

## OS LUGARES DA MARINHAGEM



UNICAMP

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

Reitor

ANTONIO JOSÉ DE ALMEIDA MEIRELLES

Coordenadora Geral da Universidade

MARIA LUIZA MORETTI



Conselho Editorial

Presidente

EDWIGES MARIA MORATO

CARLOS RAUL ETULAIN – CICERO ROMÃO RESENDE DE ARAUJO

DIRCE DJANIRA PACHECO E ZAN – FREDERICO AUGUSTO GARCIA FERNANDES

IARA BELELI – MARCO AURÉLIO CREMASCO – PEDRO CUNHA DE HOLANDA

SÁVIO MACHADO CAVALCANTE – VERÓNICA ANDREA GONZÁLEZ-LÓPEZ

CAIO GIULLIANO PAIÃO

*Os lugares da marinhagem*

Racialização e associativismo  
em Manaus, 1853-1919

EDITORA  
UNICAMP

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELO  
SISTEMA DE BIBLIOTECAS DA UNICAMP  
DIRETORIA DE TRATAMENTO DA INFORMAÇÃO  
Bibliotecária: Maria Lúcia Nery Dutra de Castro – CRB-8ª / 1724

---

P152L Paião, Caio Giulliano de Souza, 1959-  
Os lugares da marinhagem : racialização e associativismo em Manaus,  
1853-1919 / Caio Giulliano Paião. – Campinas, SP : Editora da Unicamp,  
2024.

1. Marinha Mercante – Amazonas – História. 2. Trabalho – Brasil.  
3. Trabalhadores – Brasil. 4. Associativismo. I.Título

CDD – 387.598113  
– 331.981  
– 331.3  
– 372.357

ISBN 978-85-268-1640-4

---

Copyright © Caio Giulliano Paião  
Copyright © 2024 by Editora da Unicamp

Opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas  
neste livro são de responsabilidade do autor e não  
necessariamente refletem a visão da Editora da Unicamp.

Direitos reservados e protegidos pela lei 9.610 de 19.2.1998.  
É proibida a reprodução total ou parcial sem autorização,  
por escrito, dos detentores dos direitos.

Foi feito o depósito legal.

Direitos reservados a

Editora da Unicamp  
Rua Sérgio Buarque de Holanda, 421 – 3ª andar  
Campus Unicamp  
CEP 13083-859 – Campinas – SP – Brasil  
Tel./Fax: (19) 3521-7718 / 7728  
[www.editoraunicamp.com.br](http://www.editoraunicamp.com.br) – [vendas@editora.unicamp.br](mailto:vendas@editora.unicamp.br)

## AGRADECIMENTOS

Este livro resulta de uma tese de doutorado que contou com o suporte de uma bolsa da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) (Processo no 2018/18252-o), imprescindível para a conclusão do trabalho. E essa pesquisa transcorreu em um período de crises. No primeiro ano do doutorado, sofri a perda de meu avô Zezinho. Poucos meses depois, veio a partida do amigo e mestre Geraldo Pinheiro, grande incentivador deste estudo. Uma das últimas conversas que tivemos foi à beira do lago do Januári, sobre as virtudes náuticas dos Mura. O intrépido comandante da *Borogodó* cantou os rumos que essa história podia tomar. Então a pandemia provou que o pior ainda estava por vir: arquivos fechados e notícias diárias da perda de colegas e vizinhos do bairro do Coroadó. Busquei forças para continuar lendo as fontes, inspirando-me nas esperanças e ousadias dos marítimos. Foram águas revoltas até a tempestade se dissipar e os primeiros raios de sol aparecerem.

Nesse processo, Fernando Teixeira da Silva foi o orientador certo. Seus apontamentos e sugestões deram outro rumo às minhas interpretações e incidiram num novo olhar sobre as fontes. Sem suas “impertinências”, “canetadas” e “cuidados cosméticos” com o texto, eu teria ficado à deriva. Conto inclusive com o privilégio de um prefácio de sua autoria. Disso tudo resulta a amizade, seguida da admiração a esse grande intelectual brasileiro.

A praxe dos agradecimentos manda que as pessoas amadas figurem nas últimas linhas. Faça aqui uma transgressão. Bethânia merece ser citada bem antes, pois alinhamos nossos passos no final de 2018, o que foi a base afetiva de tudo que vivemos desde então. Em Manaus, minha mãe e meu pai foram bem pacientes em lidar com alguém que falava da pesquisa o tempo todo. Lorenzo foi pego em exposições amalucadas a altas horas da noite.

Durante a escrita do projeto, contei com os incentivos de Nelson Tomelin Júnior e César Augusto Queirós. Luís Balkar e Maria Luiza Ugarte Pinheiro me abriram as portas do Laboratório de História da Imprensa no Amazonas, da Universidade Federal do Amazonas (LHIA/UFAM) e nunca negaram os pedidos de ajuda e de envios de fontes e referências a distância. Descubri um amigo em Davi Avelino Leal, que, além de entregar uma leitura apurada dos primeiros capítulos, se fez presente dividindo histórias e raridades editoriais. Outro leitor dos bons foi Alexandre Isidio Cardoso, que fez a gentileza de apontar questões valiosas para a pesquisa. Hélio Dantas também salvou o dia enviando fontes e livros digitalizados. Agradeço ainda a Pablo Nunes Pereira, que, numa troca de *e-mails*, ajudou-me a decifrar o papel das Capitânicas na Amazônia. Por Maria do Rosário da Cunha Peixoto guardo carinho e admiração pela sua capacidade de ensinar como um ato político e de generosidade. Jaime Rodrigues é uma referência incontornável para mim. O entusiasmo com suas aulas e indicações na Universidade Federal de São Paulo (Unifesp) se faz presente aqui. Eis um exemplo a ser alcançado como arguto historiador e escritor de fina elegância.

Na banca de qualificação contei com a leitura cuidadosa de Claudio Batalha e Álvaro Pereira do Nascimento. Também sou grato a professoras, professores e colegas do Centro de Pesquisa em História Social da Cultura (Cecult) pelos animados debates nas reuniões de linhas. Numa dessas, David Patrício Lacerda foi o “leitor privilegiado” do meu projeto, indicou e me emprestou algumas riquezas de seu acervo. Em labirintos burocráticos, fui salvo pelos fios de Daniel Hatamoto (secretário do Programa de Pós-Graduação em História, do Instituto de Filosofia e

Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas – PPGH/IFCH/Unicamp), Flávia Peral (apoio técnico do Cecult) e Leandro Freitas (base de apoio da Fapesp/Unicamp).

Na defesa, a banca foi composta por Claudio Batalha, Luís Balkar Pinheiro, Aldrin Castellucci e David Patrício Lacerda. Espero que este livro faça jus às arguições de vocês. E as contribuições desses historiadores não cessaram desde então: os documentos enviados por Claudio, assim como as sugestões de David, estão incorporados nesta versão, Aldrin escreve a orelha e Balkar a apresentação do livro, o que muito me honra.

Durante o preparo desta publicação, Elson Rabelo deu uma luz sobre os usos das imagens. Estendo agradecimento às servidoras e aos servidores dos arquivos, acervos e bibliotecas consultados em Manaus, Campinas e Rio de Janeiro.

A amizade dessas pessoas foi fundamental nos momentos certos e incertos: Renan, Fagner, Gabriela e Marcos Paulo. Gabi e Marcos também foram os melhores leitores que alguém pode ter. Mais do que isso, inúmeras vezes foram precisos e preciosos quando os dias pareciam um longo entardecer.

Mas aprendi com os marítimos que a linha-d'água não se limita pelos olhos, que na sua aparente infinitude é possível projetar seus próprios horizontes e, mais adiante ou mais perto do que imaginamos, há lugares para a esperança. Que esses lugares da marinhagem para mundos melhores irradiem destas páginas e entusiasmem leitoras e leitores, da mesma forma como me ocorreu enquanto os descobria.



# SUMÁRIO

PREFÁCIO .....	11
APRESENTAÇÃO .....	17
INTRODUÇÃO - DEFININDO LUGARES .....	21

## PARTE I O LUGAR NO ESPAÇO

1. PELO RIO-MAR.....	47
2. NO PORTO DE MANAUS .....	81
3. O NAVIO-ARQUIPÉLAGO.....	119

## PARTE II O LUGAR DE TRABALHO

4. 24 HORAS A BORDO DE UM VAPOR .....	149
5. OS LIMITES DA TOLERÂNCIA.....	177

## PARTE III O LUGAR DE LUTA

6. FRAGMENTAÇÃO ASSOCIATIVA.....	219
----------------------------------	-----

7. EM BUSCA DA UNIDADE ASSOCIATIVA.....	263
8. DOS MOTINS ÀS GREVES .....	335
CONCLUSÃO - O LUGAR ALCANÇADO.....	405
REFERÊNCIAS.....	411

## PREFÁCIO

Os marítimos já foram caracterizados pela literatura acadêmica e ficcional de muitas maneiras, às vezes como heroicos lobos do mar sempre prontos a desafiar as forças inclementes da natureza, ou como pessoas de moral duvidosa, afeitas à violência e socialmente desenraizadas. O livro de Caio Giulliano Paião, seguindo uma tradição da história social bastante consolidada, escapa a essencializações. Ele os insere em outra dimensão: a de trabalhadores. É desse *lugar* – do universo conflituoso do trabalho – que as vidas dos marítimos da cidade de Manaus ganham inteligibilidade durante o longo período que se estende de meados do século XIX às primeiras décadas da República.

Assentado em documentação vastíssima e diversificada, fundamentado no domínio oceânico da bibliografia internacional sobre o assunto e dono de uma escrita cativante e desembaraçada, o autor se debruça sobre experiências profundamente marcadas por hierarquias de classe e raça em primeiro plano, mas também de gênero, ao lidar com símbolos e atos ostentatórios da virilidade masculina. A bela metáfora do “navio-arquipélago” serve bem à análise das clivagens existentes no interior de uma população flutuante que equipava um sem-número de embarcações muito diferentes em tamanho, importância econômica e *status*. Comandantes, práticos e pilotos no ápice da pirâmide naval; marinheiros, moços e criados no convés; maquinistas nos motores, bombas e equipamentos de naturezas diversas; foguistas e carvoeiros

nas caldeiras formavam as ilhas de um intrincado arquipélago de profissões. As relações entre esses grupos eram mediadas por complexos ordenamentos legais, por preconceitos morais e raciais, pelas expectativas de mando e subalternidade e por enfrentamentos cotidianos.

Nada foge ao olhar atento de Caio Paião, a começar pela própria invisibilidade do poder dos proprietários de navios e cargas, cuja autoridade era delegada aos oficiais das embarcações, às Capitânias dos Portos, à polícia e a diversas instituições ligadas à marinha mercante. *Os lugares da marinhagem* capta de maneira aguda rituais, crenças e convicções tão bem expressas por ninguém menos que o escritor-marineiro Joseph Conrad: “o comando é uma magia forte”. A “atmosfera de oficialidade” transformava comandantes e pilotos em uma “espécie de emanção divina”, “temível não em virtude de seu ofício, mas em função de suas injustificadas suposições” acerca da dignidade que acreditavam ser monopólio deles. Conrad situa esse poder mágico na era dos Impérios, quando britânicos e brancos, “representantes de Netuno nos assuntos dos mares”, equipavam seus navios com tripulação malaia, portanto, não branca. Conforme confidenciou o capitão Giles ao narrador de *A linha de sombra* (1917), “as coisas no Oriente são muito facilitadas para o homem branco. Isto não era mau. A dificuldade repousava em conseguir continuar a ser branco”.<sup>1</sup>

As coisas em águas e em terra amazônicas não eram de todo diferentes do ponto de vista racial e de classe. O contexto da história que Paião nos conta começa com o aparecimento do navio a vapor em Manaus, a partir de 1853, ou seja, antes, durante e depois do auge da extração da borracha, que conectou o transporte fluvial da Amazônia ao mundo atlântico do capitalismo industrial e do imperialismo. Entretanto, as transformações havidas nas relações de trabalho dentro e fora dos navios não se explicam por nenhum imperativo tecnológico. A propulsão a vapor só adquire sentido na medida em que o autor a vincula aos impactos que

---

<sup>1</sup> Joseph Conrad. *A linha de sombra: uma confissão*. Rio de Janeiro/São Paulo, O Globo/Folha de S.Paulo, 2003, p. 27, pp. 42-43.

tal inovação técnica exerceu sobre tradições e costumes enraizados no reinado dos barcos a vela. Até aquele momento, os embarcados não eram apenas homens, mas também um contingente significativo de mulheres, embora elas não tivessem desaparecido completamente nas tripulações em vasos de menor porte. Indígenas, africanos e afrodescendentes figuravam em grande número como práticos, pilotos e maquinistas. Além disso, a divisão do trabalho no interior dos barcos era menos rígida e acentuada. Com o advento do vapor, o trabalho nos navios ganhou novas configurações não somente com o aparecimento de tarefas e funções até então desconhecidas, mas também porque as relações entre o oficialato da marinha mercante e os trabalhadores profissionalmente menos qualificados foram cada vez mais impregnadas de racialização, centralização e cruel despotismo.

Era impossível “conseguir continuar a ser branco” no porto e nos barcos manauaras, mesmo porque a população embarcada não fora majoritariamente branca durante o predomínio das velas. Porém, os esforços dos grupos dominantes envolvidos no comércio náutico da região seguiram na direção do ideal de branqueamento, tanto entre as camadas mais elevadas na hierarquia da marinhagem quanto entre as mais subalternizadas. O racismo não dizia respeito apenas à cor da pele e a supostas determinações de ordem biológica. Tratava-se também da missão “civilizatória” de eliminar antigos costumes culturais e práticas sociais que não se coadunassem com princípios “emancipatórios” de morigeração, disciplina e obediência, todos conectados ao sonho de construir uma nação branca e livre de presumidos atavismos raciais.

Entretanto, uma coisa eram os marítimos como comunidade imaginada, outra eram os marítimos de carne e osso. Ao analisar em pormenor o cotidiano da vida e do trabalho dos embarcados, os conflitos que se multiplicavam sobre as águas e em terra, as vicissitudes da política local e do estado do Amazonas, não sem conexões com a política nacional, entre tantos outros aspectos que colocam este livro dentro da melhor “história social total”, Caio Paião faz todas as linhas de seu estudo convergirem para a cultura associativa dos trabalhadores,

o ponto alto de sua pesquisa minuciosa, boa parte dela baseada em fontes ainda inexploradas.

Mas estamos diante de uma cultura até certo ponto *sui generis*. *Marítimos* não conformam apenas uma categoria profissional. Eles são também uma categoria analítica de difícil apreensão, pois podem dar a impressão de uma falsa unidade e criar a ilusão de uma homogeneidade que jamais existiu. Por isso, um dos primeiros movimentos do autor neste livro, aliás absolutamente inovador, é o de lidar com a própria definição do conjunto de homens que equipavam os navios. Ele decidiu enfeixá-los no conceito de *marinhagem*. Deixo ao leitor a tarefa de compreender melhor tal denominação pelas mãos do próprio autor da obra. Aqui importa adiantar e reter que *marinhagem* implica considerar uma cadeia de hierarquias tanto funcionais quanto sociais e políticas. Por exemplo (e o leitor poderá constatar que este não é um exemplo qualquer), foguistas e carvoeiros, que alimentavam as fornalhas dantescas dos navios, dificilmente se concebiam fazendo parte da mesma classe social de um capitão ou piloto. Tanto que eles insistiam em fundar suas próprias associações e mantê-las independentes. Recusavam-se, assim, a integrar sociedades que tinham o objetivo de unificar e representar todos os ofícios marítimos de forma aparentemente indistinta. A unidade associativa era a meta perseguida pelo oficialato, mas por motivações nem sempre confessadas, embora facilmente compreendidas pelos homens de convés e de fogo. Para a maioria destes, a união de todos em uma associação hegemônica por oficiais representava outro poderoso mecanismo de controle de suas vidas, de seu trabalho e de suas formas de luta. Não por acaso, a bandeira da “unidade da classe” era hasteada por pilotos e capitães, sobretudo quando os trabalhadores sob suas ordens teimavam em confrontá-las por meio da agressão física, de demonstrações ousadas de valentia, da desídia, deserção e sabotagem, de greves e da criação de seus próprios órgãos de defesa da classe.

Tal resistência à unidade da classe marítima, ou seja, aquela entendida como abrangendo desde os oficiais até o mais simples grumete, nada tem a ver com supostas recusas a seguir uma tendência de parte

do movimento operário no Brasil e alhures de criar sindicatos por indústria ou ramo econômico no lugar de sindicatos por ofício. No caso dos trabalhadores subalternizados da marinha mercante, e não só de Manaus, a *classe* eram os seus ofícios e suas organizações. Na conjuntura da Primeira Guerra Mundial, assim como antes e depois, isso foi vivamente percebido pelo oficialato da Marinha, pela Capitania do Porto e pelos políticos locais que cortejavam o apoio e o voto de um grupo de trabalhadores com enorme visibilidade e influência em Manaus e no estado do Amazonas.

Na década de 1910, ninguém ali duvidaria de que estavam em disputa noções muito diferentes e mesmo opostas de cidadania. Os conflitos foram de tal magnitude naqueles anos, com ramificações e impactos nacionais, que nenhuma outra “solução” parecia restar para a “questão social” dentro e fora dos navios senão o fortalecimento da militarização da marinha mercante. Isso para os oficiais, uma vez que para os trabalhadores, que se viam como uma classe distinta da de seus superiores imediatos e não tão imediatos, a saída passava pela organização de sindicatos, mobilizações coletivas e leis trabalhistas. Enfim, foi do lugar de *trabalhadores* que eles enfrentaram preconceitos de raça e exploração de classe.

*Os lugares da marinhagem* é um livro para se ler com vagar. Agora, não mais na condição de orientador da tese que lhe deu origem, eu o reli como se o estivesse lendo pela primeira vez. Quero dizer com isso que este trabalho deveras original de Caio Giulliano Paião me surpreendeu novamente a cada palavra, a cada parágrafo, a cada capítulo.

*Fernando Teixeira da Silva*



## APRESENTAÇÃO

No âmbito da historiografia do trabalho, os *marítimos* – um termo genérico a esconder distinções relevantes – sempre foram tomados como uma categoria que trazia para a análise histórica um conjunto de dificuldades, tal a complexidade de sua composição e das hierarquias internas que apresentava, para não falar da singularidade de viver e trabalhar embarcado. Exatamente por isso, mantinham conexões instáveis e sazonais com o ambiente citadino, em cujo solo se processavam múltiplos processos de organização e luta operária, desde o último quartel do século XIX.

A especificidade do local de trabalho é um dos fatores que ajudam na compreensão da participação dos marítimos de forma bastante irregular, aparecendo e desaparecendo como vaga-lumes na documentação sobre a qual se debruçam os historiadores do movimento operário. O processo de organização, mobilização e luta entabulado pela categoria foi, todavia, bem mais complexo e relacionado a uma gama bastante ampla de fatores, sendo a elucidação dessa situação apenas uma das muitas contribuições trazidas pelo livro de Caio Giulliano Paião, jovem e talentoso historiador amazonense, formado na melhor tradição da historiografia do trabalho no Brasil.

Oriundo de uma tese de doutorado bem fundamentada e inovadora, *Os lugares da Marinhagem* investiga o ainda obscuro mundo do trabalho no espaço amazônico, embora o autor, seja por modéstia, seja por

excessivo zelo, tenha delimitado (formalmente) seu estudo ao contexto da capital amazonense, nos anos iniciais do século XX. *Formalmente*, insisto, porque na prática o olhar inquieto e sagaz do pesquisador o levou a dialogar fortemente com a documentação e com as experiências organizacionais da categoria, não apenas no Pará como em outros contextos nacionais e mesmo internacionais. A riqueza dessa abordagem é atestada pela sofisticada bibliografia da obra, e pelas muitas referências ao pé de página, que inclui um volume incomum – ao menos para os estudos relacionados ao contexto amazônico – de referências historiográficas internacionais, a par do que de melhor tem sido produzido no âmbito dos mundos do trabalho no Brasil.

Para a fortuna do leitor, o texto é também transgressor quanto às margens cronológicas indicadas pelo autor, recuando ao século XIX para alcançar transformações importantes nas práticas de marinhagem que buscavam adaptar-se à impactante chegada do vapor, o *navio-diabo* de que falava Victor Hugo e que tanta apreensão e tanto temor havia causado em parte da população europeia, em fins do século XVIII e início do XIX, para quem o vapor era uma “ideia louca, erro grosseiro, absurdo”.<sup>1</sup> O recuo temporal permitiu também ao autor recuperar tradições e práticas de navegação e marinhagem próprias das populações amazônicas, assim como suas experiências contínuas de resistência e luta contra o colonialismo e as modalidades de trabalho que lhes eram ditadas nas embarcações.

Em meio a importantes transições – da vela ao vapor, do trabalho escravo ao livre, da Monarquia à República –, ou em relação a elas, dinamizou-se tanto o processo de configuração da categoria quanto o seu associativismo. Descendo aos locais da marinhagem, do convés ao porão dos navios, Caio Giulliano Paião explicita as configurações e hierarquias internas, para ali perceber o que designou de “processo de racialização do trabalho marítimo”, com a incorporação de indígenas,

---

<sup>1</sup> Victor Hugo. *Os trabalhadores do mar*. São Paulo, Nova Cultural, 2002, p. 60.

mestiços e negros invariavelmente em espaços de subalternidade, ante um oficialato que lhes ditava ordens e esforçava-se para, fora das embarcações, expandir seu controle sobre o conjunto da categoria, por meio da criação de organizações associativas igualmente hierárquicas, autoritárias e, sobretudo, desconectadas o quanto possível do associativismo operário “de terra”, que, aos poucos, ia mostrando sua força. O processo paralelo de constituição de associações de foguistas, carvoeiros e maquinistas não deixa de ser também uma reação a esses interesses e uma luta por autonomia. Vistos em conjunto, e reduzidos em escala, todo o processo nos põe a pensar nas *hidrarquias* abordadas por Peter Linebaugh e Marcus Rediker.<sup>2</sup>

Vistos a partir de seu interior claustrofóbico, fétido e acentuadamente cáustico, os vapores podiam ser comparados, como foram, a verdadeiras fábricas sobre águas. Os navios que compunham a marinha mercante eram espaços fortemente segmentados e submetidos a um ambiente essencialmente conflitivo, que era preciso controlar, de cima para baixo, a partir do rígido ordenamento militar que vigeu pelo menos até o fim da segunda década do século XX. Conforme esclarece o autor, os lugares da *pilotagem* (pilotos, práticos, mestres e imediatos), do *convés* (marinheiros, moços e criados), da *taifa* (cozinheiros, despenseiros, padeiros e copeiros) e das *máquinas e do fogo* (maquinistas, foguistas e carvoeiros) ordenavam a hierarquia de *oficiais* e *subalternos*, e estas acabaram por se projetar para o interior do processo associativo.

Com os olhos voltados para o ambiente historiográfico que tem se dinamizado na Amazônia e, em especial, para os estudos que têm priorizado o campo da história social do trabalho (urbano) e do movimento operário, o livro de Caio Giulliano Paião é um sopro renovador a agregar uma contribuição de extrema importância. Partindo de uma sólida base teórica e atento às anotações de uma vasta e diversificada

---

<sup>2</sup> Peter Linebaugh & Marcus Rediker. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico Revolucionário*. São Paulo, Companhia das Letras, 2008.

documentação de época, o livro traz consigo, em clara inspiração thompsoniana, uma primorosa análise do processo até então obscuro de configuração de um conjunto de trabalhadores (embarcados) que buscaram, a partir de seus locais de trabalho e suas vivências singulares, intervir nos rumos de sua própria história.

Que o leitor possa se aventurar de forma prazerosa pelas águas rubras deste livro inspirador.

*Luís Balkar Sá Peixoto Pinheiro*