

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

ANTIMILITARISMO E RACIALIZAÇÃO: MOBILIZAÇÕES MARUJAS NO PORTO DE MANAUS (1874-1904)

CAIO GIULLIANO DE SOUZA PAIÃO

Doutorando em História Social (Universidade Estadual de Campinas)

Bolsista FAPESP/Processo nº 2018/18252-0

e-mail: caio_giulliano@hotmail.com

A criação da Província do Amazonas, desmembrada do Pará em 1850, foi crucial à reorganização dos mundos do trabalho após a Cabanagem (1834-1840), com desdobramentos políticos, sociais e culturais nos modos de vida de negros, indígenas, mestiços e brancos pobres. As tensões que culminam no levante armado da população assentavam-se nas contradições presentes na sociedade do Grão-Pará, no decorrer do conturbado processo de independência do Brasil. A base da revolta estaria na luta pela autonomia de modos de vida, açodada durante a crise econômica e política na Província, quando a população buscava, simbolicamente ou não, proceder a inversões sociais no curso da revolta (PINHEIRO, 1998). Entre os anos 1840 e 1850, a Amazônia vivia o rescaldo da rebelião popular. Depois de concedida a anistia aos rebeldes, deu-se como certa a incorporação do Grão-Pará como unidade do Brasil imperial. O Amazonas adquiriu autonomia política e econômica como recompensa pelo combate aos cabanos. Em 1853, a efetivação da navegação a vapor no rio Amazonas dinamizou a reaproximação com a população ribeirinha, promovida por agentes do Estado e pela elite proprietária da região. As pessoas passaram a evitar as margens dos rios, em razão da memória de violência atribuída aos vapores da repressão (onde se eliminavam e torturavam presos/as).

Dentro dos navios, o problema de composição de tripulações era evidente. Aqueles que se ofereciam ao serviço, por causa da escassez de profissionais, conseguiram dominar os termos de seus embarques, definindo condições de trabalho e formas de pagamento. Indígenas e seus descendentes assumiram diferentes funções nos vapores, embora mais comuns na praticagem e pilotagem. Negros escravizados e/ou libertos assumiram postos de marinheiros, moços, criados, cozinheiros. Nos porões, os foguistas eram recrutados de forma improvisada, sendo trabalho novo em um mundo dominado por velas, remos e varas. Os maquinistas eram ainda mais difíceis de recrutar, recorrendo-se a egressos ou desertores da Armada, que mantinha escolas profissionais

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

para o setor. O comando do navio foi assumido por homens brancos de ricas famílias, patentes militares e, na maioria, forasteiros. Não raro, eles chegavam a embarcar com pessoas escravizadas para serviços de ordem pessoal (KERBEY, 1892). Os navios a vapor representavam o caldeirão social da Amazônia, cujas fronteiras entre o trabalho livre e escravo eram difusas e precárias.

Os vapores foram aos poucos se tornando numerosos e apropriados pela população como forma eficaz de deslocamento e oportunidade de ganhos financeiros. As linhas de navegação se estenderam pelos rios Negro, Solimões e Madeira. Além de lucrativa, sua efetivação servia a um projeto político de dominação do território e de incorporação definitiva da Amazônia à identidade geográfica do Brasil imperial (GREGÓRIO, 2012). Nesse momento, vemos uma nova fase de “conquista” da região, dirigida por uma elite ávida pela goma silvestre, cada vez mais lucrativa na segunda metade do século XIX (HARRIS, 2017, p. 344-5). A Capitania do Porto (Belém) que respondia por Pará e Amazonas, desde 1845, não deu conta das vias fluviais abertas aos navios estrangeiros a partir de 1869. Com a boa acolhida da borracha amazônica no mercado internacional, o governo imperial viu necessidade de uma Capitania em Manaus para desafogar Belém dessa fiscalização.

A Capitania do Amazonas foi criada pelo decreto nº 5.798, de 18 de novembro de 1874. No ano seguinte, o seu pessoal se compunha, além do capitão do porto, de nove funcionários (CASTRO, s.d. p. 147-8). Ela passou a se adequar ao controle dos corpos dos marítimos, em sua maioria, negros, indígenas, mestiços e/ou seus descendentes. Apesar da maioria de trabalhadores livres e libertos, a presença de escravizados era notória na marinha mercante amazônica, embora não fosse tão significativa como noutras regiões (SALLES, 1971).

Desde a promulgação da Lei do Ventre Livre (28/9/1871) era obrigatória a matrícula de escravizados/as, constituindo-se única base legal para a propriedade de escravos/as (MAMIGONIAN, 2011). No Amazonas, a burocracia era feita de maneira problemática, levando o presidente da província José Lustosa, em 1872, nomear um escriturário da Alfândega responsável pelo registro de matrículas (POZZA NETO, 2011, p. 57). A necessidade do trabalho nos seringais e a pouca dependência da escravidão negra no Amazonas pavimentou, em parte, uma antecipada abolição, em 10

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

de julho de 1884. É possível conceber esse movimento visando uma boa imagem do Amazonas aos investimentos internacionais, além de tornar atrativa a migração de mais trabalhadores/as (ABREU, 2012; JOBIM, 1957, p. 200). Um contingente de marujos passaria, então, a não mais depender da autorização de seus senhores para embarcar. Se os parques funcionários da Alfândega não conseguiam dar conta do sistema de matrículas escravas, caberia à Capitania, depois de 1884 e, mais ainda, do 13 de Maio de 1888, promover mecanismos eficazes para a classificação dos marinheiros mercantes.

Arrisco dizer que, mais do que proteger a navegação ou sistematizar a circulação de pessoas, o Estado queria impedir potenciais revoltas que resignificassem memórias da Cabanagem ou atravancassem o movimento portuário. A proteção da navegação visava “guardá-la” de seus principais sujeitos que, há muitos anos, dominavam o trabalho fluvial a partir de seus costumes e culturas (PAIÃO, 2019). Isso justificaria a principal característica da Capitania de Manaus: o seu capitão também comandava a Flotilha do Amazonas, instrumento composto de homens e vasos de guerra responsáveis pela defesa do território. O posto duplo confluía o exercício de regulação da navegação com a ocupação militar, visando justamente controlar a marinha mercante.

O decreto nº 2.304, de 2 de julho de 1896, regulamentou a navegação de cabotagem e determinou a matrícula obrigatória de embarcações e tripulações. Ambas deveriam, como no tempo do Império, se matricular nas repartições marítimas do distrito de sua navegação, parada ou estadia. Precisavam ser renovadas a cada seis meses, sob pena de multa. Com o navio parado, os comandantes levavam à Capitania o registro de matrícula do pessoal, da quantidade, procedência e destino dos carregamentos e do rol de equipagem (a lista de tripulantes). O procedimento era feito no porto de origem, repetindo-se nas paradas e ao final das viagens. Ninguém podia tripular sem que fosse registrado na mesma Capitania do navio.

Para se matricular, requeria-se uma proposta na secretaria da repartição. Em seguida o proponente preenchia um formulário com nome, idade, nacionalidade, filiação, “ramo de vida”, residência e sinais físicos (cor, estatura, cabelos, olhos, barba, rosto e nariz). O proponente entregava na secretaria das Capitánias os seus dados pessoais e físicos para legalizar o exercício profissional, que representaria também o distanciamento definitivo do trabalho cativo ou do estigma da vadiagem. Depois de

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

aprovados, esses dados iam para o Livro de Matrículas, sendo utilizados na confecção de uma caderneta, a ser renovada a cada seis meses sob pena de multa e apreensão do documento. O cobijado item era a prova física de quem se tratava o marinheiro e qual o seu ofício, autorizando-lhe a disputa por postos de trabalho. Além disso, era exigida também no ato de filiação em associações de ofício ou federações marítimas. Localizei uma em boas condições, anexada a um auto de infração no arquivo histórico do Judiciário amazonense. Acusavam o foguista preto Matheus Francisco de Souza de ter fraudado o documento de outra pessoa para conseguir embarcar. A fraude não foi comprovada, mas a caderneta em anexo revelou o seu conteúdo (TJAM. JMCRI-3D. Ofício de auto de infração, 24/4/1916. Cx. Criminal/1916).

A caderneta possuía capa de couro e algo em torno de 30 páginas. Vinha impresso na contracapa trechos do regulamento da Capitania, informando as obrigações do matriculado e as punições previstas para cada uma; havia 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 ali 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, no fim da jornada de trabalho. Em seguida se entregava o bilhete de desembarque ao marujo, que se dirigia à Capitania com caderneta em mãos para receber carimbos e selos provando a jornada completa. O procedimento devia ser feito em até 24h após as viagens. Se o marítimo julgasse improcedentes as notas lançadas em sua caderneta, podia reclamar na repartição, devendo nesse caso ser aberto inquérito. Em se provando a injustiça do comandante, ele seria multado em 200\$ (duzentos réis equivaliam a meio quilo de farinha). Depois da apuração, a vítima também poderia acionar a Justiça comum. Isso servia para ameaçar o marítimo com desemprego, caso arriscasse “sujar” sua caderneta.

Ao contrário dos marinheiros militares, o matriculado era único responsável por suas ações no trabalho e fora dele (Decreto nº 3.334, de 5/7/1899). Individualizava-se esse trabalhador, que estaria imerso na coletividade durante toda a sua jornada de trabalho. O registro de seu corpo num órgão do Estado servia para impedir que a identidade coletiva sobrepujasse ações subjetivas de quem escapasse às normas dos regulamentos. Estamos falando de uma sociedade onde “saber o seu lugar” é uma das

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

expressões capazes de traduzir regras de sociabilidade hierarquizadas que, sendo referendadas ou contestadas, atualizavam-se cotidianamente (ALBUQUERQUE, 2009, p. 33). De que maneira evitar maiores organizações de trabalhadores não brancos, muitos deles experimentados no passado escravista, numa transformação portuária para atrair capital estrangeiro? A solução seria submetê-los a um critério de disciplina e individualização, pela autoridade armada de militares advindos de elevados estratos sociais. Minha ideia aqui é demonstrar alguns conflitos no porto de Manaus, que evidenciam reações da marujada ao papel da Capitania em interditar experiências de liberdade no mundo embarcado.

Na República, as Capitanias passaram a responder diretamente ao Ministério da Marinha, ao qual enviavam relatórios anuais. O capitão do porto informava os ganhos financeiros, descrevia prédios, pessoal, barcos e demais observações. Em 1900, o capitão da vez reclamou que a Capitania estava aquém do “grande desenvolvimento que tem tido o porto de Manaus, atualmente frequentado por grande número de navios, dos quais alguns têm linhas estabelecidas diretamente com os Estados Unidos do Norte, Europa e ilhas do Atlântico”. Havia apenas três empregados civis e o restante eram todos da Flotilha, sendo esta incapaz de “dispor nem de material nem de pessoal, que já é bastante reduzido, para atender a todo serviço da Capitania, encarregada da fiscalização e policiamento do porto”. Entretanto, a arrecadação crescia bastante em relação a períodos anteriores (LUZ, 1901, p. 74). Dois anos depois, a repartição se mudou para um prédio próximo ao litoral do rio Negro. Os lucros auferidos naquele tempo evidenciam maior número de matrículas que, por conseguinte, exigiam da Capitania melhor desempenho e organização (ALENCAR, 1908, p. 68-9).

Para se ter ideia, se em 1897, eram 911 matriculados, em 1900 passou-se a 5.189 (SILVEIRA, 1899; LUZ, 1901). Com maior número de marítimos, eles principiam uma vida associativa em Manaus e seus superiores a acompanhar de perto esse processo. A primeira entidade foi criada entre 1904 e 1905: a Sociedade Beneficente União dos Foguistas em Manaus, por sinal, a primeira associação de ofício do Amazonas (*Jornal do Comércio*, n. 471, 25/1/1905). A Capitania passaria a sofrer pressão de companhias e comandantes para refrear greves e rebeldias marujas que pudessem eclodir de uma marinhagem melhor organizada.

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

No fim da “greve geral” de 1903, no Rio de Janeiro, surgiu o jornal *Gazeta Marítima*, segundo o editorial, para debater os desatinos da República contra a categoria. Teria sido criado “num momento de provações e angústia para a nossa Pátria” e apostava na revisão da Constituição de 1891 (*Gazeta Marítima*, n. 1, 12/11/1903). A *Gazeta* acusava que, ao tornar livre a longa cabotagem, o Estado entregara a navegação mercante a potências estrangeiras. Marujos e armadores perdiam terreno para empresas de fora que, subvencionadas pelos cofres públicos, prejudicava o embarque de nacionais. Em defesa disso, o governo federal lotava Capitâneas com militares para reprimir “insubordinações”. Os marinheiros mercantes eram entendidos como “reservas da Armada”, assim, proibidos em estabelecer suas próprias associações ou manifestações por melhores salários, jornadas e condições de trabalho. O capitão do porto promulgava um projeto danoso à marinha nacional, sob justificativa de tornar a marujada um ente disciplinado, de preferência livre da parcela não branca majoritária desde o Império. O jornal manteve em sua vida curta a coluna *Queixas*, onde publicou duas cartas anônimas contra o militarismo das Capitâneas. Uma delas veio da capital do Amazonas (*Gazeta Marítima*, n. 3, 15/12/1903).

“O que se passa aqui em Manaus, a respeito da classe marítima, é vergonhoso dizer, causa até nojo!”, reclamava o ex-comandante do *Sabiá* da londrina Amazon Steamship Company. Na volta de uma viagem pelo rio Negro teria sido substituído por um mestre “protegido pelo capitão do porto”. Segundo ele, havia conchavo entre a repartição, mestres e arrais. Os mestres de pequena cabotagem assumiam linhas no rio Amazonas, mas o regulamento das Capitâneas os classificava como condutores de pequenos trechos, geralmente de cursos internos. Isso fazia sentido no restante do Brasil, não nas águas do Amazonas, onde a navegação, mesmo interna, seria de longo curso. Pilotos de grandes navios passaram a se sentir preteridos.

O autor classificou seus adversários como “indivíduos analfabetos”, sem “a mínima noção da vida do mar” e que “muitos deles não sabem nem escrever!” O piloto, que se apresentava como um forasteiro, talvez tivesse formação litorânea. Seus alvos podiam ser antigos embarcadiços, 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

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

gozavam de direitos políticos e seriam plenos cidadãos (GOMES, 2005, p. 56). Havia sim negociações paralelas entre capitães do porto, mestres e armadores, mas elas não se baseavam na qualificação profissional ou na alfabetização. A fúria e/ou preconceito do piloto fez tábua rasa de um grupo heterogêneo, mas a acusação de favoritismo procedia.

Os armadores conseguiam equipar mestres no longo curso, pagando menos e com o aval da Capitania, que fazia uma leitura tendenciosa do Regulamento de 1901. Nosso piloto indignado acertou ao expor os casos de “pistolão”, quando um possuído patrocinava a formação naval ou a compra de cartas de habilitação. Além das equipagens mal feitas, navios em péssimas condições também 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.

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 da autoridade para coagir os insatisfeitos, punindo quem “quebrasse a hierarquia”. O caso mostra ainda os pilotos buscando outras interlocuções, alternativa dada por jornais como a *Gazeta Marítima*, cujos propósitos incluíam circulação por vapores de todo o país. O piloto parece ter manuseado isso para denunciar aquele problema a nível nacional.

A conclusão irônica do leitor sintonizava os ideais da folha: os fatos narrados seriam “belezas da época e da prepotência do militarismo marítimo nos negócios da marinha mercante”. O piloto esclarecia uma ligação entre corrupção e ineficiência aos militares lotados nos altos postos da marinha mercante. Ademais, o tal “Rei pequeno” tinha nome e sobrenome: José Gonçalves Leite. Na grande imprensa manauara encontrei outros detalhes.

O *Quo Vadis?* foi a única folha a dar atenção ao problema. Lemos em duas queixas que os mestres estariam não só no comando de linhas saídas para o interior do estado, como também nas que seguiam até Peru e Bolívia. Pelo Regulamento das Capitânicas de 1901, eles eram autorizados a dirigir veleiros e vapores de pequeno porte,

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

não de grandes calados (Decreto n. 3.929, de 20/2/1901). 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 do método de emissão de cartas para mestres e arrais, que prestavam exame respondendo “seis ou sete perguntas insignificantes” sem banca de avaliação, infringindo os art. 140 e 141 do Regulamento. O cerne das queixas, porém, é algo omitido pelo leitor do jornal carioca: a Capitania não escondia preferência em autorizar mestres e arrais estrangeiros, na maioria, portugueses. Esses homens conseguiam armar sem apresentar documento de nacionalidade, ao arrepio do art. 251 do dito Regulamento. Assim levavam vantagens sobre brasileiros que “gastaram longo tempo, esforços e viagens no oceano, para conseguirem seus diplomas”. A repartição não exigia de armadores nem de oficiais que se exibisse carta de naturalização. Apelava-se ao “zeloso” capitão do porto José Gonçalves Leite que fizesse cumprir a lei para o bem da marinha mercante (*Quo Vadis?* n. 110, 28/3/1903). O militar, contudo, tinha suas próprias ideias.

José Gonçalves Leite era ainda fiscal da navegação a vapor, em 1901, quando relatou ao governador do Amazonas Silvério Nery sua proposta racista de povoar a Amazônia com europeus, afastando “esse fantasma de insalubridade, de epidemia que os inimigos da Pátria fazem pairar corvejando sobre os Estados Brasileiros”. O projeto de racialização ansiado pelo futuro capitão do porto justificava sua facilitação a comandos de origem europeia. No seu entender, o suposto atraso regional se referia à condição étnica dos trabalhadores. A insistência de se ligar à Europa é sintomática do contexto de recente abolição, quando se objetivava afastar-se do elemento negro na sociedade. Para Leite, 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”. Ele chegou a se desculpar ao governador por tocar em assuntos que excediam suas atribuições (LEITE, 1902, p. 269). Pelo contrário, foi nomeado capitão do porto, em junho de 1902, permitindo-lhe colocar suas ideias em prática.

O visível racha entre a pilotagem revela, portanto, um projeto de embranquecimento da marujada amazônica que, abrigado pela Capitania e militares,

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

atingiu brasileiros da região e de fora dela. Os laços identitários entre pilotos, capitão do porto e armadores vinham definindo a ocupação dos postos e aumentando a cisão entre o grupo. A militarização das Capitânicas servia para desorganizar a marujada e evitar contestações. A equipagem “combinada”, além de reforçar grupos específicos, atrapalhava a organização desses tripulantes em terra. Isso indica alguns dos caminhos escolhidos coletivamente pela categoria em Manaus.

Em 1904, uma comitiva composta por pilotos, práticos e maquinistas se reuniu na Associação Comercial do Amazonas para debater o “Direito da Marinha Mercante no Estado do Amazonas”. O movimento assentia às greves e manifestações eclodidas em outros estados contra os sorteios da Armada, que recrutava os mercantes para o serviço militar de forma “aleatória” (*Quo Vadis?* n. 261, 16/1/1904). O conagraamento entre os ofícios marítimos podia brevar a autoridade militar exercida pela Capitania que, sob pretexto de “proteger” a navegação, queria controlar os destinos da marinhagem. Mas, a mesma repartição que emitia a caderneta de matrícula era subvertida pelos marítimos como instrumento de legitimação do trabalho. A autoridade da Capitania foi minada dentro das regras do mundo marítimo: as matrículas individualizavam o marujo que se valia delas para definir sua condição de trabalhador, o que também era exigido ao filiar-se nas associações, que só aceitavam quem estivesse devidamente matriculado. Quando algumas associações passaram a guardar os regulamentos marítimos, como forma de assegurar empregos, diziam isso sob igual pretexto de “proteger” a navegação.

Voltando à *Gazeta Marítima*, o jornal celebrou a criação da Sociedade Beneficente União dos Foguistas (RJ), em 26 de setembro de 1903 (*Gazeta Marítima*, n. 3, 15/12/1903). O combate à militarização da marinha mercante exigia a agitação de todos os setores dos navios, do timão às caldeiras, para veicular a condição de *trabalhadores* e não “reservas da Armada”. Os foguistas de Manaus sabiam bem o que significava aquela associação e logo se articularam pela sua.

Em 1904, foguistas e maquinistas se reuniram para discutir a criação de duas associações. Dois anos depois, organizaram uma greve iniciada no porto de Belém e estendida a Manaus em poucos dias. A greve durou todo o mês de setembro e foi vitoriosa ao conquistar um tabelamento de soldos para foguistas, carvoeiros e maquinistas. A negociação ocorreu diretamente com os armadores e não passou pelas

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

instâncias da Capitania. Havia possibilidade dos armadores exigirem maior energia dos capitães do porto na contenção de manifestações similares. Pois, nos anos seguintes não veremos outra greve com razoável alcance e conquistas, sem a Capitania usar de meios de persuasão e intimidação. Nem menos sugestiva é a proposta do deputado federal Afonso Costa de tornar obrigatória a nacionalização de oficiais mercantes para precaver a incidência de estrangeiros e ideias rebeldes (*Jornal do Comércio*, n. 1.178, 7/10/1907). O antimilitarismo em si não emergiu no horizonte de lutas do pessoal do fogo. Aquele setor era o menos prestigiado do navio e, por isso, os armadores não faziam questão de alocar estrangeiros ali. Suas entidades empenharam-se na legitimação da condição de trabalhador livre e de sua inclusão social. Em se tratando de uma maioria não branca, ela conhecia as dificuldades vividas naquela sociedade recém-saída da escravidão. No interior delas, foguistas e carvoeiros vivenciaram experiências de cidadania, por exemplo, acessando a educação negada à população pobre de onde provinham.

Por conta da mobilização maruja, expressiva nos maiores portos do país, incluindo o de Manaus (o principal porto fluvial do continente), o Regulamento das Capitânicas de 1907 aboliu a expressão “reservas da Armada”, registrando pela primeira vez o termo “marinha mercante”. O crescimento da economia de exportação gomífera, e da organização dos marítimos como classe, obrigou as instâncias reguladoras a encará-los como trabalhadores e não mais como militares de reserva. Para Pablo Nunes Pereira, o problema foi o esforço continuado em militarizar homens já identificados aos ofícios marítimos. A formação identitária dos marinheiros amazônicos enfrentava as Capitânicas tanto para positivar a imagem de trabalhadores, como para evitar a apropriação da marinha mercante como força auxiliar dos poderes políticos da República (2017, p. 101-3).

Conclusão

O associativismo marítimo, tal como de demais categorias do período, revela como foram moldados projetos alternativos de República, apesar de tantas barreiras e exclusões. O contingente marítimo não branco, majoritário no início do século XX, vivia a conjuntura de uma sociedade marcada pela escravidão, tendo se tornado um problema para os governos do novo regime republicano. As Capitânicas dos Portos desenvolveram

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

discursos e aparatos burocráticos para “controlar” essa população, como as cadernetas de matrícula. Para Matheus Gato, o debate sobre as formas de recrutamento de trabalhadores negros no pós-abolição acentuou a importância de uma dimensão ética, disciplinar e civilizatória do trabalho, como via de integração desses sujeitos aos valores europeus da cultura ocidental. Nos anos seguintes ao fim da escravidão, alargaram-se os limites de subjugação de grupos, naturalizando ainda mais diferenças sociais e culturais (2020, p. 54-5). As matrículas serviam para exigir deferência à autoridade de homens, em sua maioria, brancos de formação militar. A hipótese é que os marítimos conseguiram minar as estratégias de controle de suas vidas, se apropriando das mesmas premissas de “proteção à navegação”, emulada pela Capitania, para legitimar uma identidade de trabalhador que os afastava dos estigmas sociais e raciais da época. A caderneta usada para identificar individualmente o marujo, lembrando-o de suas responsabilidades, foi transformada em salvo-conduto para acessar associações de ofício e resguardar sua condição de trabalhador.

Dessa forma, entendo alguns significados no gesto de matricular-se naquele momento. Uma matrícula autorizaria dois tipos de movimento: o acesso ao trabalho embarcado e ao associativismo de ofício. Ela identificava um profissional marítimo e era exigida no ato de filiação das suas respectivas associações. Na verdade, tratava-se de um sentido ao revés de sua função inicial: o controle do movimento pela classificação física, racial e moral de seu portador. O mesmo documento que demarcava subordinação à Capitania permitia lutar contra ela em trincheiras criadas pelos próprios matriculados, se assim julgassem procedentes.

Temos aqui mais uma dimensão de que o fim da escravidão não foi o final de uma luta, mas o começo de uma nova vida em busca de direitos: a valorização profissional como meio de ascensão social e a participação política nos espaços decisórios de poder.

Referências

Jornais: *Jornal do Comércio*, Manaus ([BNDigital](#)); *Quo Vadis?* Manaus ([BNDigital](#)); *Gazeta Marítima*, Rio de Janeiro (AEL/Unicamp; microfilme: J/1582).

Bibliografia

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História

Rio de Janeiro/RJ, 2021

- ABREU, Tenner. “*Nascidos no grêmio da sociedade*”: racialização e mestiçagem entre os trabalhadores na Província do Amazonas (1850-1889). Dissertação (mestrado em História). Manaus: UFAM, 2012.
- ALBUQUERQUE, Wlamyra. *O jogo da dissimulação: abolição e cidadania negra no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.
- ALENCAR, Alexandrino F. de. *Relatório do Ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908 ([Brazilian Government Documents | CRL Digital Delivery System](#)).
- CASTRO, Mavignier de. *Síntese histórica da evolução de Manaus*. 2ª ed. Manaus: Ed. Umberto Calderaro, s.d. [1ª ed.: 1948].
- FANON, Frantz. *Os condenados da terra*. Lisboa: Ulisseia, 1961.
- GATO, Matheus. *O massacre dos libertos: sobre raça e república no Brasil (1888-1889)*. São Paulo: Perspectiva, 2020.
- GOMES, Ângela de Castro. *A invenção do trabalhismo*. Rio de Janeiro: FGV, 2005.
- GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano: a navegação do rio Amazonas e a formação do Estado Brasileiro (1838-1867)*. São Paulo: Annablume, 2012.
- HARRIS, Mark. *Rebelião na Amazônia: Cabanagem, raça e cultura popular no Norte do Brasil, 1798-1840*. Campinas: Ed. Unicamp, 2017.
- KERBEY, Joseph O. “Across a Continent. Brazilian Officers Are the Greatest Tyrants on Earth”. *The Pittsburgh Dispatch*, Sunday, 18 dec. 1892 (<https://chroniclingamerica.loc.gov/>).
- LEITE, José Gonçalves. Inspetoria das linhas de navegação subvencionadas do Amazonas. In: S. Nery. *Mensagem do governador do Amazonas*. Rio de Janeiro: Typ. do *Jornal do Comércio*, 1902 ([Brazilian Government Documents | CRL Digital Delivery System](#)).
- LUZ, J. Pinto da. *Relatório do Ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901 ([Brazilian Government Documents | CRL Digital Delivery System](#)).
- MAMIGONIAN, Beatriz. “O Estado nacional e a instabilidade da propriedade escrava: a Lei de 1831 e a matrícula dos escravos de 1872”. *Almanack*, n. 2, 2011.
- MATA, Iacy Maia. *Os “Treze de Maio”*: ex-senhores, polícia e libertos na Bahia pós-abolição (1888-1889). Dissertação (mestrado em História). Salvador: UFBA, 2002.
- PAIÃO, Caio Giulliano. “Culturas de trabalho e associações de práticos em Manaus e Belém (anos finais do século XIX)”. *Revista Mundos do Trabalho*, v. 11, 2019.
- PEREIRA, Pablo N. *A Marinha de Guerra na Amazônia: segurança e modernização (1890-1918)*. Dissertação (mestrado em História). Belém: UFPA, 2017.
- PINHEIRO, Luís Balkar. *Nos subterrâneos da revolta: trajetórias, lutas e tensões na Cabanagem*. Tese (doutorado em História). São Paulo: PUC/SP, 1998.
- SALLES, Vicente. *O negro no Pará, sob o regime da escravidão*. Rio de Janeiro: FGV; UFPA, 1971.
- 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: C. Honorato; A. Oliveira Jr. (org.). *Portos & cidades portuárias em questão*. Niterói: Polis UFF, 2020.

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

- SILVA, Antonio C. 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 (doutorado em História). Rio de Janeiro: UFRJ, 2019.
- SILVEIRA, Carlos Balthazar da. *Relatório do Ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1899 ([Brazilian Government Documents | CRL Digital Delivery System](#)).