

**CULTURAS DE TRABALHO E ASSOCIATIVISMO: O CASO DOS PRÁTICOS FLUVIAIS DA ROTA BELÉM-MANAUS E A FORMAÇÃO DE ASSOCIAÇÕES NA VIRADA DO SÉCULO XIX AO XX\***

Caio Giulliano de Souza Paião

Doutorando em História Social pela Universidade Estadual de Campinas  
Bolsista FAPESP/Processo nº 2018/18252-0  
caio\_giulliano@hotmail.com

Com o advento dos navios a vapor na Amazônia na segunda metade do oitocentos, surgiu a necessidade de maior controle sobre os itinerários fluviais em razão da regularização de novas rotas comerciais. Os profissionais responsáveis pela ordem das viagens são ainda hoje designados de práticos (termo que passa a ser utilizado nesse período, no lugar de “guia” ou “piloto”, como vemos na documentação anterior a vinda dos vapores).

Essa apresentação demonstrará alguns aspectos da pesquisa sobre a categoria marítima dos rios amazônicos que venho desenvolvendo no doutorado. Dentre os muitos ofícios a bordo dos navios do período estudado, os práticos empreenderam lutas próprias sem que se mantivessem incluídos de maneira mais ampla no conjunto de “marinheiros”. Isso é perceptível desde que o aumento de atividade náutica foi experimentado no norte, em razão do aumento progressivo de exportação de produtos extrativos desde os anos 1850. O argumento central de minha fala objetiva, portanto, evidenciar que o peso das tradições e os modos de vida enquanto “culturas de trabalho” impuseram limites às tentativas de controle por parte de setores sociais dominantes à atividade de praticagem.

Conforme tenho verificado em diferentes documentos (decretos, grande imprensa de Manaus e Belém, estudos sobre navegação e relatos de viajantes, relatórios de presidentes de Província e do Ministério da Marinha) os práticos da principal rota fluvial do norte do continente dominavam o mercado de trabalho e o serviço da praticagem, com base na histórica dependência que os navegadores tinham no trabalho de pessoas de maioria não-branca. Mas, a partir dos anos finais de 1860, com a definitiva implantação dos vapores, algumas mudanças ocorreram no mundo das

---

\* As reflexões completas da apresentação estarão disponíveis em artigo no prelo, a ser publicado na *Revista Mundos do Trabalho*.

navegações: a) abertura internacional do rio Amazonas; b) conseqüente aumento do número de companhias; c) criação da Capitania do Amazonas.

Por conta do controle dos práticos sobre o serviço, imprensa, armadores e autoridades em conjunto empreenderam uma série de medidas para cercear o domínio dos práticos. A principal delas foi a criação de associações dirigidas pelo Estado. Aqui entendo “Estado” como experiência abstrata que procurava planificar modos de vida em detrimento da formação política hegemônica que visava se desviar das divisões, desigualdades e conflitos sociais (FENELON, 1984).

À revelia das medidas que buscavam minar o controle da navegação conquistado pelos práticos ao longo do tempo, no final do século XIX os mesmos se organizam em definitivo em associações operárias de perfil beneficente nos dois principais portos fluviais do Brasil, Manaus e Belém. Até então verifiquei que as duas entidades mantiveram conexões e articulações conjuntas até as primeiras décadas do século XX. A principal tática de enfrentamento que veio a dar forma às organizações desses trabalhadores nos 1900 foi a força de suas tradições, criadas e recriadas de dentro de suas culturas, no caso, entenda-se modos de vida como modos culturais de luta (WILLIAMS, 1977).

Com análise da documentação oficial e da literatura de viajantes é possível perceber a predominância indígena no serviço de navegação, desde o século XVIII. Ao longo do processo de invasão da região, por muitos anos uma multidão de pluralidade étnica, etária e de gênero compôs tripulações mercantes e militares. Mulheres, homens e crianças embarcavam como guias, remeiros, intérpretes, caçadores, criados ou cozinheiros. No ano de chegada dos primeiros vapores, em 1852 a cabotagem entre as províncias do Amazonas e Pará era realizada por “marinhagem composta por 335 índios, 27 brancos, 16 pardos, 20 pretos e 33 pardos escravos” (D’AGUIAR, 1851). Até Mato Grosso e países vizinhos havia mais de duas mil canoas “e o número das pessoas das equipagens, índios civilizados ou gentios, inclusive mulheres, se eleva certamente a mais de 6.000” (ARANHA, 1852, p. 62-3). É importante dizer que a composição dessas tripulações ocorria comumente através de recrutamentos forçados, promovidos por donos de embarcações, senhores de escravos, militares, políticos e diretores de índios.

Ora, atrair espontaneamente pessoas para dentro dos vapores era muito difícil. Comandantes e armadores lidavam com tripulações não familiarizadas com as relações a bordo dos vapores, além de negociarem com população resistente ao trabalho assalariado. Segundo o missionário Daniel Kidder, nos anos 1860 a resistência a embarcar e a escassez de marinheiros eram de tal monta que nem pagando 800 réis diários se contratava uma tripulação (1980, p. 179).

Isso não era exclusividade do caso amazônico. Do outro lado do globo, armadores vitorianos tiveram dificuldades em manter embarcada a tripulação formada com nativos da Índia. “Os marinheiros indianos possuíam um pé na agricultura de subsistência, e tendiam a retornar para suas vilas entre as armações” (BALACHANDRAN, 2008, p. 47). No mundo todo, armadores que se lançavam em novas águas tiveram de conhecer os modos de vidas locais para negociar o embarque de tripulantes. No caso estudado, o problema se dava antes do estabelecimento da tripulação. Assim como os indianos, os habitantes amazônicos possuíam outros meios de subsistência disponíveis: agricultura, caça, pesca e extrativismo. Por isso, impuseram um razoável controle sobre a negociação de seus embarques. Foi assim que indígenas, pretos, pardos e caboclos (descendente de indígenas com outras “raças”) detiveram o controle sobre seus serviços.

Às vezes, o mundo fluvial possibilitou uma relação a bordo diferente da de navios costeiros ou atlânticos, onde já havia maior número de escolas navais, conhecimento náutico técnico e marinheiros com formação militar. A navegação do rio Amazonas era sobretudo praticada pelo costume. O memorialista Nogueira da Mata comenta que, “desprovidos de bússolas ou de outros instrumentos de náutica”, esses profissionais “suprem as deficiências, conhecendo os temporais pelas nuvens, ou as vazantes rápidas pela marca da descida das águas nas árvores das margens” (1960, p. 87). Segundo o escritor paraense Raimundo Morais, que foi também prático fluvial em navios, chatas e gaiolas nas primeiras décadas de 1900, o ofício se definia como sendo daquele que “dirige a navegação a bordo. É quem dá o rumo, ordena a mudança de diretriz, manda sondar”. Além de orientar ou pilotar os barcos, “todos os movimentos da água lhe são familiares”. Morais comenta que era preciso a leitura de uma variedade de indícios da natureza, pois a praticagem era exercida totalmente pelo uso da

observação (2013, p. 140). Um prático qualificado possuía anos de navegação para especializar conhecimentos em um ou vários percursos. Algo em torno de seis ou quatro anos, o que na época se conhecia como “regime de praticagem” (MATA, 1960, p. 86).

As autoridades desde há muito se preocupavam em administrar o conhecimento desses trabalhadores. Por meio de alvará de 4 de fevereiro de 1803, foi criada uma escola de praticagem no Pará, mas o alto custo da instituição e a pouca procura abreviaram suas atividades. Em 1829, foi proposta, sem êxito, a reabertura da escola pelo capitão-de-mar-e-guerra José Joaquim da Silva (PINTO, 1877, p. 35). A aprendizagem do ofício continuou por meio do “regime de praticagem”, muitas vezes, realizado de pai para filho.

Em 1848, no rio Uaupés, afluente do rio Negro, o naturalista Alfred Wallace observou que o piloto indígena contratado embarcou com o filho, aprendiz do ofício. O viajante conviveu com eles durante toda a jornada no Uaupés. O pequeno ia à proa, guiando o pai que pilotava o barco (1979, p. 442). Tal costume também podia ser verificado na praticagem fluvial do rio Magdalena, na Colômbia, onde o ensino era feito desde a infância. Segundo Sérgio Paolo Solano, os filhos embarcavam com os pais, que lhes transmitiam conhecimentos e valores morais. A ascensão a prático exigia anos acumulados de trabalho a bordo e o reconhecimento dos práticos mais antigos (1998, p. 62). No norte do Brasil os melhores práticos estavam dentre populações ribeirinhas, quilombolas e comunidades indígenas, sem qualquer vestígio de controle “oficial” sobre suas formações e aptidões profissionais.

Nos anos 1870 aumentou a atividade a vapor com maior quantidade de mercadorias em circulação e a principal era a borracha amazônica. Desde 1870, o empresariado naval passou a questionar o controle dos embarcadouros sobre as formas de contrato. Uma suposta elevação de naufrágios e acidentes era atribuída à inexistência de habilitação oficial. O problema parecia se agravar com a alegada deficiência fiscal por parte da Capitania do Pará – até então, responsável pelos portos do Amazonas – que não conseguia impor limites aos práticos, assim entendidos, pouco submissos às autoridades de bordo e portuárias. Não raras vezes, a desqualificação profissional rimava com preconceito étnico e racismo: a ideia de criar um corpo de práticos submetidos a um prático-mor empregado pela Capitania encontrava abrigo nas propostas de

embranquecimento da marinhagem e no combate à permanência de escravos e libertos no conjunto das tripulações (BASTOS, 1863, p. 221).

Alguns escravizados que serviam de práticos puderam conquistar alternativas de sobrevivência com o serviço. Mas com a regularização dos vapores e o maior volume de mercadorias “em poder” deles incomodou bastante. O editorial de um jornal paraense em 1873 declarou que “só no *Amazonas* se consente que naveguem até escravos feitos práticos como tem acontecido!” (*O Santo Ofício*. Belém, 29/12/1873). Esses periódicos exprimiam a opinião empresarial que buscava junto aos poderes públicos maiores proteções à navegação comercial. Defendiam que a falta de ingerência das capitânicas sobre tripulações atrapalhava o serviço fluvial. Logo, concluía que era papel do Estado intervir no embarque de certos tipos de marinheiros, em especial caboclos, indígenas e “até escravos feitos práticos”. Seriam esses “homens menos habilitados” os responsáveis por numerosos naufrágios e encalhes.

Contudo, o número de sinistros não provinha necessariamente da alegada desqualificação profissional. Segundo Leon Fink, não era papel dos marinheiros calcularem o quão perigosa podia ser uma viagem, pois o perigo de naufrágios e acidentes se originava da incessante má condição do trabalho marítimo e do pouco caso do Estado e dos patrões. Na navegação britânica, o risco de vida era experimentado diariamente e não correspondia à qualificação profissional, mas sim às condições insalubres dos navios e regimes excessivos de trabalho (2011, p. 74-6).

Guardadas as diferenças espaciais e históricas, no norte do Brasil ocorreu igualmente um mau uso da tecnologia a vapor, com os armadores frequentemente impondo maior velocidade às viagens. Muitos excediam as pressões toleradas pelas caldeiras que, agravado pela ausência de carvão mineral, fazia a queima de lenha verde e de má qualidade aumentar o risco de explosões e incêndios (WOODROFFE, 1914, p. 51).

Os armadores brasileiros partilhavam da mesma opinião dos britânicos, de que a responsabilidade dos sinistros era exclusivamente de marinheiros, e que eles deveriam ser “combatidos pela educação” – leia-se, maior rigor e disciplina a bordo (FINK, 2011, p. 74-6). Nos dois lados do Atlântico ansiava-se que o Estado emitisse regulamentos para enquadrar duramente marinheiros indisciplinados e/ou indesejados. Com o

investimento internacional na navegação amazônica, o ideal era retirar dos nativos a condição de oficialidade que requeria o posto de prático e deixar a cargo das capitânicas a decisão sobre as qualificações profissionais e morais dos marinheiros. Todavia, a Capitania do Pará já não conseguia fiscalizar toda a navegação crescente na calha do Amazonas.

Em atenção a um maior controle do tráfego material e humano, o decreto imperial nº 5.798, de 18 de novembro de 1874, estabeleceu a criação da Capitania dos Portos do Amazonas. Sua função era administrar o policiamento naval na província, inspecionar as embarcações, dispor balizas, boias e promover o “ensino profissional” dos empregados na Marinha Mercante. Até então, a matrícula no porto de Manaus ou Belém era a única obrigatoriedade dos marinheiros que atuavam no Amazonas e afluentes. De resto, os tripulantes permaneciam com certa autonomia no serviço e no “regime de praticagem”.

Nenhum prático se arriscava de qualquer jeito em navegação desconhecida ou na área de atuação de outro. Muitos conquistaram fama e prestígio por terem feito conhecidas novas rotas para o comércio. Na segunda metade do século XIX, com o reduzido número de profissionais e sem regulamento da praticagem regional, era o prestígio socialmente reconhecido que garantia o domínio dos rios pelos práticos.

Para atender os interesses dos armadores, em 1879 o capitão do porto de Belém procurou retirar dos práticos o controle sobre o mercado de trabalho. Naquele momento, estes não dispunham de uma organização formal, apesar do forte elo de solidariedade entre eles. A estratégia foi obrigar que todos se submetessem a um exame aplicado pela Capitania, que, mediante critérios próprios, emitiria cartas de habilitação aos aprovados. Ninguém mais embarcaria sem apresentar o documento nos portos de Manaus ou Belém, vetando-se embarque àqueles considerados inapropriados para o serviço. No entanto, não havia amparo legal nem autorização do Ministério da Marinha para a aplicação das provas.

Os boatos da obrigatoriedade das cartas foram propagados por jornais aliados dos armadores nas duas províncias. A reconhecida unidade dos práticos sofreu um momentâneo racha entre os que, com medo de perder viagens, submeteram-se aos altos custos do exame e os que questionaram sua validade. Em questão de dias os práticos

voltaram a se articular em reuniões nas casas de companheiros. Para derrubar a obrigatoriedade das cartas, os práticos das duas províncias acusaram o caráter ilegal da medida e apelaram para a valorização de sua cultura de trabalho. Em nota publicada na *Constituição* de Belém, os práticos afirmaram que “a confiança dos comandantes dos vapores” depositada neles era mais valiosa que qualquer diploma (19/3/1879).

Dez anos depois persistiu a acusação de que os sinistros resultavam do domínio dos trabalhadores sobre a praticagem. Para o *Diário de Notícias* de Belém, “a praticagem no Amazonas não pode, não deve continuar da maneira por que está sendo feita”. A opinião de armadores e jornalistas acusava como maior problema a “completa liberdade de profissão”. Para eles, os práticos dominavam a navegação em razão da falta de regulamentação e diplomas profissionais. O descontrole das autoridades teria ocasionado 62 naufrágios em 1884: “É, portanto, fora de dúvida que a praticagem do Amazonas é uma potência – um estado no estado!” (30/10/1886). Os jornais ecoavam o descontentamento dos armadores que exigiam do capitão do porto “boa vontade e amor ao público serviço”. Pediam que fossem propostas medidas convenientes aos poderes competentes, “em ordem a cortar abusos, que entendem com nossas vidas e haveres” (*Diário de Notícias*. Belém, 31/10/1886).

Nos anos finais do império, os práticos do norte não cederam e resguardaram seus domínios sobre os rios mediante a união dos trabalhadores em ambas as províncias. Disposta a ceder à demanda da capitania pelas cartas, a condição imposta pela categoria foi o controle absoluto das provas de habilitação – embora conquistado em definitivo em meados de 1906. Sobre a regulamentação da praticagem, a proposta mais comum resultava da base de negociações com o Ministério da Marinha: a manutenção do serviço pelos práticos, porém organizados em associações sujeitas à fiscalização das capitânicas. A proposta foi oficializada pelo decreto nº 79, de 23 de dezembro de 1889, assinado pelo governo provisório republicano. O *caput* enfatizava a demanda do regulamento pelo aumento das cifras de exportação estaduais e, em particular, pelo crescimento do “comércio de exportação da bacia do Amazonas” (BRASIL, 1889).

A praticagem de cada localidade passaria a ser exercida por associações, “caso em que o Governo federal a auxiliará ou a fará por administração”. Aquelas ficariam sob a direção de um oficial reformado da Armada e nomeado pelo governo federal.

Cada associação responderia diretamente ao Ministério da Marinha, e nenhuma outra autoridade teria ingerência sobre elas. A relação com o governo estadual seria para informe dos indivíduos julgados idôneos e selecionados para o serviço. Era prometida uma caixa de socorros “em benefício dos práticos que, por velhice, moléstia adquirida no exercício das suas funções, ou desastre em ato de serviço, ficarem impossibilitados de continuar no trabalho da associação”. Para compor a praticagem, não se aceitaria quem não fosse associado e sem provar: “1º Que é cidadão brasileiro e maior de 21 anos; 2º Que tem bom procedimento, verificado por folha corrida; 3º Que sabe ler, escrever e contar; 4º Que satisfaz o exame de habilitação profissional, prescrito no presente Regulamento”.

Sobre os exames de habilitação, quando houvesse vaga no quadro de práticos, o diretor deveria anunciar na imprensa a existência de vagas e o prazo de 30 dias para inscrição dos interessados. O candidato apresentaria documentos comprobatórios de idoneidade no ato da inscrição. O exame seria presidido pelo diretor de praticagem e uma comissão composta pelo prático-mor ou o prático mais graduado da região, e por outro sorteado na presença dos candidatos (BRASIL, 1889). Esses conteúdos de avaliação não se enquadravam nos costumes de navegação fluvial da região norte.

Seis anos depois da emissão do regulamento e por iniciativa coletiva, os práticos do Amazonas e do Pará estipularam sua primeira tabela de preços. Foi organizada uma corporação momentânea com objetivo de tabelar o serviço. “Para conhecimento das companhias ou proprietários de embarcações a vapor”, declararam que os primeiros práticos receberiam por viagem quinhentos mil réis mensais (500\$000) e os considerados segundos práticos, quatrocentos mil réis mensais (400\$000) (*Diário de Manaus*. 24/8/1893). A tabela foi emitida em abaixo-assinado por treze práticos do trecho Manaus-Belém. Os sobrenomes repetidos evidenciam a permanência de grupos familiares no ofício e quase nenhuma interferência do Ministério da Marinha.

Em 1897, o relatório ministerial reportou que a praticagem no Amazonas ainda era “exercida livremente por particulares” e que estava em “via de organização uma associação que conta 122 práticos já subscritos” (BARBOSA, 1897, p. 86). As reformas do porto de Manaus, concluídas em 1902, parecem ter favorecido o fortalecimento do movimento organizado dos que ali se matricularam e passavam a frequentar a cidade.

Em 1904, o número de práticos em Manaus elevou-se para 189 (NORONHA, 1904: 89).

O associativismo por ofício no Amazonas tem seu início nos anos 1900, com a predominância de entidades mutualistas e beneficentes até meados dos anos 1930 (PINHEIRO; PINHEIRO, 2017). Como vemos, é evidente que o associativismo dos práticos experimentou elementos de continuidade do movimento operário do século XIX. Sem perder de vista a co-existência de continuidades e rupturas no processo associativo do século XX, é justamente nos planos institucionais que elas se tornam mais visíveis. A identificação com a beneficência e o mutualismo, no caso dos práticos, apontam nesse sentido. Os práticos, foguistas e maquinistas foram pioneiros ao organizarem as primeiras entidades do tipo no Amazonas. Embora datem de 1900, é evidente a continuidade do perfil beneficente, comum em todo o Brasil desde o século XIX (BATALHA, 1999, p. 46). Fundamental também é entender o significado da criação dessas entidades em portos diferentes, quando havia uma tradicional memória de lutas realizadas conjuntamente, antes mesmo da formalização das associações. Essa primeira identificação das sedes evidencia uma valorização histórica dos enfrentamentos entabulados pelos práticos de Manaus e Belém ainda no século XIX.

Em viagem de campanha eleitoral, Afonso Pena visitou Belém e Manaus em 1906. O contingente majoritário de marinheiros nacionais tornava o grupo ideal para conquistar simpatias e eleitores. Pena celebrou a boa praticagem realizada pela Associação Beneficente dos Práticos da Amazônia (de Belém) e tocou no tema do exame de habilitação profissional. Pena declarou que fossem “banidos 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”. As associações de Manaus e Belém estavam exercendo com sucesso essa fiscalização. Os práticos amazonenses alertavam: “E não pense que os práticos de Belém trabalham unicamente pela divulgação de sua sociedade. O que eles mais desejam, a grande aspiração que nutrem é que a praticagem da Amazônia seja composta somente de profissionais competentes” (*Jornal do Comércio*. Manaus, 11/9/1906). Os amazonenses literalmente assinavam em baixo a postura comprometida dos colegas, ao assegurarem através de sólido associativismo, o histórico controle da praticagem. A memória das

lutas em conjunto, desde o século XIX, reforçava uma cultura de trabalho que se valorizava coletivamente para além das fronteiras da união.

Não por acaso, a entidade paraense se autodenominava “da Amazônia”. A experiência associativa era dilatada para atender peculiaridades de um trabalho de descolamento de enormes distâncias, realizado por meio da “utilidade” e “sabedoria” dos práticos. Convém lembrar que Manaus e Belém são separadas por 1.293,60 km em linha reta. O trecho que os práticos cobriam era colossal e contou com uma articulação política e capacidade associativa de igual proporção.

A Sociedade Beneficente de Práticos no Amazonas foi fundada em 30 de setembro de 1906. Havia uma especificação de a sede estar alocada em Manaus, daí a referência à associação estar *no* Amazonas, sem que se atrelasse ao Estado homônimo, mas às imediações de contratação e da realização de provas de habilitação no porto da capital. Tal como a de Belém, a identificação da categoria era mais ampla e concernente às variadas zonas de trabalho destes profissionais. Seriam admitidos como efetivos “os práticos titulados dos rios e lagos da Amazônia”, sem distinção de nacionalidade, cor ou crenças políticas. Vejamos que a entidade era a responsável pela emissão dos títulos de práticos. A associação definia quem era habilitado o suficiente para receber a carta de prático, por sinal, único requisito obrigatório para que também fosse admitido como sócio. Seus objetivos eram: 1) estabelecer meios de manter a independência da classe de práticos; 2) promover a colocação dos associados em condições vantajosas e estabelecer tabelas para os seus ordenados; 3) criar um fundo de beneficência com que possa socorrer, nos termos do regulamento aprovado, o sócio que cair em indigência, e viúva e órfãos do que falecer nessas condições. As máximas eram a proteção da independência histórica dos práticos e a prestação de auxílio beneficente. Sua criação consiste num projeto alternativo à proposta do governo federal, de tal sorte que os sócios autorizavam a substituição de símbolos nacionais pelos da associação.

No ano de criação da associação, já havia um distintivo próprio, escolhido por votação em assembleia. Segundo o §2 do Art. 47, “É permitido a qualquer sócio usar como distintivo, emblemas com as cores e desenho da bandeira social”. E mais, o §1 afirmava que os sócios que comandassem vapores e lanchas poderiam hastear a bandeira da entidade como *jack flag* de sua embarcação (ESTATUTOS. *Diário Oficial*.

Manaus, 9/12/1906) – a bandeira de proa que identifica quem, dentro de cada nação, possui responsabilidade sobre o navio. No caso, a bandeira na popa identifica a nacionalidade da embarcação, o país a quem deve soberania. O caso da associação de práticos amazonenses é emblemático, pois sua independência afrontava as tentativas de soberania da nação e dos empresários sobre os navios que comandavam e/ou praticavam os associados.

À guisa de conclusão, o associativismo operário foi uma delimitação imposta à associação, decretada pelo Estado e fiscalizado pelas capitânias. O intento de diminuir o controle dos práticos sobre o serviço e questionar o valor que atribuíam às suas qualificações não foi recebido de maneira pacífica. A criação das associações beneficentes ocorreu dentro desses parâmetros e visou fortalecer laços para oporem-se àquilo que os atingia coletivamente. A coesão foi alcançada na luta pelo controle do sistema de emissão de cartas, com base na tradição de relativo domínio sobre o mercado de trabalho exercido pelos práticos, a famigerada “independência” da praticagem – produto histórico de culturas de trabalho e modos de vida como modos de luta.

## REFERÊNCIAS

### Documentos oficiais

- ARANHA, João B. F. T. *Relatório do presidente da Província do Amazonas*. Manaus: Typ. do Ramos, 1852. ([www.crl.edu/](http://www.crl.edu/))
- BARBOSA, Manoel José Alves (Contra-almirante). *Relatório apresentado ao presidente da República, em abril de 1897*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1897. ([www.crl.edu/](http://www.crl.edu/))
- BRASIL. *Decreto n° 79 de dezembro de 1889*: Regulamento geral para o serviço da praticagem dos portos, costas e rios navegáveis dos Estados Unidos do Brasil. ([www2.camara.leg.br](http://www2.camara.leg.br))
- \_\_\_\_\_. DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA. *Recenseamento do Brasil em 1872: Amazonas*. Rio de Janeiro: Typ. de Leuzinger & Filhos, 1872. (Biblioteca do Ministério da Fazenda)
- D’AGUIAR, Fausto Augusto. *Relatório do presidente da Província do Pará*. Belém: Typ. de Santos & Filhos, 1851 ([www.crl.edu/](http://www.crl.edu/)).
- NORONHA, Júlio César de (Vice-almirante). *Relatório apresentado ao presidente da República, em abril de 1904*. Vol. I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904. ([www.crl.edu/](http://www.crl.edu/))
- PINTO, Antonio Pereira (Org.). *Anais do Parlamento Brasileiro*. Câmara dos Deputados. Quarto ano da primeira legislatura, sessão de 1829. Rio de Janeiro: Typ. de H. J. Pinto, 1877. ([bndigital.bn.br/hemeroteca-digital](http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital))

**Jornais** (consultados em: [bndigital.bn.br/hemeroteca-digital](http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital))

*Constituição*, A. Belém, 19/3/1879;  
*Diário de Manaus*. 24/8/1893;  
*Diário de Notícias*. Belém, 30/10/1886; 31/10/1886; 20/5/1888;  
*Diário Oficial*. Manaus, 9/12/1906 (Arquivo Público do Amazonas/Manaus);  
*Jornal do Comércio*. Manaus, 11/9/1906;  
*Santo Ofício*, O. Belém, 29/12/1873.

### **Viajantes e outros**

BASTOS, A. Tavares. *Cartas do solitário*. Rio de Janeiro, 1863. (Biblioteca Pública Arthur Reis/Manaus)  
KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil*: compreendendo notícias e geográficas do Império e das diversas províncias. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1980.  
MATA, João Nogueira da. Práticos da Amazônia. In: *Flagrantes da Amazônia*. Ed. Sérgio Cardoso, 1960. (Biblioteca Pública Arthur Reis/Manaus)  
MORAIS, Raimundo. *O meu dicionário de cousas da Amazônia*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2013.  
WALLACE, Alfred Russel. *Viagens pelos rios Amazonas e Negro*. Belo Horizonte: São Paulo: Itatiaia; EDUSP, 1979.  
WOODROFFE, Joseph. *The Upper Reaches of the Amazon*. London: Methuen & Co. Ltd., 1914. ([archive.org](http://archive.org))

### **Bibliografia**

BALACHANDRAN, Gopalan. “Cultures of Protest in Transnational Contexts: Indian Seamen Abroad, 1886-1945”. *Transforming Cultures eJournal*, v. 3, n. 2, pp. 46–75, 2008.  
BATALHA, Claudio. “Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária”. *Cadernos AEL*, v. 6, n. 10/11, pp. 42-68, 1999.  
FENELON, Déa Ribeiro. “Estado, poder e classes sociais”. *Revista Brasileira de História*, v. 7, pp. 33-57, 1984.  
FINK, Leon. *Sweatshops at Sea: Merchant Seamen in the World’s First Globalized Industry, from 1812 to the Present*. Chapel Hill: The University of North Carolina, 2011.  
PAIÃO, Caio. *Para além das chaminés: memória, trabalho e cidade – a navegação a vapor no Amazonas (1850-1900)*. Dissertação (mestrado em História). Manaus: UFAM, 2016.  
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 Editorial, 2017.  
SOLANO, Sergio Paolo. “De bogas a navegantes: los trabajadores del transporte por el río Magdalena, 1850-1930”. *Historia Caribe*, vol. 3, pp. 57-70, 1998.  
WILLIAMS, Raymond. *Marxism and Literature*. Reading: Oxford University Press, 1977.

