação utilizada para o caso dos marítimos e suas associações em Manaus. Em seguida, discorro sobre as características do associativismo mundo afora, para demonstrar como a multiracialidade dos marítimos no Brasil e no Amazonas, em particular, é um elemento-chave para se apreender similaridades e diferenças com as pautas e identidades operárias dessa categoria no Atlântico Norte. O objetivo central é reforçar a ideia de que o Amazonas jamais esteve inteiramente apartado de outras realidades da classe trabalhadora, dentro e



fora do país, embora seus/suas trabalhadoras/es adaptassem e recriassem seus lugares na história, cientes de que as desigualdades também se expressavam em termos raciais e não apenas econômicos ou regionais.

O conceito de *racialização*

Entendo a racialização 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. 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” (2018, p. 62-63) ou conforme Barbara Weinstein, o processo de racialização era “algo que se sabia sem que fosse necessário dizer – sinal supremo de uma construção bem-sucedida, ou hegemônica” (2022, p. 29).

Nessa chave interpretativa, é inegável a contribuição dos apontamentos de Frantz Fanon para diversos campos de estudos sobre as imbricações entre racialização, capitalismo e colonialismo (1961). Para o caso específico do extremo norte do Brasil republicano, um dos leitores mais atentos de Fanon é Matheus Gato (2020). Melhor sintonizado com o que propomos aqui, o autor utiliza o conceito como elemento-chave para indagarmos sobre quais ferramentas dispomos para analisar uma sociedade antes dividida entre livres e escravos que passa a ser hierarquizada em termos raciais?

A questão nos desafia a confrontar mecanismos discursivos que cristalizaram formas sofisticadas para preservar as hierarquias sociais de uma sociedade estruturada pela desigualdade, antes expressa pela condição jurídica e, após a Abolição, expressa em termos racializados, muitas vezes dissolvidos em leituras homogeneizantes que encontravam diferentes meios de descrever e representar a população não branca (Albuquerque, 2009).

Na documentação desse período, nem sempre raça e cor da pele estão explicitadas como fatores explicativos da desqualificação ou da inferioridade imputadas a trabalhadores e trabalhadoras. Ao contrário, os estigmas sociais aparecem constitutivos em explicações calcadas na etnia, nos determinismos climáticos e geográficos, na cultura e na história. Em estudo recente, Taina Aparecida Silva Santos (2023) analisou a constituição de um conjunto de saberes que visavam normatizar e criar sistemas de identificação, classificação moral e interdição de trabalhadoras negras, mediante



prescrições médicas e sob pretexto de pesquisa científica. A autora nos ajuda a pensar como a construção de conhecimento opera um saber dominante racializado e que guarda parâmetros para excluir e até exterminar pessoas não brancas.

Ao enfocarmos essas populações, o racismo é dissimulado em uma série de argumentos que as atrelam a noções de atraso social e cultural. Dessa forma, se raça e racismo não emergem explicitamente nas fontes, é possível identificar processos de racialização quando a heterogeneidade de um grupo 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 (Silva, 2022).

Em se tratando de trabalhadores portuários, para Wlamyra Albuquerque, o porto é um lugar oportuno para se apreender lógicas de racialização remanescentes da escravidão. Por se tratar de um espaço de recepções, as autoridades republicanas submeteram a zona portuária à elaboração, sem explicitar, de mecânicos de controle social pautados em critérios raciais. Tais critérios eram dissimulados em medidas de vigilância e regulamentação das entradas e saídas de navios, bem como na investigação de quem transitava e fazia do porto seu espaço de sociabilidades e de trabalho (2009, p. 47).

Podemos analisar dimensões racializadas no tratamento dispensado nesses locais de trabalho, espaços de sociabilidades e na vida associativa da categoria. Por exemplo, na ideia de incapacidade de autogestão dos serviços; a estratificação desigual dos espaços de trabalho, que determinava também a qualidade de dormitórios e alimentação; no caso marítimo, na insistência de que a deferência aos oficiais devia prevalecer dentro e fora dos barcos; na manutenção de relações paternalistas entre oficiais e embarcadiços mais jovens; no castigo físico como medida disciplinar etc. Esses tratamentos eram orientados por uma suposta organização eficiente do trabalho nos vapores, que operaria um corte com o tempo das velas, remos e varas, quando prevalecia maior senso de camaradagem a bordo e, conseqüentemente, maior recorrência de motins e deserções. Aliás, na Amazônia, havia uma perigosa memória de insurgências multirraciais que assombrava a hierarquia naval. Assim, a racialização do trabalho marítimo não pode ser dissociada da transição tecnológica imposta pelas elites proprietárias e intelectuais 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 (Drinot, 2011, p. 2-3). As elites proprietárias que advogavam a navegação a vapor compreendiam-na de forma racializada: como fruto da industrialização, os vapores demarcavam não só um novo modelo de negócio, mas uma aspiração que imbricava raça e cultura. Portanto, para operar os modernos vapores, seria necessário racializar a navegação como o lugar de trabalho de um “marítimo ideal” (de preferência branco) e forçar os de pele escura à subserviência (Paião, 2022a).

O processo de inserção da navegação a vapor no rio Amazonas, de 1853 até sua consolidação no início do século XX, revela que certos valores sobre o trabalho marítimo advinham de ideias racializadas em torno do progresso. Para Paulo Drinot (2011, p. 13), o processo de racialização tende a ser mais violento quando uma concepção de trabalho, atrelada ao progresso, depara-se com ambientes dominados por formas de trabalho, costumes e tradições de populações negras, indígenas e mestiças.

Na Amazônia, o navio a vapor encarnou noções de modernidade pela mecanização do transporte fluvial que, para efetivar-se como comércio, precisava senão destruir, reorganizar a navegação executada por tripulantes, aos quais eram atribuídos atrasos e inferioridade biológica. Mas, diante da ausência do “marítimo ideal”, os comandantes de vapores foram obrigados a equipar com os habitantes locais, independente se eram considerados afeitos ou não à vida embarcada (Paião, 2019).

Contudo, nos vapores havia uma disposição para racializar a divisão dos trabalhos a bordo: entre aqueles que se ocupariam da navegação (práticos e pilotos), tidos como mais instruídos; 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 produzindo desigualdade racial, pois as ocupações de bordo equivaliam a privilégios e desvantagens que acompanhavam a vida terrestre. O que escapou ao oficialato foi que, ao invés dos marítimos ficarem submissos e presos a lugares racializados, eles forjaram outras identificações de ofício e criaram suas próprias associações, conferindo outros valores àquelas ocupações nos anos seguintes ao fim da escravidão.

Para compreendermos, em quadro mais amplo, o associativismo marítimo, vejamos as características de outras experiências ao redor do mundo, para então destacarmos a importância de uma leitura em torno da racialização para o caso do



Amazonas. No geral, a principal característica dessa categoria foi mesmo a relação conturbada entre unidade e fragmentação associativa, observadas durante a ascensão da navegação a vapor. Como venho defendendo o advento do vapor como um processo que imbrica racialização e ideias de “modernidade”, é indispensável sairmos um pouco do nosso recorte geográfico para apurar como outros contextos lidaram com esse processo. Já adiantando que as diferenças raciais foram determinantes no que unia e separava esses trabalhadores.

Processos de racialização entre a unidade e a fragmentação associativa

Os primeiros historiadores a destacar as associações marítimas do Amazonas foram Francisco Foot Hardman e Victor Leonardi, em “História da indústria e do trabalho no Brasil” (1982). Os autores localizaram associações de marítimos divididas por ofício, elencadas no 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 pela quantidade de trabalhadores. Essas entidades estavam coligadas na Federação Marítima do Amazonas (1914-1916; 1916-1918). A maior característica presente nas relações entre a Federação Marítima e demais associações de ofício foi uma dinâmica entre a fragmentação e a unidade associativa, uma questão que deve ser abordada sem descuidar da sua dimensão racializada.

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 no século XIX, que passou a alimentar certa rivalidade, embora a identificação como classe fosse estratégica para barganhar interesses durante a expansão do negócio náutico 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 (Kennerley, 1997; Rolandi, 2013).

Na Espanha, Enric Domingo mostra que a mudança física dos navios, com casco metálico e maquinarias, evidenciou 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 identificarem com o restante do 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, mas 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 do advento dos vapores: o estímulo à competição e à rivalidade entre a marinhagem como forma de evitar motins e greves (Domingo, 2013).

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 interditarão a plena unidade da federação. Viaud explica essa fragmentação pelo desenvolvimento técnico da marinha mercante e da indústria pesqueira; pelos conflitos nacionais e locais que afetaram os portos franceses, na primeira metade do século XX; pelas mudanças de legislação portuária, dentre outros motivos. 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 em termos de identificações por ofício, não distaram muito do sindicalismo “terrestre”. Portanto, revela que a dualidade entre autonomia e as tentativas de unidade sindical guardavam formas particulares, mas evidencia a tendência geral de permanências e rupturas de projetos sindicais de períodos anteriores aos vapores (Viaud, 2005). Outro elemento importante discutido pelos estudos de sindicalismo marítimo são as características empresariais do setor náutico, como vemos a seguir.

Matt Vaughan Wilson pesquisou o sindicalismo marítimo na Grã-Bretanha, mais especificamente, do 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 os 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 e serviços, 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 ensejava maior entrosamento entre os marítimos, maior coesão na sua organização e baixos índices de rivalidade interna (Wilson, 2008).

Em análise comparativa nas costas leste e oeste dos Estados Unidos, Howard Kimmeldorf 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 dos marítimos pelas viagens. Segundo o autor, os armadores não viam necessidade de articular uma frente patronal diante de uma marinhagem hostil entre si e relativamente desorganizada como classe, quando comparada ao cenário da costa oeste. Em São Francisco, 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 ensejou uma entidade patronal para fazer frente à unidade sindical dos marítimos e manter uma permanente oposição ao grupo cada vez mais politizado e em contato com outras organizações pelo mundo (Kimmeldorf, 1989, p. 17).

Exemplos geograficamente mais próximos ao contexto do Amazonas vêm do sul do continente, com Vitor Oliveira e Laura Caruso. Oliveira pesquisou o trabalho dos marítimos da bacia platina, em portos de escala que iam de Corumbá a Buenos Aires, entre 1910 a 1930. Sua pesquisa tem por enfoque a dimensão transnacional do trabalho e da militância operária do grupo, especialmente no âmbito do Atlântico Sul e em Assunção no Paraguai. A questão da fragmentação sindical é problematizada pelo autor, o qual acrescenta o papel das inter-relações entre marítimos de países diferentes que aventavam unidade para romper fronteiras nacionais e alçar uma solidariedade internacional de classe. Oliveira também abordou a burocracia de diferentes Capitânicas e consulados ao longo do trecho, os quais obrigavam os marítimos a conhecer a legislação dos países e os melhores canais institucionais para encaminhar suas reivindicações em terra (Oliveira,



2009). Veremos que o conhecimento formal da burocracia portuária irmanava marítimos fluviais do sul ao extremo norte do continente. Tal constatação revela um associativismo empenhado em conciliar, criticar ou rechaçar aspectos da relação entre associações, Estado e patrões – principal destaque do trabalho de Caruso sobre os marítimos de Buenos Aires.

Caruso apresenta um dos casos mais bem sucedidos de unidade associativa: a criação da 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 do período. Para a autora, a categoria criou suas entidades para defender melhores condições de trabalho e, apesar da significativa fragmentação de ofício, a FOM alcançou relevantes níveis de solidariedade interna, inclusive com uma identidade operária atrelada à cultura militante do grupo, a chamada “família fomista”. As conquistas da FOM seriam resultado das habilidades de negociação e astúcia para manejar a relação com patrões e Estado. Conscientes do papel estratégico que ocupavam na economia, os marítimos fomistas escolhiam bem os momentos para elaborar manifestações, sendo o sistema de *closed shop* a maior conquista da categoria (Caruso, 2016).

Após percorrermos algumas pesquisas sobre sindicalismo marítimo, podemos frisar aproximações e distanciamentos com os marítimos do Amazonas, o que já demarca o lugar que eles ocupavam no mundo, jamais apartados do que ocorria noutras águas (Paião, 2019).

No porto de Manaus, havia uma grande variedade de rotas e possibilidades de emprego e, por causa disso, não houve organização patronal de armadores para fazer frente ao associativismo dos empregados. Mesmo porque a hegemonia da companhia Amazon River sedimentou uma alta concorrência por subvenções entre pequenos e médios armadores, influenciando em baixo índice de unidade entre eles (Paião, 2022b).

O associativismo marítimo também foi motivado por melhores condições de trabalho e projetos de auxílio pecuniário. O maior adversário dos marítimos aqui não eram os patrões, mas a Capitania do Porto do Amazonas, que agia na retaguarda dos ataques patronais a direitos exigidos pela categoria. Por causa do bom cenário empregatício, menos esporádico que o litoral, a marinhagem não passou por grandes divergências a nível horizontal, como Kimeldorf afirma para Nova York. O adversário em comum, a



Capitania, chegou a incentivar a organização dos subalternos sempre à sombra da identidade “nacional” e sem estímulo a qualquer ação considerada quebra de hierarquia. A imposição dos oficiais a um associativismo eivado por valores do mundo militar interditou a chance de sociedades pluriprofissionais iguais as da Grã-Bretanha, Espanha, França, Estados Unidos e Argentina. Os marítimos do Amazonas permaneceram agrupados conforme os ofícios, constantemente lutando por autonomia associativa frente a liderança de oficiais, que buscavam submeter e dirigir a militância e não encampar demandas em comum. Retomando o tema central do artigo, é justamente a multiracialidade e seus processos de racialização que destoam o caso aqui em tela da experiência associativa do norte-atlântico.

Defendo que, com a vinda de migrantes do litoral, a marinhagem do Amazonas, composta por descendentes de africanos e indígenas, passou a guardar maior semelhança com o contingente litorâneo. Contudo, diferente dali, no interior da Amazônia, o contexto empregatício cimentou uma relativa autonomia associativa. E as clivagens verticais incidiram numa maior radicalidade no enfrentamento de classe, que podia até levar em conta a memória histórica de insurgência indígena e negra da região e de outros espaços. Como dito, uma das principais diferenças com os marítimos supracitados está na heterogeneidade étnicorracial da marujada amazônica (Paião, 2022a). Assim, o problema da unidade associativa, proposta pelo oficialato, precisou ser observado dentro de um quadro de racialização que insistia em determinar o lugar adequado para cada marítimo, a despeito de valores e identidades próprias.

Para examinar o processo de racialização nas experiências organizadas dos trabalhadores, David Roediger traz contribuições salutares, pensando sindicatos e raça. O autor observa que a vida sindical pode produzir e reproduzir desigualdades raciais, por exemplo, quando lideranças presumidamente brancas tentavam incutir posições subordinadas a membros não brancos, em sociedades recém-saídas da escravidão. Para Roediger (2013, p. 31), o racismo também é um elemento crucial para se perceber cisões em agrupamentos por ofício, podendo recair na organização dos trabalhadores como eixo determinante.

Para o associativismo marítimo, articular esse debate aos estudos sobre a Marinha de Guerra revela identificações e recusas de categorizações herdadas na marinha mercante através dos oficiais formados no mundo militar e que marcaram a experiência associativa da marinhagem. Autores como Álvaro Pereira do Nascimento (2002) ajudam a entender as formas pelas quais a categoria se via e queria ser vista numa sociedade perpassada pelo



passado escravista, mas que teve no mundo embarcado, o seu melhor refúgio. E no qual, em contraposição e a despeito disso, os descendentes de indígenas e africanos aspiraram uma vida melhor do que tinham em terra. Trabalhar tais questões no associativismo marítimo de Manaus reitera a premissa de Roediger (2013, p. 46): não se trata de uma nova classe trabalhadora alterando fatos históricos, mas trata-se de novas oportunidades abertas por outras formas de enxergá-los.

Conclusão

Minha exposição pode concluir com a caracterização das associações e apresentação de alguns resultados de pesquisa. Apurei que, desde a criação da primeira associação por ofício com a União dos Foguistas de Manaus (1905), prevaleceu uma fragmentação de entidades de ofício e uma insistente tentativa dos oficiais em dirigi-las por um sistema federativo, encarnado pela Federação Marítima do Amazonas (1914-1915; 1917-1918). Havia uma tensão entre entidades de subalternos e agremiações pluriprofissionais que, ao invés de encaminhar demandas em comum, queriam dirigir a militância e conciliar confrontos de classe (Paião, 2022a).

O teor racializado dessas disputas está presente nos discursos de oficiais que viam os subalternos como biologicamente inferiores, incapazes de compreender a ordem republicana e que por isso mesmo deviam permanecer tutelados em função de uma alegada predisposição à insurreição, caso insuflados na sua irracionalidade. Sobre os perfis políticos e assistenciais das agremiações, podemos afirmar que se tratava de associações beneficentes, mas de posição de “resistência”; nas entidades de oficiais prevalecia o estímulo a atividades físicas, bem aos moldes dos clubes militares do período. Entre as associações de subalternos, compostas de largo número de negros e mestiços, ressalta-se o ideário socialista, com algumas inserções de anarquistas entre marinheiros e moços. No associativismo dos subalternos havia estímulo a educação e ao cultivo moral, dando mostras do seu esforço por alfabetizar os membros e melhor prepará-los para os enfrentamentos de classe e legitimação de sua cidadania.

Por fim, foram analisadas 22 associações criadas entre 1905 e 1919, que abrigaram a maior parcela operária de Manaus e que chegou a ser o maior contingente marítimo do país. As disputas por autonomia associativa e a limitação do domínio dos oficiais sobre a vida em terra revelam a luta dos trabalhadores não brancos, em definir um novo rumo para suas vidas, em uma região distante dos principais núcleos escravistas do litoral brasileiro. A contra-sociedade formada por esses homens e rapazes no interior do



continente, nos anos seguintes à Abolição, evidenciam outra dimensão de que o fim da escravidão não conformou o fim de uma luta, mas o início de muitas outras em busca de direitos e consolidação do controle de suas vidas.

Por fim, busquei tracejar apontamentos que podem servir para se pensar outras categorias de trabalhadores no Amazonas, no sentido de inserir a região em debates mais amplos sobre sindicatos, associativismos e processos de racialização no Brasil e no mundo.

Data de Submissão: 13/08/2023

Data de Aceite: 06/10/2023

Referências

ABREU, Tenner. **“Nascidos no grêmio da sociedade”**: racialização e mestiçagem entre os trabalhadores na Província do Amazonas (1850-1889). Dissertação (mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2012.

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

BRITO, Roberta. **Vapores de Mauá**: a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871). Dissertação (mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018.

CAPANEMA, Sílvia. **João Cândido e os navegantes negros**: a Revolta da Chibata e a segunda abolição. Rio de Janeiro: Malê, 2022.

CARDOSO, Alexandre Isidio. **Nem sina, nem acaso**: a tessitura das migrações entre a Província do Ceará e o território amazônico (1847-1877). Dissertação (mestrado em História) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2011.

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.

COSTA, Deusa. **Quando viver ameaça a ordem urbana**: trabalhadores urbanos em Manaus – 1890-1915. Manaus: Valer, 2014.

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.

DOMINGO, Enric. **El trabajo en la marina mercante española en la transición de la vela al vapor (1834-1914)**. Tese (doutorado em História) – Universidad de Barcelona, Barcelona, 2013.

DRINOT, Paulo. **The Allure of Labor**: Workers, Race, and the Making of the Peruvian State. Durham; London: Duke University Press, 2011.



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.

GATO, Matheus. **O massacre dos libertos: sobre raça e república no Brasil (1888-1889)**. São Paulo: Perspectiva, 2020.

GREGÓRIO, Vitor Marcos. **Uma face de Jano: a navegação do rio Amazonas e a formação do Estado Brasileiro (1838-1867)**. São Paulo: Annablume, 2012.

HARDMAN, Francisco Foot; LEONARDI, Victor. **História da indústria e do trabalho no Brasil: das origens aos anos 20**. São Paulo: Global, 1982.

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

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 (doutorado em História) – PUC-Rio, Rio de Janeiro, 2011.

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.

LAURINDO JÚNIOR, Luiz Carlos. **Rios de escravidão: tráfico interno e o mercado de escravos no Vale do Amazonas (1840-1888)**. Tese (doutorado em História) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. **Do convés ao porto: a experiência dos marinheiros e a revolta de 1910**. Tese (doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2002.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. "Trabalhadores negros e o 'paradigma da ausência': contribuições à História Social do Trabalho no Brasil". **Estudos Históricos**, vol. 29, 2016.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. **Marinheiros em revolta: recrutamento e disciplina na Marinha de Guerra (1880-1910)**. Dissertação (mestrado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1997.

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. Culturas de trabalho e associações de práticos em Manaus e Belém (anos finais do século XIX). **Revista Mundos do Trabalho**, vol. 11, 2019.

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



PAIÃO, Caio Giulliano. **Para além das chaminés: memória, trabalho e cidade – a navegação a vapor no Amazonas (1850-1900).** Dissertação (mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2016.

PAIÃO, Caio Giulliano. Rumos da liberdade: geografia insurgente e trabalho marítimo na Amazônia pós-Cabanagem (1840-c.1870). **Revista Mundos do Trabalho**, vol. 14, 2022b.

PINHEIRO, Luís Balkar. **Nos subterrâneos da revolta: trajetórias, lutas e tensões na Cabanagem.** Tese (doutorado em História) – PUC-SP, São Paulo, 1998.

PINHEIRO, Luís Balkar; PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **Mundos do trabalho na cidade da borracha: trabalhadores, lideranças, associações e greves operárias em Manaus (1880-1930).** Jundiaí: Paco, 2017.

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

POZZA NETO, Provino. **Ave libertas: ações emancipacionistas no Amazonas Imperial.** Dissertação (mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2011.

REIS, Arthur. **A Amazônia que os portugueses revelaram.** Rio de Janeiro: MEC, 1956.

ROEDIGER, David. 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.

ROLANDI, Maria Stella. Persistenze e mutamenti. L'organizzazione del lavoro marittimo in Italia (1861-1939). **Storia e Problemi Contemporanei**, n. 63, mag. 2013.

SILVA, Fernando Teixeira da. **As cores do campo: trabalhadores rurais, direitos e “raça” – Brasil, entreguerras.** Texto inédito, 2022.

TELES, Luciano. **Construindo redes sociais, projetos de identidade e espaços políticos: a imprensa operária no Amazonas (1890-1928).** Tese (doutorado em História) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2018.

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

WEINSTEIN, Barbara. **A cor da modernidade: a branquitude e a formação da identidade paulista.** São Paulo: Edusp, 2022.

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.