

# Os estivadores e o movimento operário em Manaus (1899-1925)<sup>1</sup>

*The Stevedores and the Workers' Movement in Manaus (1899-1925)*

## **Luís Balkar Sá Peixoto Pinheiro**

Doutor em História pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC-SP, atualmente é professor do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Amazonas - UFAM. E-mail: balkar.ufam@gmail.com

## **Maria Luiza Ugarte Pinheiro**

Doutora em História pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC-SP, atualmente é professora do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Amazonas - UFAM. E-mail: malu.ufam@gmail.com

## **RESUMO**

O artigo aborda o processo de organização, mobilização e luta operária desenvolvido pelos estivadores do porto de Manaus ao longo da República Velha. O enfoque teórico incide sobre a História Social do Trabalho e as abordagens que tematizaram, no Brasil e no mundo, o associativismo operário, seja em sua modalidade mutualista, seja em sua forma sindical. Com base principalmente em fontes oriundas do periodismo amazonense, foram analisadas as diversas greves deflagradas pela categoria entre os anos de 1899 e 1925, vendo nelas um rico e lento processo de dinamização da consciência operária e das lutas por direitos e pela cidadania no país.

**PALAVRAS-CHAVE:** História Social do Trabalho; Trabalhadores; Porto de Manaus; Estivadores.

## **ABSTRACT**

*The article discusses the process of organization, mobilization and workers' struggle developed by the dockers of the port of Manaus, throughout the República Velha. The theoretical foundations focus on the Social History of Work and the approaches that thematized, in Brazil and in the world, worker associations, whether in its mutualist modality or in its union form. Based mainly on sources from Amazonian journalism, the various strikes triggered by the category between the years 1899 and 1925 were analyzed, seeing in them a rich and slow process of dynamization of workers' consciousness, of struggles for rights and citizenship in the country.*

**KEYWORDS:** Social History of Work; Workers; Port of Manaus; Stevedores.

<sup>1</sup> Artigo recebido em 17 de abril de 2023 e aprovado para publicação em 29 de maio de 2023.  
*Navigator*: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V.19, nº37, p. 59-72 – 2023.



## O LEVANTE DOS HUMILHADOS

Onde quer que tenha se desenvolvido, o movimento operário emergiu como um contínuo de experiências plurais, quase sempre fragmentárias e desconexas. O mesmo pode ser dito com relação à estruturação de uma base ideológica que trazia a intenção de o orientar politicamente em direção à consagração de um novo patamar social para o conjunto de trabalhadores e trabalhadoras. Obviamente, não há uma cronologia única para esse processo, uma vez que emergia como resultado de múltiplos fatores condicionantes e das experiências igualmente plurais dos agentes sociais envolvidos em cada contexto sócio-histórico específico.

No contexto da emergência e visibilização da classe operária amazonense, a última década do século XIX tem sido um marco referencial de relevo, demarcada, de um lado, pela implementação das modificações estruturais impostas à Amazônia pela indústria da borracha – que foi se dinamizando em alguns países do mundo ocidental, em especial na Inglaterra e nos Estados Unidos –, e, de outro lado, pela forte imigração e urbanização que se processou em cidades capitais, como Manaus, forçando o conjunto de seus novos habitantes, enquanto agentes sociais ativos, à implementação de estratégias de adaptação, adequação e sobrevivência. Se, pela cúpula, os interesses de uma recente – e, em boa medida, estrangeira – burguesia firmam alianças com as elites oligárquicas regionais em estratégias de dominação e ocupação de posições no Estado e nos governos; pela base, também ocorreram movimentos de adequação e reação às condições socioeconômicas que passaram a ser impostas ao conjunto de sujeitos subalternizados, muitos dos quais também buscavam ainda se adaptar ao próprio meio para o qual haviam sido recentemente deslocados.

Ao longo da década de 1880, aqui e ali, eclodiam tímidos processos de reação e,

sobretudo, de organização de estratégias de sobrevivência entre populares e trabalhadores, marcando o início do associativismo, embora nem sempre direcionado ao mundo do trabalho – por exemplo, Sociedade Beneficente de Artistas Nacionais (1880), Sociedade Montepio de Socorro dos Artistas (1884), Sociedade Libertadora Cearense (1884). Também naquela década e claramente vinculada ao movimento abolicionista amazonense, os catraieiros do porto de Manaus teriam dinamizado uma das primeiras greves operárias da província, cujos efeitos – mais simbólicos que propriamente econômicos – não se deve desprezar. No entanto, foi sobretudo na década seguinte que as mobilizações políticas de base, na sociedade amazonense, começaram a proliferar e a mostrar alguma força e relevância.

Outro dado insofismável que a pesquisa historiográfica tem afirmado é o do papel desempenhado – individual e coletivamente – pelos trabalhadores portuários nesse complexo processo de organização, mobilização e luta operária havido na capital amazonense. Dentre aqueles trabalhadores, este artigo focalizará a categoria dos estivadores, vendo nela um ator social coletivo de fundamental importância para todo aquele processo, pelo menos até a década de 1930.

## PARTINDO DE UM ENVELHECIDO DEBATE

Um indicativo forte de que os trabalhadores portuários, dentre eles, os estivadores, desempenharam papéis relevantes na história operária no Brasil e no mundo é o fato de dispor-se hoje de uma historiografia adensada sobre eles, permitindo que se investiguem as múltiplas experiências “locais” à luz das ações e dos debates suscitados em outros contextos, assim como, também, das orientações teóricas postas em prática por historiadores e historiadoras nos processos de análise e de interpretação. Mais ainda: uma tal articulação meto-

dológica permite também que se perceba vínculos e interações que podiam existir entre aqueles diversos processos, fossem eles do ponto de vista mais pragmático da proposição de demandas (soldos e jornada, por exemplo), fossem a partir do igualmente complexo e plural plano ideológico que animava os debates entre os trabalhadores.

Numa abordagem bastante superficial, pode-se mencionar que, no caso específico dos movimentos entabulados por estivadores, boa parte do debate historiográfico inicial se estabeleceu a partir da abordagem não apenas relacional, mas, também, hierarquizadora entre sindicalismo revolucionário e o assim chamado sindicalismo “amarelo”, ao qual se buscou inocular, muitas vezes, toda uma carga de predicados desqualificadores, impingindo verdadeiros *stigmas* – bem mais que mera identificação – de reformismo e, até mesmo, reacionarismo.

Particularmente na década de 1980, quando os estudos sobre o movimento operário atingiam uma expressão jamais vivenciada no interior dos estudos históricos no Brasil, a conjuntura política da época – derrocada do regime militar, avanço dos movimentos sociais, em especial o movimento operário do ABC Paulista (FICO, 2017) – embrincou-se tão estreitamente com a produção acadêmica, fazendo parecer natural e legítimo que esse olhar sobre o passado acabasse buscando, quase sempre de forma consciente, a valorização daquelas dimensões de luta e reconstrução democrática no enfrentamento dos poderes, da dominação e do arbítrio. Levado ao estudo da história operária, foi comum que uma tal perspectiva resultasse na identificação do segmento politicamente mais organizado e articulado em torno dos ideários socialistas e anarquistas da classe trabalhadora brasileira; inversamente, jogando sombras e silêncios sobre a imensa maioria do operariado, então politicamente inarticulado ou

aderente a outras trajetórias e perspectivas não revolucionárias (BATALHA, 2000).

Não foi, portanto, incomum, a emergência de análises historiográficas que identificavam recortes estratificadores binários do tipo produzido, em 1982, por pesquisadores do porte de Maria Cecília Velazco y Cruz:

*Em seus desdobramentos políticos a guerra e a carestia salientam as fissuras do movimento operário sindical. Os trabalhadores industriais privados estão nas ruas. São os principais espectadores dos comícios feitos pela federação operária contra o aumento dos preços, a guerra, o estado e a dominação burguesa. São também os atores das várias passeatas inúmeros movimentos grevistas que sacodem a cidade durante quase o ano inteiro [...].*

Os portuários repelem o protesto político em benefício da ordem, e oferecem à nação em armas seu apoio e fervor patriótico. Os operários estatais engolem os cortes de verba e os atrasos de pagamento e, economizando, se comportam como modelo do cidadão complacente. (VELAZCO Y CRUZ, 1981, p. 144-145)

Por outro lado, já na própria década de 1980, aquelas perspectivas e seus comprometimentos começavam a ser denunciados e superados por abordagens que chamavam a atenção para a relevância da ação dos segmentos *reformistas* do movimento operário, revisando sua atuação no sentido de demonstrar a falácia de uma suposta inação;<sup>1</sup> dando lugar a estudos que iluminavam um rico processo associativo e um sem-número de movimentos de protestos e confrontações com o patronato. Como sustentou Maria Lúcia Caira Gitahy, apesar de enfrentar inúmeros problemas,

*Os trabalhadores do Porto criaram e mantiveram suas associações. Com maior ou menor longevidade, alcance e penetração,*

com diferentes orientações variando do chamado sindicalismo amarelo (predominante no Rio de Janeiro) ao anarco-sindicalismo (em Santos, os doqueiros eram afiliados a FOLS), essas associações foram capazes de sobreviver por quase um século, alimentando uma tradição de luta legendária no movimento operário. (GITAHY, 1992, p. 117).

Além do mais, por todos os lados, os portuários detinham posições estratégicas que impactavam, de alto a baixo, toda a cadeia de acumulação capitalista. “Uma greve têxtil na São Paulo da *belle époque*” – diz Gitahy, ao debruçar-se sobre o porto de Santos – afetava alguns poucos grandes industriais, mas “se o café não chegasse a seus consumidores na Europa e nos Estados Unidos toda a economia nacional seria atingida”.

Quando, em *A cidade sobre os ombros*, Maria Luiza Ugarte Pinheiro (2015) propôs pensar o urbanismo modernizador manauara como uma expansão de seu porto, a metáfora partia da óbvia constatação de que toda a imensa escala de acumulação que se estruturou na Amazônia em função da exploração da borracha pressupunha a existência de entrepostos comerciais que mediassem o processo de extração da goma elástica e seu pronto deslocamento para as indústrias que emergiam em ambas as margens do Atlântico Norte. Também em razão de suas posições estratégicas, as duas cidades capitais da Amazônia (Belém e Manaus) logo assumiram essas funções, dinamizando toda uma infraestrutura de transporte que ia da construção de vapores em estaleiros norte-americanos (PAIÃO, 2022, p. 103) até a construção de trapiches e portos dotados de maquinário e tecnologia capazes de responder às demandas por aquela matéria-prima.

Foot Hardman e Victor Leonardi destacaram o intenso movimento do porto de Manaus em 1907, ocasião em que a Capitania havia registrado “a entrada de 686

vapores entre grandes e pequenos, 472 lanchas e 56 rebocadores. Estavam matriculados 774 homens, fora os estivadores” (HARDMAN; LEONARDI, 1991, p. 224). Para a quantidade de trabalhadores envolvidos com os diversos serviços portuários, os números não têm a mesma precisão, podendo oscilar de forma bastante significativa, mas não deixando de demonstrar que o contingente de trabalhadores era elevado. Com base nos registros da imprensa de época, Maria Luiza Ugarte Pinheiro (2015, p. 98; p. 66) anotou que os estivadores de Manaus eram avaliados nada menos que 700 no último ano do século XIX, subindo para aproximadamente 2.000 em 1911, lapso de tempo no qual a população da cidade subiu de 50 para 60 mil habitantes.

## A GRANDE GREVE DE 1899

Foi pela mão dos estivadores do porto de Manaus que a cidade vivenciou a experiência de uma greve operária em sua plenitude. Não foi certamente a primeira, embora as paredes operárias ocorridas até então pudessem ser contadas com os dedos de uma só mão. Mas, foi de longe a maior e mais intensa, despertando a sonhadora capital amazonense – que então vivia delírios de grandeza e opulência – para a percepção de facetas diferenciadas da modernidade que contraditavam com a propalada aura *belle époque*, de suas vitrines e bulevares. Braços cruzados, comícios e assembleias pelas ruas e praças, assim como forças policiais dispostas a conter e sufocar o movimento, criaram um ambiente constante de tensão na cidade, produzindo imagens inéditas para seus tradicionais habitantes.

Pouco documentada – como tendiam a ser quase todos os eventos da classe trabalhadora –, a greve realizada pelos estivadores de Manaus, entre meados do mês de novembro e primeiros dias do mês de dezembro de 1899, rompeu o tradicional silêncio exatamente pela excepcional força e

resiliência que demonstrou, além da capacidade de interferir de forma direta e efetiva no cotidiano da cidade, impactando, em graus diferenciados, diversos de seus habitantes. Partindo da recusa em adentrar espaços de trabalho – os trapiches que, na ausência de um porto, espalhavam-se pela orla central da cidade –, senão pelo preço majorado das diárias – de 12\$000 para 15\$000 mil-réis –, os estivadores passaram a se reunir desde as primeiras horas da manhã no coração da capital amazonense – a Praça da Matriz (também chamada de Praça do Comércio) –, formando ali um conglomerado de centenas de trabalhadores em discursos e confabulações e também em ações de piquete e ameaças contra a ação de fura-greves.

Em regra, formavam uma multidão multicolor que envolvia desde caboclos amazonidas, com seus indisfarçáveis traços indígenas, sertanejos nordestinos e negros que começavam a deslocar-se para o Amazonas – em especial do Maranhão –, cada vez em maior número desde a abolição, e até estrangeiros, portugueses em sua quase totalidade. Acima de tudo, o que os unia era a condição social de precária subsistência e a submissão a uma jornada de trabalho extenuante e mal remunerada imposta pelas firmas que controlavam o serviço da estiva na cidade, boa parte delas estrangeiras, como a poderosa Brocklehurst & C<sup>a</sup>. – que também controlava a navegação direta de vapores de Manaus para Liverpool –, e frente à qual o próprio comércio local havia ensaiado uma “greve” anos antes.

Talvez por isso tenha sido possível que os estivadores tivessem angariado alguma simpatia e apoio de parte da população, mas contra eles se uniram forças extremamente poderosas, que não hesitariam – como não hesitaram – em usar todas as armas dissuasivas à sua disposição. Com efeito, o patronato, o comércio por intermédio de sua entidade de classe – a Associação Comercial do Amazonas – e as autoridades governamen-

tais do estado e do município mobilizaram esforços e a força policial para sufocar o movimento. Por sua parte, a imprensa local, sem disfarçar seus vínculos e interesses com o conjunto dessas forças, cumpriu à risca o papel de alarmar a cidade, difamar o movimento e criar uma aura de terror que legitimasse as ações repressivas que ela própria pregava e exigia.

A análise cuidadosa do movimento paredista dos estivadores de 1899 acabou por denunciar algumas dimensões e características próprias daquele momento de formação da classe operária amazonense, sendo o primeiro ponto distintivo o da total ausência de uma entidade organizativa dos trabalhadores, assim como a inexistência perceptível de vínculos políticos e/ou ideológicos de qualquer espécie. Foi por meio de abaixo-assinado, com mais de quatrocentos signatários – a maioria esmagadora assinou a rogo –, e de uma *comissão* escolhida especificamente para a ocasião que eles dirigiram suas demandas aos seus patrões, às autoridades e à imprensa.

O segundo ponto revela uma pauta mínima e restrita a dimensões puramente econômicas; ou melhor, salariais. O movimento não exigia leis ou direitos inexistentes, não encampava bandeiras ou campanhas trabalhistas em voga e não reivindicava (ainda) nenhuma redução na jornada de trabalho, até então de escorchantes 12 horas. Toda a demanda ali apresentada estava fincada na exigência de uma nova tabela para a remuneração do trabalho da estiva, com a majoração das diárias “comuns” e a dos dias especiais, sem que tal mudança implicasse qualquer aumento de horas na jornada de trabalho.

Por fim, chama atenção o fato de aquela reivindicação trabalhista buscar legitimar o movimento com base tão-somente na alta vertiginosa da carestia que os atingia de forma especial e degradava sua condição so-

cial levando-os quase à indignação. Não há referências ou queixas às relações de trabalho, propriamente ditas; nenhuma palavra contra o tratamento recebido nos trapiches ou nos porões dos navios; nenhuma referência a cargas excessivas, a acidentes, a multas ou ao autoritarismo e à truculência por parte dos capatazes. É como se a própria exploração do trabalho estivesse naturalizada e, portanto, fosse aceita tacitamente pelos trabalhadores e dinamizada pelos patrões como legítima, o que dava bem a dimensão do grau de dificuldade que haveria de ter ali o processo de conscientização dos trabalhadores que fosse capaz de levar à frente a desconstrução daquelas realidades.

## O PROCESSO ASSOCIATIVO

Com as poucas informações disponíveis, torna-se bastante difícil ou praticamente impossível saber por que uma categoria e um movimento paredista, que demonstrou tanta força e coesão, não resultaram na deflagração de processos associativos entre os estivadores e mesmo entre os portuários como um todo. Experiências associativas daqueles segmentos estavam pululando país a fora desde as duas últimas décadas do século XIX, assim como as primeiras conflagrações com o patronato, e, em especial dessas últimas, a imprensa amazônica se incumbia de noticiar, mesmo que em dimensões minúsculas.

Algumas hipóteses podem ser levantadas, como a que articula tal inércia associativa à fase de expansão da economia gomífera e sua maior capacidade de assimilar tensões, antecipando-se às demandas operárias, mas, na prática, não é o que a documentação da época demonstra, já que o preço da jornada pouco mudou nos anos seguintes. É possível alegar ainda que a ocorrência de ganhos parciais – e efêmeros – com a greve de 1899 pode ter desestimulado a organização interna da categoria, em especial quando se sabe

também que o movimento gerou repressão, prisões e demissões, o que amedrontava sobremaneira os trabalhadores.

O fracasso de iniciativas organizacionais da classe operária amazônica nos anos seguintes, em que pese sensível mobilização pela imprensa, como foi o caso da experiência efêmera do Centro Operário em Manaus, em 1905-1906 (PINHEIRO, 2020), nos leva a supor a existência de um déficit bastante significativo na formação histórica dos trabalhadores amazonenses, sobre quem recaíam séculos de escravidão e de trabalhos compulsórios a exigir opressiva submissão diante da ordem oligárquica. Por outro lado, um sensível “isolamento” e a distância dos centros urbanos de maior dinamicidade econômica no país faziam com que, no Amazonas, experiências partilhadas de luta e resistência no espaço urbano fossem bastante tímidas, forçando o processo associativo a partir de uma base histórica praticamente nula com relação àqueles fenômenos.

Seja como for, o certo é que um primeiro momento associativo entre os estivadores de Manaus só parece ter se materializado no final da primeira década do século XX, quando o quadro inicial de carências e inércias havia ficado, em alguma medida, para trás. Na verdade, nesse contexto de trânsito do século XIX para o XX, o país transformava-se à vista d'olhos, ganhando uma estruturação que também impactaria formas mais tradicionais do associativismo – como as corporações de ofício, por exemplo. Marcelo Mac Cord e Cláudio Batalha relatam como mudanças impulsionadoras esses novos arranjos associativos:

*Os golpes no escravismo, o incentivo aos projetos imigratórios, fortalecimento do abolicionismo, as transformações no mundo do trabalho, a maior pujança da vida urbana nas principais capitais brasileiros e o advento da República fomenta-*

*ção o interesse na montagem de novos grupos de interesses comuns – diversificados em seus perfis constitutivos e com novas demandas políticas e sociais. (CORD; BATALHA, 2014, p. 13-14)*

O processo associativo dos estivadores amazonenses vivenciou basicamente dois momentos distintos ao longo de toda a República Velha, sendo o primeiro fincado no mutualismo; e o segundo, após 1914, já em uma dimensão propriamente sindical.<sup>2</sup> Todo o processo foi marcado por interrupções, avanços e recuos; por iniciativas que mal se anunciam pela imprensa e já não se tem delas mais nenhum registro de sua existência. O mesmo é possível de ser dito sobre alguns dos nomes que se associaram a esses empreendimentos ou que compunham suas diretorias.

Em 21 de junho de 1908, foi fundada em Manaus a União Operária Beneficente Mútua dos Estivadores. A pequena nota, que, dias antes, a anunciara, convocava os membros daquela categoria para reunião de criação e, de forma bastante sugestiva, sinalizava para o socialismo como princípio ideológico norteador, ao avisar que, no evento, “pessoa competente plantará no pensamento de cada um dos assistentes o que é o socialismo” (Jornal do Commercio, 1908, p. 3). Dois anos depois, os estivadores já apareciam liderados por nova entidade, a Sociedade Beneficente dos Estivadores e Carroceiros, fundada em 26 de junho de 1910. O hiato entre as duas agremiações pode ter sido o resultado da atuação da Confederação do Trabalho, entidade que tentou representar o conjunto das organizações operárias amazonenses, chegando a ter importante engajamento antes de ser extinta, no final de 1909, por dissidências resultantes de uma base propriamente operária e insatisfeita com a orientação patronal de sua direção. Inversamente, uma carta enviada por Targino Mariani, 1º secretário da União Operária, à Confederação

traz um indicativo do baixo engajamento dos estivadores a sua entidade (Confederação do Trabalho, 1909, p. 5).

O reaparecimento de uma nova entidade dos estivadores em 1910 traz algumas características importantes interligadas, sendo a primeira delas o desejo de organização como resposta à necessidade de empreender nova campanha salarial, o que pressupunha estabelecer um nível adequado de planejamento e de coordenação das ações ante a previsível reação patronal. Como se pode perceber, a partir das observações de Marcel van der Linden acerca dos impulsos organizacionais dos trabalhadores em todo o mundo, esse tipo de processo associativo foi bastante comum:

*[...] alguns sindicatos, diz Linden, são formados ao início ou durante uma greve, e se dissolvem rapidamente após seu término (independentemente de se a greve acaba em vitória, em derrota ou numa solução de compromisso). Sindicatos desse tipo costumam ser chamados de ‘organizações cogumelo’. Nesse sentido, muitos dos primeiros sindicatos europeus provavelmente eram organizações ‘cogumelo’. (LINDEN, 2013, p. 251).*

Derivando desses interesses, a outra característica trazida pela nova agremiação foi a ampliação da base operária, passando a abranger estivadores e carroceiros, ofícios distintos que, no mais das vezes, apareciam irmanados no âmbito do trabalho portuário. É sabido que, desde a construção e incorporação do porto de Manaus pela firma inglesa Manáos Harbour Limited, em 1902, as tensões vinham se avolumando com contínuas ameaças e ligeiras paralisações do trabalho por parte de diversas categorias portuárias. No entanto, parece-nos impossível, até o momento, dar uma resposta ao porquê de uma aliança estratégica com os carroceiros e não com catraieiros, foguistas, carregadores e/ou qualquer outra cate-

goria de portuários, mesmo que se perceba um contínuo movimento de solidariedade entre eles durante movimentos paredistas de apenas uma ou de algumas poucas delas – o que de fato ocorreu durante o ciclo de grandes greves que a cidade de Manaus viria a presenciar em 1911.

Ainda com relação ao processo associativo, um importante ponto de guinada parece ter ocorrido em 1914 – e não apenas para os estivadores amazonenses. Trata-se da formação de um conjunto de entidades de tipo sindicalista, demarcando em seu bojo a emergência de um debate interno às organizações operárias, que punha em xeque as associações de tipo beneficente, e propunha articulações voltadas para a luta político-ideológica e para o estabelecimento de transformações (revolucionárias) no seio da sociedade de classes. Deve-se creditar a formulação e a centralidade desse debate a um pequeno grupo de militantes anarquistas e sindicalistas revolucionários – parte dele composta por estrangeiros – que passaram a atuar na capital amazonense em consonância com os ideais programáticos assumidos pela Confederação Operária Brasileira (COB) em seu Congresso de 1913.

Tércio Miranda, tipógrafo de origem portuguesa, migrado para o Amazonas em fins de 1912, foi a voz mais destacada, sendo ainda o principal idealizador e redator-responsável pelo jornal *A Lucta Social*, cuja presença na cidade se fez de março a novembro de 1914. Não há como negar o peso da militância formulada pelo periódico e um feedback de suas proposições pode ser percebido inclusive em suas próprias páginas. O mais importante a se destacar aqui é que militou, de um lado, na identificação das causas da fragilidade operária amazonense; e, de outro lado, na proposição de um remédio para aqueles males identificados. Assim, contra o *cancro* da beneficência, dizia: “O operariado do Amazonas

prezo às antigas fórmulas da beneficência, conserva-se numa apatia criminosa, desprezando completamente os seus direitos, mesmo os mais rudimentares, como os de Associação” (*A Lucta Social*, 1914b, p. 4). Também apontava a sindicalização como o único caminho viável para a emancipação da classe operária: “O sindicato não é outra coisa que a associação de classe, onde o operário fortifica a sua consciência e estuda as questões que interessam às suas necessidades” (*A Lucta Social*, 1914a, p. 1).

Assim como gráficos, alfaiates, sapateiros, cigarreiros e manipuladores de pão, os estivadores estiveram entre aquelas categorias de trabalhadores que estruturaram em Manaus sindicatos em 1914. O Sindicato dos Estivadores foi fundado em 29 de março daquele ano, sofrendo uma refundação em 14 de março de 1920, quando passou a denominar-se Sindicato dos Estivadores no Amazonas (PINHEIRO, 2015, p. 158). Nessa outra ocasião (1920), teria substituído outra entidade que estaria à frente da categoria, a Sociedade dos Trabalhadores de Estivas do Amazonas (*O Primeiro de Maio*, 1928, p. 3).

O aparecimento de tantas e tão diferenciadas denominações obviamente carregava em si sentidos lastreados tanto pelo debate teórico-doutrinário quanto dos valores agregados pelas experiências plurais e coletivas da classe operária. O fato de até o presente momento só termos encontrado um único estatuto produzido pelas agremiações de trabalhadores da estiva no Amazonas – o da Sociedade Beneficente dos Estivadores e Carroceiros do Amazonas (Estatutos, 1910, p. 53900-53901) – limita sobremaneira a análise da dinâmica do movimento e, em especial, a percepção de como os objetivos buscados nas mutualistas se modificaram na passagem para a modalidade sindical. Por outro lado, seria no mínimo temerário inferir certo tipo de ação e de padrões de comportamento exclusivamente a partir dos enquadramentos político-ideológicos adotados

pela categoria em certos períodos, sendo prudente priorizar na análise a observação das práticas específicas, pois, como bem anotou Eric Hobsbawm, “durante a maior parte do passado, as pessoas geralmente eram iletradas. É muito mais comum inferirmos seus pensamentos a partir de suas ações” (HOBSBAWM, 1998, p. 222).

Articuladas a partir de múltiplas redes sociais capazes de produzir conexões infinitas, ideias e práticas circulavam pelos jornais, por publicações doutrinárias, por meio de conferências e pelas cabeças de operários e militantes em trânsito pelos portos e cidades do mundo inteiro. Devido especialmente ao baixíssimo letramento de seus integrantes, em todo o mundo, os estivadores não se constituíram em uma categoria com tradição na produção de periódicos operários, mas isso não significa que suas especificidades, suas lutas, suas vitórias e seus fracassos não fossem sobejamente informados pela imprensa; e que a leitura pública não tivesse cumprido o seu papel de fazer chegar a escrita aos ouvidos dos trabalhadores ávidos por esse tipo de informação.

Poucas lideranças dos estivadores amazonenses desenvolveram a prática de publicar artigos pela imprensa ou de deixar registros de memória sobre suas ações no interior das instituições e do movimento político organizativo de sua categoria. Um exemplo bastante sintomático dessa situação é Targino Mariani, nome que perpassa a totalidade daquelas agremiações, desde 1908, quando despontou como 1º Secretário da União Operária Beneficente Mútua dos Estivadores, assinando pequenas notas convocatórias de associados para diversas reuniões, até 1931, momento em que ocupou a presidência do Sindicato dos Estivadores, que presidiu por muitos mandatos.<sup>3</sup> Cursino Gama, liderança destacada do operariado amazonense ao longo de toda a República Velha e fundador da União Operária Amazonense, o qualificou como sendo “um

elemento valioso [...], um dos mais seguros e valorosos orientadores do Sindicato dos Estivadores do Amazonas”. Não obstante, é vão procurar escritos de Mariani pela imprensa operária, ou mesmo pela chamada grande imprensa, e muito pouco se sabe sobre ele, sendo difícil até mesmo confirmar sua suposta nacionalidade italiana.

Dentre as lideranças operárias ligadas aos estivadores, Manuel Sérvulo foi um dos que mais atuou na imprensa, assinando importantes artigos, veiculados nos jornais operários em 1920, seu período de maior atuação. Foi muito mais um militante da causa operária do que uma liderança dos sindicatos e propôs a criação e ajudou a mobilização de estivadores, cigarreiros e magarefes naquele momento. Em um de seus artigos, oportunizou as celebrações do 1º de Maio para promover a entidade sindical que, por sua iniciativa, foi (re)fundada naquele ano:

*Definitivamente fundado em 14 de março do corrente ano, de acordo com as leis em vigor, ficou composta a sua primeira diretoria, de esforçados elementos, já publicados por este semanário. Tem por objetivo o estabelecimento entre os estivadores do Amazonas a comunhão de ideias recíprocas, baseando-se na força da união, a fim de colher todos os proventos possíveis e justos, em benefício da classe geral e de seus membros em particular, sem distinção de credo, ficando também pré-estabelecida a fundação de cooperativas.*

O seu primeiro ato foi a criação de uma Caixa de Socorros para seus associados, que porventura venham adoecer, ficando privados de trabalhar (SÉRVULO, 1920b, p. 3).

Como se percebe, as metas traçadas por Manoel Sérvulo pouco destoam dos tradicionais objetivos que animavam as associações mutualistas, inclusive a dos próprios estivadores de Manaus. Mas, ao contrário de Mariani e de outras lideranças dos esti-

vadores, Sérvulo fez pregação doutrinária pelo Socialismo, que vê como plural. Ao discutir o papel das Trade Unions inglesas, alerta que “há abusos e grandes, há formas revolucionárias e violentas, mas também há evolucionistas e reformistas” (SÉRVULO, 1920a, p. 2). Luciano Teles (2018, p. 448) tem razão ao destacar que Sérvulo criticou duramente a burguesia e denunciou sua atuação deletéria contra o proletariado, mas nos parece que suas referências às greves como posições extremas, ao socialismo como um regime pacato e ordeiro, ao reforço do ideal positivista de ordem e progresso e a uma esperança fulcral na criação de leis de proteção ao proletariado como o caminho para a sua emancipação parece não deixar dúvidas de que aliava-se bem mais às posições reformistas que revolucionárias.

Em que pese a relevância dos debates político-ideológicos internos ao movimento operário como elemento de compreensão das ações afetivas dinamizadas pelas diversas categorias de trabalhadores, e, por conseguinte, da maior dificuldade de compreensão de tais ações quando da existência de registros desses debates, há que se proceder na caçada coletando pistas e inferindo acontecimentos e processos a partir dos rastros deixados na areia pelas pegadas dos sujeitos sociais aos quais buscamos desvelar facetas de sua história. Assim, no caso dos estivadores amazonenses, uma abordagem possível acerca de suas posições políticas e mesmo uma avaliação de seu papel no conjunto da sociedade manauara pode ser tentada a partir dos movimentos (políticos) empreendidos por eles na cena pública, em especial no momento em que deflagraram greves e estabeleceram suas pautas de reivindicação.

## **LUTAS PELA SOBREVIVÊNCIA E POR DIREITOS**

Mencionamos acima a greve realizada pelos estivadores em 1899 como um verda-

deiro marco político da história social amazonense, ao projetar os trabalhadores de dentro de seus locais de trabalho – porões dos navios, trapiches e armazéns – para o centro nervoso de uma cidade que ainda não havia vivenciado movimentos sociais daquela magnitude – ao menos em sua fase de maior urbanização e predicado de cidade e de capital de uma unidade administrativa do país.<sup>4</sup> Ocorre que, como demonstrou Maria Luiza Ugarte Pinheiro (2015), os estivadores constituíram a categoria de trabalhadores que mais deflagrou greves na capital amazonense ao longo da República Velha, sendo ainda atribuído a estas paralisações uma valoração que as apresentava como as maiores e de que mais impacto causaram na sociedade amazonense da época.

No inventário realizado por Pinheiro, nada menos de oito grandes greves foram realizadas pelos estivadores de Manaus, sendo a primeira a já mencionada de 1899, três outras apenas no ano de 1911, e outras quatro, em 1919, 1923, 1924 e 1925, respectivamente. Por si só, a existência de tais paralisações já seria suficiente para jogar por terra um dos supostos da abordagem tradicional que via tais segmentos dos mundos do trabalho como inertes e submissos, para a qual a busca de negociação com o patronato e a crença de que este estaria aberto à assimilação das demandas operárias invalidaria a ação direta e a luta mais ostensiva dos trabalhadores na reivindicação de melhorias e direitos.

Como demonstram os boletins e as atas da Associação Comercial do Amazonas (ACA), não há dúvida de que os estivadores manauaras, através de suas entidades, recorreram à mediação em diversas ocasiões, sentando à mesa de seus patrões, de autoridades políticas locais e da própria ACA, chegando, por vezes, a bom termo em relação a conflitos que podiam emergir no cotidiano operário, como, por exemplo, o tratamento dispensado pelos fiéis e capa-

tazes dos armazéns de portuários para com os trabalhadores, reparações causadas por acidentes de trabalho e, além, é claro, da definição dos valores das tabelas de preços do trabalho da estiva. É muito difícil avaliar, no entanto, o quanto essa estratégia favoreceu, em alguma medida, os trabalhadores, desviando-os de posições mais radicais.

Seja como for, e com os olhos voltados para os registros jornalísticos da época, é possível estabelecer que as representações ali difundidas dão conta, majoritariamente, de relações sempre tencionadas pela insensibilidade de um patronato portuário – a partir de 1902 unificado na figura da firma inglesa Manáos Harbour – ávido por lucros e, em regra, insensível às demandas operárias, sendo capaz de lançar mão de todos os recursos disponíveis para a manutenção de seus interesses diante dos trabalhadores. Isso fazia com que os ganhos de greves memoráveis e vitoriosas dos estivadores, como a de 1911, em pouco tempo resultassem em letra morta. Em longo desabafo feito à imprensa em 1917, M. D. dos Passos Gomes, advogando para os estivadores, dizia:

*Ainda deve permanecer na memória de todos uma greve geral, efetuada por todos os Estivadores do Porto de Manaus contra a empresa acima. o caso passou-se a cerca de seis anos, mas as circunstâncias de que se revestiu esse movimento, com tiros, punhaladas e, até bombas de dinamite, deixaram as mais tristes recordações no canhenho do povo amazonense.*

*Para vencer os grevistas, reduzindo a mais extrema miséria centenas de trabalhadores braçais, a companhia tratou de montar um pontão flutuante, contratando cento e tantos trabalhadores portugueses para a bordo do mesmo, os quais passaram a fazer todo o serviço marítimo da Manáos Harbour.*

*Durante os primeiros meses tudo correu bem, a companhia cumpriu seriamente*

*com seu dever, alimentando bem esses trabalhadores e pagando lhes regularmente, para que todos pudessem fazer face ao trabalho constante. o salário era mensal, por isso mesmo, os trabalhadores eram obrigados a trabalhar de dia e de noite, sempre que houvesse serviço, como por ocasião da estadia dos vapores e pacotes no Porto de Manaus.*

*Esse equilíbrio de pagamento e manutenção aos trabalhadores, de acordo com os serviços prestados pelos mesmos, durou pouco tempo, pois que, pouco depois, começaram os pobres trabalhadores a sofrer os maiores horrores por parte do mestre do pontão e do cozinheiro – seu parente. Desde então até hoje, não tem conta a série de misérias, de sofrimentos e de intrigas, promovidos por esses 2 indivíduos – mestre e cozinheiro – junto à diretoria da Manáos Harbour contra eles.*

*Tudo isso acaba de ter o seu desfecho natural com a retirada de bordo dos pobres trabalhadores, tão injustamente despedidos. Tendo sido procurado por essa pobre gente, e tratando-se da defesa dos fracos e dos que sofrem, contra o despotismo dos fortes, chama a atenção da diretoria da companhia, aqui e em Londres, para os fatos que passarei a relatar nos próximos artigos. (GOMES, 1917, p. 2).*

A nota, ela própria um claro exemplo de mediação por intermédio da Justiça e do Direito, é esclarecedora de várias situações específicas da luta operária em Manaus. Os estivadores e os demais trabalhadores portuários tinham pela frente o desafio de enfrentar uma empresa rica e poderosa que não apenas havia se tornado a maior contratante de força de trabalho na capital amazonense, como ainda fazia questão de ostentar, a partir de sua direção inglesa radicada na cidade, seu poder político e sua ascendência sobre a classe política, da ve-reança local ao governador do estado.

Pela greve vitoriosa de 1911, estivadores e carroceiros haviam conseguido impor os valores majorados nas tabelas empregadas no serviço da estiva – para os dias comuns, para os domingos e feriados e também para a jornada noturna – sem ampliação do horário de trabalho, então na ordem de 10 horas, divididas em dois turnos. A reação inicial do patronato foi a de assimilar por alguns meses a tabela imposta, para então, paulatinamente, proceder a sucessivas demissões de lideranças grevistas e, diante de novas reações dos trabalhadores com a decretação de novas greves, abandonar temporariamente o sistema ocasional de trabalho, que regulava no mundo todo a contratação de trabalhadores da estiva (GILTAHY, 1992, p. 105-106). Tratava-se de uma situação inédita de regulação da força de trabalho portuário que terminou por concentrar ainda mais poder na mão do patronato, impactando sensivelmente a correlação de força até então existente.

A contratação de uma força de trabalho por meio do assalariamento e sua manutenção em embarcações ancoradas no “pontão” do porto de Manaus diminuíam sobremaneira a capacidade de reação e resistência por parte de trabalhadores que já se viam pressionados pela condição estrangeira e pela consequente legislação restritiva que, depois das Leis Adolpho Gordo (Leis de Expulsão de Estrangeiros, de 1907, 1913, 1919 e 1923), foram se estabelecendo em todo o país como mecanismos de controle frente aos chamados “indesejados” – trabalhadores estrangeiros apontados pelas autoridades como agitadores externos da “pacata” classe operária nacional (MENEZES, 1996).

Ao contratar portugueses, percebe-se que a Harbour oportunizou a existência de um conflito étnico que sempre tendeu a aflorar e agudizar a emergência de crises econômicas, tornando as disputas por empregos extremamente áridas e mesmo

violentas, em que pese o discurso de unidade e do internacionalismo da luta feita por algumas lideranças operárias. Esse contingente de estivadores “empregados” da empresa chegou, inclusive, a ser enviado a Belém, em 1914, para ali atuar – como fura-greves – na parede dos estivadores da Port of Pará, da mesma forma que atuou na própria cidade de Manaus como um elemento de manutenção dos trabalhadores portuários em ordem e submissão.

Com a desmontagem da estratégia patronal em 1917 e a consequente volta ao sistema de contratação ocasional de trabalho, houve um aparente reequilíbrio na correlação de forças que, conjugada com a dinâmica alcançada pelo movimento operário, em nível nacional, a partir da emblemática Greve Geral de 1917 em São Paulo, fez com que os estivadores, assim como outros trabalhadores amazonenses, se lançassem a novas jornadas de lutas, agregando demandas “políticas”, como a defesa da jornada de oito horas. Esta foi, inclusive, a pauta básica das greves que os estivadores estabeleceram em Manaus tanto no interior da Greve Geral de 1919 – a 1ª a ocorrer na cidade – quanto em 1923.

Este ciclo de ascensão do movimento dos trabalhadores da estiva e do conjunto do operariado amazonense a partir de 1917, percebido tanto pela eclosão de greves quanto pela fundação de sindicatos e de duas grandes federações entre os trabalhadores amazonenses – a União Operária Nacional (do Amazonas) e o Centro Operário Amazonense –, encerra-se em meados da década seguinte, seguramente pressionado pela decadência abissal da economia de exportação da borracha, que levou a falências e ao fechamento de postos de trabalho, assim como também provocou o repatriamento de parte importante dos imigrantes estrangeiros que haviam se deslocado para a cidade décadas antes.

Numa visão de conjunto, as mobilizações e greves operárias da capital amazônica ao longo da República Velha passaram centralmente pelo porto e pelas ações insubmissas e desafiadoras dos trabalhadores portuários e em especial dos estivadores. Por vezes, como em 1899 e 1911, mantiveram a luta por dias seguidos, enfrentando o aparato policial que os reprimia com extrema violência. Da mesma forma, permaneceram na luta mesmo quando suas lideranças, fazendo acordos de cúpula com os patrões – como em 1911 e 1923 –, os intimavam à finalização de suas pautas. Numa avaliação retrospectiva, fica claro que a maioria das greves dos estivadores resultou em vitória e em ganhos para os trabalhadores, embora efêmeros, já que também resulta bastante evidente a extrema dificuldade de impedir

que manobras patronais pusessem a termo tais conquistas. Mesmo reconhecendo limitações, seria um equívoco pensar nessa trajetória de organização/conscientização, de mobilizações, de protestos, de resistências e de lutas como inúteis e marcadas pelo fracasso de seus ideais e suas utopias de um mundo melhor. Fazem parte do rico acervo e do lastro de experiências do conjunto da classe trabalhadora, numa trajetória que ainda não se esgotou e que, desde sua primeira manifestação, vem juntando sementes para a colheita coletiva que tem se materializado desde então na formulação de leis protetivas, na criação e garantia de direitos básicos, na conscientização da população da relevância da dignidade do trabalho e do trabalhador e na reafirmação de nossa ainda inconclusa condição cidadã.

## REFERÊNCIAS

*A Lucta Social*, Manaus (Suplemento ao nº 1), 27 fev. 1914, p. 1.

*A Lucta Social*, Manaus nº 4, 1º set. 1914, p. 4.

BATALHA, Cláudio. A historiografia da classe operária no Brasil: trajetórias e tendências. In: FREITAS, Marcos Cezar (Org.). *Historiografia brasileira em perspectiva*. 3ª ed. São Paulo: Contexto, 2000, p. 145-158.

BATALHA, Cláudio. Relançando o debate sobre o mutualismo no Brasil: as relações entre corporações, irmandades, sociedades mutualistas de trabalhadores e sindicatos à luz da produção recente. *Revista Mundos do Trabalho*, v. 2, n. 4, p. 12-22, ago.-dez. 2010.

BATALHA, Cláudio. *Uma outra consciência de classe? O sindicalismo reformista na Primeira República*. Comunicação apresentada no 13º Encontro Anual da ANPOCS. Mimeo, Caxambu, MG, 1989, p. 1-17.

*Confederação do Trabalho*, Manaus, nº 2, 28 nov. 1909, p. 5.

CORD, Marcelo Mac; BATALHA, Cláudio (Orgs.). *Organizar e proteger: trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (séculos XIX e XX)*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2014.

Estatutos da Sociedade Beneficente dos Estivadores e Carroceiros do Amazonas. *Diário Oficial*, Manaus, 26 ago. 1910.

FICO, Carlos. Ditadura militar brasileira: aproximações teóricas e historiográficas. *Revista Tempo e Argumento*, Florianópolis, v. 9, n. 20, p. 5-74. jan./abr. 2017.

GITAHY, Maria Lúcia Caira. *Ventos do mar: trabalho do porto, movimento operário e cultura urbana em São Paulo. 1889-1914*. São Paulo: Editora UNESP, 1992.

- GOMES, M. D. dos Passos. “No pontão da Manáos Harbour”. *Jornal do Commercio*, Manaus, nº 4.567, 11 jan. 1917, p. 2.
- HARDMAN, Francisco Foot; LEONARDI, Victor. *História da indústria e do trabalho no Brasil (das origens aos anos 1920)*. 2. ed. São Paulo: Ática, 1991.
- HOBSBAWM, Eric. *Sobre história: ensaios*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- Jornal do Commercio*, Manaus, nº 1.521, 18 jun. 1908, p. 3.
- LINDEN, Marcel van der. *Trabalhadores do mundo: ensaios para uma história global do trabalho*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2013.
- MENEZES, Lená Medeiro de. *Os indesejáveis: desclassificados da modernidade: protesto, crime e expulsão na Capital Federal (1890-1930)*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1996.
- MIRANDA, Bertino. *A cidade de Manáos: sua história e seus motins políticos*. 3. ed. Manaus: Valer, 2021.
- O Primeiro de Maio*, Manaus, nº único, 1º maio 1928, p. 3.
- PAIÃO, Caio. *Os lugares da marinhagem: trabalho e associativismo em Manaus, 1905-1919*. 2022. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade Estadual de Campinas, 2022.
- PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto. Dilemas da propaganda socialista em Manaus no alvorecer do século XX. *Projeto História*, São Paulo, v. 67, p. 399-432, jan.-abr., 2020.
- PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus, 1899-1925*. 3. ed. Manaus: EDUA, 2015.
- SÉRVULO, Manoel. “O reconhecimento das associações de classe”. *Extremo Norte*, Manaus, nº 19, 20 maio 1920a, p. 2.
- SÉRVULO, Manoel. “Primeiro de Maio”. *Extremo Norte*, Manaus, nº 16, 1º maio 1920b, p. 3.
- TELES, Luciano Everton Costa. *Mundos do trabalho no Amazonas: as lideranças operárias socialistas: Joaquim Azpilicueta, Nicodemos Pacheco, Manoel Sérvulo e Cursino da Gama (1914-1928)*. *Antíteses*, v. 11, n. 21, p. 430-460, jan./jun. 2018.
- VELASCO Y CRUZ, Maria Cecília. *Amarelos e negros: matizes do comportamento operário na República Velha*. 1981. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – IUPERJ, Rio de Janeiro, 1981.

## NOTAS

- 1 Como demonstrou Cláudio Batalha (1989, p. 3), “A historiografia do movimento operário no Brasil tem dado mostras de uma grande dificuldade para analisar fenômenos como o reformismo operário na Primeira República. Ao sindicalismo reformista ou ‘amarelo’, a historiografia costuma atribuir três características: um peso insignificante no movimento operário; um caráter estranho à classe operária, já que essas manifestações são encaradas como subordinadas aos interesses da burguesia ou do Estado; e, por último o papel de precursores do ‘peleguismo’ desenvolvido com o sindicalismo estatal pós-1930.”
- 2 Reconhecemos, à partida, a existência de um amplo e importante debate sobre as possíveis relações entre mutualismo e sindicalismo no início do século XX, a ênfase em sua coexistência e o não-gradualismo como regra. (BATALHA, 2010, p. 12-22).
- 3 Targino Mariani ocupou a presidência do Sindicato dos Estivadores do Amazonas por pelo menos oito anos, entre 1920 e 1931.
- 4 A relativização aqui serve apenas para que não se esqueça a tomada da Vila da Barra (de São José do Rio Negro) pelos cabanos em março de 1836 e sua ocupação pelos rebeldes por quase um ano (MIRANDA, 2021).