

Nos locais sufocantes das caldeiras de um navio a vapor: o trabalho dos “lascars” na marinha mercante britânica

In the sweltering confines of a steamship’s boilers: the labour of “lascars” in the British merchant navy

Paulo Cesar Gonçalves*

Resenha do livro: AHUJA, Ravi. **Shipping lords and coolie stokers:** class, race, and maritime capitalism in the early twentieth century. London; New York: Verso, 2024.

Palavras-chave: gestão racial; marinha mercante; trabalhadores subalternos.

Keywords: Racial management; Merchant navy; Subaltern workers.

EM 20 DE MAIO DE 1922, o navio *Royal Mail Egypt*, de propriedade da *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* (P&O), estava prestes a sair do Canal da Mancha, a caminho de Londres para Bombaim, quando encontrou forte neblina. O terceiro oficial do *Egypt* fez soar o apito a cada dois minutos e tentou captar sinais de outras embarcações nessa movimentada rota de navegação, embora a neblina distorcesse o som e dificultasse a localização exata dos navios próximos. Pouco antes das sete da noite, perto da costa da Bretanha, a neblina aumentou. O comandante reduziu a velocidade ouvindo um leve apito, quando uma embarcação francesa, o *Seine*, emergiu da neblina e atingiu o *Egypt*, rasgando seu casco. O impacto foi ainda maior porque a proa do *Seine* estava reforçada para quebrar gelo em suas viagens de inverno nas costas do norte. Após a colisão, o *Seine* ficou danificado, mas era manobrável e pôde até ajudar nas operações de resgate. No *Egypt*, o choque não pareceu ter causado danos graves e até mesmo o capitão Collyer, um experiente comandante, precisou de alguns minutos para entender o impacto devastador. O casco de

* Professor Associado do Departamento de História e do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (Unesp), Campus de Assis. É bolsista de Produtividade em Pesquisa do CNPq. E-mail: pc.goncalves@unesp.br. Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-3122-0690>.

aço foi rasgado como uma lata, os porões dianteiros e a sala das caldeiras inundados quase imediatamente, deixando o navio a vapor desprovido de sua fonte de energia. A embarcação entrou rapidamente em forte inclinação, afundando em 20 minutos.

O *Egypt* tinha capacidade para transportar 807 pessoas, entre passageiros e tripulantes.¹ A força de trabalho necessária para operar o *Egypt*, movido a carvão, era muito grande. Quando afundou, estava com 294 tripulantes, em sua maioria homens. Havia 95 trabalhadores nas salas de máquinas e caldeiras atuando como passadores de carvão e foguistas; 128 pessoas trabalhavam no departamento do comissário de bordo; 74 (apenas um quarto da tripulação) eram “marinheiros” no sentido convencional da palavra e designados para o departamento de convés.² O número de passageiros era muito pequeno: 14 de primeira classe e 30 de segunda. Apesar de haver equipamentos de segurança suficientes para proteger as 338 pessoas do afogamento, 87 não sobreviveram ao naufrágio: 71 tripulantes e 16 passageiros. A elevada quantidade de mortos recebeu considerável atenção pública e manchetes de jornais. O acidente também levou a uma investigação detalhada do Conselho de Comércio sobre as razões da grande perda de vidas.

O trágico naufrágio do *Egypt* é o ponto de partida do livro de Ravi Ahuja, professor de História Moderna da Índia na Universidade de Göttingen, Alemanha, cujas investigações abordam a história social do sul da Ásia nos séculos XVIII a XX, mais especificamente, a história do trabalho, da infraestrutura e da guerra. Em *Shipping lords and coolie stokers*, Ahuja lança seu olhar para o *Egypt* sob perspectiva inovadora, com o objetivo de analisar a relação entre “gestão racial do trabalho”, imperialismo capitalista, práticas colonialistas de trabalho, trabalho marítimo coagido dos então denominados “lascars” – termo que designava uma relação de emprego subordinada e abaixo do padrão, combinada ou usada de forma intercambiável com a palavra “coolie”. Para tanto, mobilizou vasta bibliografia, além de sólida pesquisa documental.

Como historiador social, Ahuja percebeu que o naufrágio gerou descrição volumosa a respeito de relações e de procedimentos trabalhistas a bordo, lançando luz sobre práticas sociais cotidianas que não exigiam nem induziam ao registro textual em circunstâncias menos dramáticas. Esses detalhados procedimentos judiciais somados à correspondência interna da P&O, aos arquivos do *Indian Office* e à extensa cobertura da imprensa sobre o acidente poderiam ser utilizados para obter novas aproximações sobre a história de um regime trabalhista racista, originário do imperialismo, cujas estruturas fundamentais ainda são observáveis atualmente. Como resultado, uma obra densa, erudita e profícua em questionamentos originais sobre a complexidade do mundo do trabalho em vapores britânicos nas décadas iniciais do século XX. Composto por introdução e 12 capítulos estruturados para responder aos anseios de um historiador proveniente do chamado Sul Global, o livro foi publicado pela Editora Verso

1 Construído em 1897 e reformado meses antes do acidente, o *Egypt* era um navio a vapor de médio porte de 8 mil toneladas, 150 metros de comprimento e casco de aço.

2 Há um erro no registro do número de tripulantes que se reflete no total de 297, em vez de 294.

– ligada à prestigiosa revista *New Left Review* –, em edição bem cuidada, mas que optou, infelizmente, por prescindir das referências bibliográficas ao final.

Na introdução, Ahuja delimita o objeto que pretende estudar, a “gestão racial do trabalho”, inserindo-a em contexto histórico mais amplo, o imperialismo britânico na Índia. Com o escopo de abordar as práticas colonialistas que regulavam o processo de trabalho nos vapores britânicos, apoiado na micro-história, o historiador indiano concebe o *Egypt* como um campo de “gestão racial”. A estreita relação entre navios, mar, portos, comércio e capitalismo criou regimes de trabalho historicamente específicos que sofreram alterações inerentes aos avanços tecnológicos, mas também foram marcados por permanências. E são exatamente as continuidades e as rupturas o objeto de análise de Ahuja, em especial, os padrões étnicos de recrutamento marítimo e o uso da força de trabalho sul-asiática, elementos essenciais da “gestão racial do trabalho”.

Para Ahuja, a raça foi fundamental na gestão do trabalho marítimo em navios a vapor, produzindo tripulações etnicamente segmentadas de acordo com o local e o tipo de trabalho a ser realizado: convés, sala de máquinas, caldeiras, cabines. Além disso, essa segmentação demandou cadeias de comando próprias igualmente racializadas. Essa divisão do trabalho apoiou-se em um discurso de supostas qualidades e estereótipos racistas, que conferiam a determinados grupos características como docilidade, força física, falta de habilidade, falta de masculinidade, resistência para suportar calor ou frio. Ahuja, portanto, elabora dois argumentos basilares de investigação: a ideologia racista deve ser examinada no contexto das relações sociais de poder moldadas pela (i)lógica da acumulação de capital; a regulação das condições de trabalho e dos direitos dos “marinheiros de cor” definiu uma posição social que implicou, reforçou e permitiu um racismo cotidiano violentamente abusivo.

A questão-chave, segundo Ahuja, não é como as categorias étnicas de trabalhadores foram denominadas, mas o fato da categorização em si, pois isso gerou efeitos práticos para a gestão e para a experiência do trabalho. O racismo moderno foi – e ainda é – profundamente informado pela lógica da mercantilização, com reflexos nos usos diferenciados de grupos racialmente definidos da força de trabalho global. Fato que pode ser observado historicamente para todas as formas de trabalho mercantilizado, desde a escravidão até o trabalho assalariado presumivelmente “livre”, como já assinalou Linden.³ Nesse sentido, o naufrágio do *Egypt* permitiu a Ahuja discernir as práticas de um regime de trabalho racializado, através da lente de aumento direcionada aos “locais sufocantes das caldeiras de um navio a vapor”, e desvelar em nível micro as estruturas duradouras de poder social e exploração.

No capítulo 1, Ahuja descreve em largos traços o crepúsculo do Império britânico após a Primeira Guerra Mundial e seu reflexo na indústria naval, o instrumento para a expansão imperialista na segunda metade do século XIX. O ponto fundamental é que a marinha mercante

3 LINDEN, Marcel van der. **Trabalhadores do mundo**: ensaios para uma história global do trabalho. Campinas: Editora da Unicamp, 2013.

britânica sofreu com o declínio das exportações e continuou a depender da tecnologia de vapor baseada em carvão cada vez mais obsoleta, enquanto os subsídios estatais recebidos não bastavam mais para afastar os rivais americanos, japoneses e europeus. Por outro lado, o acesso privilegiado a um vasto império colonial, aos seus recursos aparentemente inesgotáveis – incluindo mão de obra barata – e às suas extensas redes comerciais continuaram a servir como proteção para as perdas sofridas pela marinha mercante. A P&O, proprietária do *Egypt*, estava diretamente ligada ao império colonial, já que o transporte marítimo euroasiático constituía seu principal negócio.

O vínculo orgânico entre imperialismo e indústria naval britânica refletia-se na composição das tripulações da marinha mercante. No caso do *Egypt*, mais de dois terços da tripulação – 208 de 294 – eram originários do subcontinente. Nas profundezas do casco de aço do navio, abaixo da linha d'água, a proporção de trabalhadores indianos era ainda mais alta: 83 dos 95 homens que cuidavam das quatro máquinas a vapor. Ahuja chama a atenção para um aspecto fundamental: os navios a vapor britânicos dependiam de grande quantidade de força de trabalho braçal para operações repetitivas que exigiam o consumo voraz de enormes quantidades de energia muscular humana a ser recrutada na Índia.⁴

A prevalência de trabalhadores do subcontinente no *Egypt* reverberou na imprensa britânica no momento em que se buscavam os culpados pelo número exagerado de mortos no acidente, ou seja, a própria tripulação indiana. O capítulo 2 analisa os discursos nos inquéritos e nos jornais amplamente carregados de linguagem racista, ressaltando a selvageria dos “nativos” que, “ao entrarem em pânico”, colocaram em risco a vida de todos que estavam a bordo. Esse repertório de imagens racistas mobilizado pela imprensa – resultado do “senso comum” das sociedades imperialistas – é abordado no capítulo 3. Ahuja observa que a terminologia racializante no contexto imperial britânico serviu para corroborar a tese de que o comportamento desviante em tempos de crise não era atribuível a decisões individuais, mas à essência racial; serviu também para imputar uma identidade coletiva aos marinheiros indianos, impressa no termo “lascar”, vocábulo utilizado na lei marítima britânica e no discurso público para distinguir os marinheiros originários da Índia ou do sul da Ásia – subordinados racialmente e com direito reduzido à liberdade – dos marinheiros europeus.

No capítulo 4, Ahuja faz um questionamento: “Quem fala pelo ‘lascar’?”. O primeiro ponto a destacar é que, para a imprensa, a tripulação parecia não ter individualidade e nenhum “lascar” foi mencionado pelo nome ou citado com uma declaração pessoal. No inquérito, porém, a repercussão negativa, sobretudo na Índia, obrigou à convocação de alguns representantes dos “lascars”. Uma encenação, que, segundo Ahuja, ajudou a defender os interesses imperiais e atendeu às necessidades dos magnatas da navegação, bem como às preocupações do governo de Índia. Por um lado, para afastar ataques do crescente nacionalismo indiano, a

4 Os dados apontados por Ahuja (p. 49) falam por si: entre 1910 e 1925, o número de marinheiros indianos empregados em navios mercantes britânicos cresceu de 44 mil (17,5%) para 55 mil (24%).

tripulação “lascar” precisava ser mostrada como protegida pelas autoridades imperiais contra a vitimização injusta. Por outro, com o objetivo de combater o racismo que os sindicatos britânicos buscavam aproveitar, o marinheiro “nativo” tinha que ser apresentado como uma parte racialmente inferior, mas indispensável, perfeitamente funcional e totalmente controlável da máquina imperial.

Em termos de reflexões importantes, o livro ganha fôlego a partir do capítulo 5. Em meio aos desdobramentos do inquérito, era essencial evitar que se minasse a lógica do império, ou seja, proibir o trabalho dos marinheiros indianos na marinha mercante britânica. Capitalistas e políticos mobilizaram-se em defesa da utilização desses trabalhadores, então denominados como “súditos do império”, “nossos companheiros indianos” e “uma raça de marinheiros que provou seu valor”, sem deixar de lado seus direitos inferiores cuidadosamente calibrados. Mas o que Ahuja quer explorar mais detidamente é a utilidade da antropologia colonial – onipresente no império – na elaboração de uma teoria gerencial para “fazer o império funcionar”, ou seja, um método de avaliar os “recursos humanos” disponíveis, organizá-los de acordo com uma taxonomia racial e mobilizá-los para fins de expansão imperial, progresso civilizacional e lucros. Nesse sentido, as taxonomias raciais de “recursos” de trabalho facilitavam a incorporação de populações díspares nos mercados de trabalho cada vez mais transcontinentais, hierarquicamente segmentados e não igualitários do império.

Segundo Ahuja, esse conhecimento entrelaçou estruturas de classe com as de raça, inseriu tipologias racistas nos parâmetros de mensuração da força de trabalho e fundiu mito com gestão. A lógica calculista da mercantilização, quando aplicada ao trabalho, foi expressa em termos idiomáticos irracionais de “raça”, “tribo” ou “casta”. Em suma, o gerencialismo racializado exprimiu um paradoxo central da era do imperialismo: cumpria os critérios de uma “racionalidade formal” weberiana em sua tentativa de otimizar a alocação de “recursos” de trabalho por meio de cálculo e contabilidade, enquanto o conteúdo de seu raciocínio era derivado, em grande parte, de premissas racistas profundamente irracionais.

As teorias de “gestão racial”, em desenvolvimento desde o século XIX, impactaram diretamente os mundos do trabalho através da busca da fórmula perfeita de composição e organização das forças de trabalho com o objetivo de equilibrar produtividade e subordinação. Nesse ponto, Ahuja dialoga com Elizabeth Esch e David Roediger – que demonstraram como essas teorias conectavam a história da escravidão nos EUA com a do trabalho assalariado e foram introduzidas na “gestão científica” taylorista em vez de substituídas por ela nas primeiras décadas do século XX⁵ – e afirma que a “gestão racial do trabalho” não foi uma contribuição original da sociedade pós-escravista estadunidense para a civilização capitalista como a análise de ambos poderia sugerir.

5 ESCH, Elizabeth; ROEDIGER, David R. “One Symptom of Originality”: Race and management of labor in U.S. History. In: ROEDIGER, David R. (ed.). **Class, Race and Marxism**. London: Verso, 2017. p. 115-156.

A voz dos marinheiros “lascars” através dos testemunhos no tribunal é o objeto do capítulo 6. Já a falta de comunicação e o desprezo pela tripulação “lascar” no *Egypt*, expostos no momento do acidente, são abordados no capítulo 7. Nos dois casos, o que fica patente, segundo Ahuja, é que o racismo não permitia ao “europeu civilizado” aceitar a agência e a capacidade das “populações colonizadas” em se expressar e tomar decisões, condição que justificava sua submissão e controle sob a liderança do “homem branco”.⁶ No tribunal, porém, dos oito testemunhos, seis denominaram-se “khalasi” (trabalhador marítimo independente e livre), não “lascar” – fato que evidenciou sua resistência quanto à imputação de um *status* inferiorizado. Todos, no entanto, foram contratados com base em “artigos lascar”, que prescreviam a redução de direitos de marinheiros sul-asiáticos.

Os depoimentos deixaram claro que as normas de segurança do *Egypt* não foram aplicadas, chamando a atenção de Ahuja para o colapso da comunicação hierárquica e da estrutura de comando do navio durante os 20 minutos entre a colisão e o naufrágio. Fato que pode ter elevado a um nível existencial a suspeita de subordinação racial, alimentada pela “gestão racial”, a qual os marinheiros indianos eram submetidos quando se alistavam em um navio a vapor britânico, e pela falta de comunicação entre a tripulação dos porões dos navios a vapor, pois as tarefas simplificadas e repetitivas, associadas ao racismo, exigiam pouca interação entre trabalhadores e as estruturas de comando. Dessa forma, Ahuja conclui que o colapso da comunicação pode ter sido causado pela “gestão racial do trabalho” a bordo.

Nos três capítulos seguintes, Ahuja dedica-se a analisar os processos de trabalho hierarquicamente organizados nos depósitos de carvão e nas caldeiras de navios a vapor. Interessam a ele as rotinas diárias de trabalho dos carregadores de carvão e dos foguistas do *Egypt*. No capítulo 8, explora a relação entre avanço tecnológico e controle remoto da força de trabalho, destacando argutamente a paradoxal combinação entre tecnologia de ponta e superexploração canibalística de força de trabalho, ou seja, a união de máquinas intensivas em capital com trabalho humano árduo. Observa ainda como a instrumentalização da diferença de *status* social, apoiada na hierarquia das raças, conferia aos “brancos” o que era considerado trabalho qualificado e aos “não brancos” o trabalho não qualificado – uma etnização hierárquica demarcada nas caldeiras e nas salas de máquinas, onde precariedade e insalubridade associavam-se à suposta “inferioridade racial”, sempre sujeita ao poder do capitão e do engenheiro-chefe.

Ao mesmo tempo, Ahuja questiona a historiografia sobre a existência do “trabalho não qualificado”, citando o exemplo dos serviços executados nas caldeiras e nas salas de máquinas que, em certa medida, exigiam algum tipo de técnica, mesmo rudimentar. Por fim, explorando a questão tecnológica, ressalta que a lógica da organização do trabalho nos navios a vapor baseava-se na formação de equipes de convés e das salas de máquinas e

6 Para um estudo sobre a agência dos “lascars” em meados do século XIX, ver FREY, James W. Lascars, the Thames Police Court and the Old Bailey: crime on the high seas and the London courts, 1852-8. **Journal for Maritime Research**, v. 16, n. 2, p. 196-211, 2014.

caldeiras, aspecto que favoreceu o controle, a autoridade e a disciplina, de forma bastante diversa do que acontecia nos veleiros, onde os marinheiros tinham que conhecer as inúmeras e complexas tarefas realizadas a bordo e a comunicação com seus pares ou superiores fazia-se necessária para a navegação. Essas embarcações ofereciam espaços transnacionais de circulação de ideias libertárias e experiências de protesto e identidades subalternas, como argumentam Linebaugh e Rediker para o Atlântico (Norte) revolucionário.⁷

No capítulo 9, Ahuja lança luz sobre o trabalho de carregadores de carvão e foguistas, considerado como “trabalho estigmatizado”, marcado pela falta de respeitabilidade social e propensão à indisciplina. Quanto ao salário, observa que um marinheiro indiano recebia entre um quarto e um terço do valor de um marinheiro britânico. Assim, os vastos reservatórios coloniais de mão de obra barata forneceram à indústria naval britânica certa vantagem competitiva em termos de custos de mão de obra, que ajudou a mitigar os problemas de se manter uma tecnologia de propulsão obsoleta. Permitiu ainda a racialização do foguista, a divisão de trabalho ainda mais aprofundada, uma estrutura de comando centralizada, personalizada e racializada, na qual o engenheiro europeu supervisionava todo o processo de trabalho no porão com apoio de intermediários nativos, os “serangs” – os detentores de meios particulares de controle sobre seus homens indisponíveis aos oficiais “brancos”, sobretudo o endividamento sistemático e o vínculo contratual reforçado e garantido por laços de aldeia ou redes de parentesco. Restava, portanto, o trabalho de manusear carvão e alimentar as fornalhas, racialmente demarcado como de indianos, e a lista da tripulação do *Egypt* ratificou esse padrão.

No capítulo 10, o diapasão de análise sobre a “gestão racial do trabalho” na marinha mercante britânica é ampliado, pois este não se limitava ao controle centralizado por meio de hierarquias formais rígidas a bordo, reforçadas pela segmentação étnica e linguística. Existia uma “álgebra racial” no Império britânico, segundo Ahuja, que se propunha capaz de identificar e classificar as raças “marciais”, “navegantes” ou “coolies” mais valiosas do subcontinente, com o intuito de garantir uma maior “eficiência” da mão de obra. Nessa perspectiva, “raça” detinha uma essência objetiva e mensurável que permitia a comparação taxonômica em termos de capacidade de trabalho e valor de mercado. Ahuja chama a atenção para o fato de que as medições da capacidade de trabalho determinadas racialmente eram irracionais, porém disfarçadas de razão matemática. Constatações que iluminam as relações de trabalho dos “lascars”, pois mais do que nas diferenças salariais, residiam no nível de subordinação pessoal, sancionadas nos contratos amparados nos “artigos lascar”: direito restrito de rescindir o contrato; negação de desembarque em determinados portos; obrigação de trabalhar continuamente, mesmo no porto; permissão para os armadores transferirem marinheiros e tripulações para outra embarcação em qualquer porto britânico. Portanto, o estigma racial

7 LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. **A hidra de muitas cabeças**: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

moldava o recurso para naturalizar o fortalecimento de processos de trabalho hierárquicos, justificando direitos diferenciados à liberdade contratual.

Segundo Ahuja, enquanto a “gestão racial” nos vapores consistia na divisão do trabalho mais compartimentada, na cadeia de comando segmentada e na pouca necessidade de comunicação direta a bordo, a tecnologia e a economia da navegação a vapor exigiam uma compulsão ao trabalho muito mais rigorosa para garantir a operação contínua e, assim, reduzir ao mínimo as interrupções, evitar a perda de tempo nos portos, permitir a realização da manutenção com o navio em movimento. Dessa forma, a “gestão racial” justificava a utilização dos “lascars” nas caldeiras pela constância do trabalho, diminuição do consumo de carvão e aumento da velocidade dos vapores, apesar do “físico inferior”. Na verdade, as escalas de trabalho menos restritivas permitiam que a tripulação do porão fornecesse carvão com mais frequência e regularidade, além de evitar o acúmulo de cinzas perto da fornalha. Em síntese, contratos de trabalho marítimo racializados, sustentados pelos “artigos lascar”, restrições anti-imigração asiática e modalidades informais de controle, através de intermediários, combinavam-se para manter a força de trabalho disponível mesmo nos portos de escala, reduzir a taxa de rotatividade e estabilizar a força de trabalho sem aumentar os custos de emprego. Uma espécie de conciliação de diferentes e hierarquizados *status* sociais com a forma legal de contrato de trabalho para restringir a liberdade do contratado e criminalizar seus desvios, que remetia à antiga Lei de Mestres e Servos.⁸

No capítulo 11, Ahuja recupera a tese de que as situações de emergência permitem revelar o ponto de ruptura ou os limites da “gestão racial”, como no caso do naufrágio do *Egypt*. Assim, volta ao inquérito com o intuito de identificar nos depoimentos o quão tênues eram os laços sociais e os canais de comunicação entre os segmentos racialmente definidos da tripulação, o que impossibilitou ações rápidas e flexíveis a fim de improvisar operações de resgate. Quanto ao tribunal, Ahuja conclui que sua parcialidade “branqueou” o julgamento, reforçando a velha máxima sobre a “superioridade dos europeus”. Reforçou ainda a doutrina central da “gestão racial”, na qual a liderança “branca” competente e firme era indispensável para o uso eficiente da capacidade “nativa” de trabalho, sempre desumanizada, inclusive nos termos “lascar”, “coolie” e “nigger”, sinônimos da falta de liberdade e da subordinação pessoal aos senhores “brancos”. Dessa forma, Ahuja sentencia: o naufrágio do *Egypt* mostrou que a “gestão racial” em um navio mercante a vapor só era lucrativa ao custo social do desperdício de energia humana, mas completamente disfuncional em momentos de crise.

No capítulo 12 termina, nas palavras de Ahuja, “o drama dos ‘nativos’ do *Egypt*”, o que em sua opinião não bastaria, pois um paradoxo argumentativo ficaria sem solução. Enquanto as estratégias de gestão por “raça” tinham utilidade prática para os

8 Os *Masters and Servants Acts* foram adotados e modificados em inúmeros estatutos e decretos coloniais para regulamentar o recrutamento, a retenção e a disciplina de trabalhadores no Império britânico. Cf. CRAVEN, Paul; HAY, Douglas. The criminalization of “free” labour: Master and servant in comparative perspective. *Slavery & Abolition*, v. 15, n. 2, p. 71-101, 1994.

armadores britânicos, ajudando-os a resistir à competição acirrada na indústria naval global, para o “nativo marítimo”, isso implicava um processo de alienação racializado de despersonalização e de silenciamento. Para Ahuja, o problema reside nesse ponto. Se as vozes desses marinheiros foram silenciadas, se apenas fragmentos de suas interjeições puderam ser ouvidos, se seus apelos foram abafados por filtros de procedimentos legais e traduções, como ter certeza de que a eficácia das estratégias de “gestão racial” estava de fato arraigada nas práticas cotidianas de gestão, e não era apenas uma ilusão por parte dos capitalistas do transporte e oficiais da marinha mercante, ou mesmo mera reivindicação de seus proponentes?

Para solucionar esse impasse, dando voz e demonstrando o protagonismo dos trabalhadores perante a exploração racializada, evitando ao mesmo tempo sua “vitimização”, Ahuja recorreu ao relato autobiográfico de Amir Haider Khan, um foguista indiano e depois preso político na Índia, cujas experiências de subordinação racial na marinha mercante britânica ficaram profundamente gravadas em sua memória, mesmo após a vida distante do mar. Dessa forma, foi possível examinar, na perspectiva de um trabalhador marítimo, as práticas de gestão intensivas e exaustivas de mão de obra na navegação, as hierarquias a bordo, a negação da mobilidade física e social, as causas, modalidades, dinâmicas dos conflitos a bordo, a coerção degradante e as formas de resistência.

O que revela essa estratégia expositiva de Ravi Ahuja?

Enquanto o acidente do *Egypt* desmistificou a aparente racionalidade capitalista, iluminando, por um breve momento, os padrões subjacentes da sua irracionalidade nas práticas de “gestão racial do trabalho” e nos discursos racistas que tentavam dar sentido a essas práticas, o testemunho de Amir Khan permite que a voz “lascar” ecoe nos ouvidos da História, atestando como os marinheiros indianos esforçaram-se contra os limites do possível e até que ponto conseguiram expandi-los. O leitor atento do livro perceberá que a evocação das memórias, por Ahuja, representa a ruptura e a superação da subordinação e, mais do que isso, o questionamento e a rejeição dessa condição, simbolizados pela fuga do navio, que deu a liberdade ao antigo foguista indiano, e pela experiência posterior de vida, que lhe forneceu a lucidez da contestação.

Shipping lords and coolie stokers, portanto, estabelece relação dialética entre o macro – o trabalho marítimo no imperialismo britânico – e o micro – o *Egypt* – para analisar a “gestão racial do trabalho”, expondo as entranhas de um racismo estrutural em parte instrumentalizado para segmentar socialmente trabalhos considerados menos dignos, mas, ao mesmo tempo, essenciais aos negócios do império. Nesse sentido, o navio a vapor pode ser percebido como espaço delimitado e hierarquizado de relações de trabalho reveladoras de estratégias do capitalismo, que sempre demandou e continua demandando trabalho precário realizado por populações precarizadas – delimitadas pelo recorte racial e originárias do Sul Global – para obtenção de lucro e manutenção de sua reprodução.

Ao lançar luz sobre os trabalhadores marítimos indianos sujeitos a coerções sedimentadas na racialização, Ahuja contribui para o campo de estudos da História Global do Trabalho, verticalizando a investigação em um segmento específico do vasto universo dos “trabalhadores subalternos” caracterizados por Linden.⁹ Historiador do Sul Global, Ahuja mobiliza ampla literatura anglófona e traça alguns paralelos pertinentes com os EUA sobre a racialização do trabalho e sua gestão. No entanto, ao afirmar que a diferença de *status* social, apoiada na “hierarquia das raças”, definia o que era trabalho de “brancos” e de “não brancos”, prescinde de dialogar com o sociólogo peruano Aníbal Quijano, cujos conceitos de “colonialidade do poder” e “colonialidade do trabalho”, originariamente pensados para a América, embasaram sua tese de que raça, o instrumento mais eficaz de dominação, associada à exploração do trabalho, configura-se como classificador universal para justificar tratamentos de exceção.¹⁰ Não se trata aqui de criticar essa lacuna, mas apenas ressaltar a potencialidade de uma maior integração das investigações acerca dos mundos do trabalho no Sul Global, na esteira do que defendem Van der Linden e outros pesquisadores da História Global do Trabalho.

Recebido em: 02/09/2025

Aprovado em: 30/10/2025

9 Os “trabalhadores subalternos” abarcam trabalhadores livres assalariados, trabalhadores autônomos, arrendatários, trabalho sob contrato e escravizados. Aqueles cuja força de trabalho é vendida (ou alugada) a outra pessoa em condições de compulsão econômica ou não econômica, independentemente de o portador da força de trabalho vender ou alugar ele mesmo sua força de trabalho, e independentemente de o portador possuir meios de produção. LINDEN, op. cit., p. 40-41.

10 QUIJANO, Aníbal. Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina. In: LANDER, Edgardo (comp.). **La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales**. Buenos Aires: CLACSO, 2000, p. 201-246. Sobre a “racialização” do trabalho à luz das teses de Quijano, ver: GONÇALVES, Paulo C. Os limites do contrato. O engajamento de trabalhadores na periferia do capitalismo (séculos XIX-XX). **Revista Latinoamericana de Trabajo y Trabajadores**, n. 3, p. 19-54, nov. 2021-abr. 2022.