

Culturas de trabalho e associações de práticos em Manaus e Belém (anos finais do século XIX)

Labour cultures and pilots association in Manaus and Belém (late XIXth)

Caio Giulliano de Souza Paião*

Resumo: O trecho fluvial entre Belém e Manaus há muitos anos era percorrido por populações nativas com suas práticas de navegação. O prático é ainda hoje o embarcadiço que guia navios de diferentes calados. Com os avanços capitalistas na região, impulsionados pela expansão da navegação a vapor, a necessidade de compor tripulações com práticos experimentados obrigou armadores e comandantes a negociarem com habitantes e suas culturas de trabalho. Nos anos finais do oitocentos, de maior movimento náutico e portuário, companhias armadoras passaram a questionar o controle desses profissionais sobre o mercado de trabalho e os rumos dos navios. No advento da República, o Governo Provisório estabeleceu uma série de critérios que retirava a independência de trabalho dos marinheiros. O processo associativo dos práticos de Manaus e Belém é construído com base na força da tradição e do histórico de solidariedade, à revelia dos ataques políticos do empresariado e de outros setores sociais dominantes. Foram esses os elementos que reforçaram a defesa de um associativismo que ia além das fronteiras delimitadas pela federação.

Palavras-chave: Associativismo; culturas de trabalho; práticos.

Abstract: The river stretch between Belém and Manaus for many years was traversed by native communities and their navigation practices. The pilot is still today the sailor who guides and/or pilots ships of different drafts. From the capitalist push in the region, potentialized by the expansion of steam navigation, the need to compose crews with experienced pilots forced shipowners and commanders to negotiate with inhabitants and their work cultures. In the final years of the nineteenth century, with a greater nautical and port movement, shipping companies began to question the control of these professionals on the labor market and the direction of ships. In the advent of the Republic, the provisional government established a series of criteria that deprive the attention of these sailors. The associative process of the pilots of Manaus and Belém is based on the strength of tradition and the history of solidarity, the revelation of obstacles, political leaders and other social sectors. It was those elements that reinforced the defense of an associativism that went beyond the boundaries delimited by the federation.

Keywords: Associativism; labour cultures; pilots.

* Graduado em História e mestre em História Social pela Universidade Federal do Amazonas. Doutorado em História Social pela Universidade Estadual de Campinas. Bolsista FAPESP/Processo n° 2018/18252-0. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2204-5931?lang=en>. E-mail: caio_giulliano@hotmail.com

Introdução

O vale amazônico possui a maior rede hidrográfica do planeta e enfatizar a região pela diversidade de seu meio geográfico é até senso comum. Minha proposta aqui é pensar de que maneira essa vastidão fluvial pôde implicar o processo associativo de seus marinheiros. Aqueles que ainda hoje percorrem a região são categóricos em denotar as características particulares de cada rio, afluente, furo, paraná, igarapé etc. Poder-se-ia supor que a diversidade de formas, experiências e distâncias de navegação impediria maior mobilização dos trabalhadores. Ao contrário, a identificação coletiva dos marítimos ocorreu apesar e por causa das distâncias espaciais e de suas múltiplas rotas de trabalho. Há que considerar ainda as adversidades enfrentadas no trabalho marítimo do período, como a aplicação de novas tecnologias náuticas, as tentativas de controle social dos armadores, na sua relação com os embarcações, e a institucionalização das capitânicas como reguladoras do mercado de trabalho. Havia também uma multidão étnica que conferia à marinhagem uma série de clivagens internas. Dentro dos barcos, os nativos eram mais comuns no serviço de práticos (guias e/ou pilotos navais). O posto oficial de bordo era formado por uma maioria não branca.

Desde que a navegação a vapor foi estabelecida em 1852, os práticos eram conhecidos por dominarem a navegação do rio Amazonas, sem que nenhum regulamento oficial os alcançasse. Nos anos finais do Império, a emancipação dos escravizados, a expansão da navegação e o aumento da exportação fizeram com que armadores de navios exigissem maior fiscalização na execução da praticagem. O que nomeio “culturas de trabalho” pode ser entendido como a liberdade costumeira típica entre os práticos, de quando produziam e reproduziam-na no ofício de praticagem. Ela emerge como instrumento de luta no momento que procuraram resguardar sua “independência”, então ameaçada por aqueles que buscavam comandar a organização de suas atividades. As associações seriam, portanto, componentes de uma “cultura de trabalho”, no sentido de que teriam sido configuradas pelos práticos como respostas a esses avanços.

Nesse sentido, à revelia das medidas que buscavam minar o controle da navegação conquistado pelos práticos ao longo do tempo, no início de 1900 foram criadas associações operárias de perfil beneficente, pioneiras no Norte brasileiro – uma em Belém e depois outra em Manaus. Apesar da distância, as duas mantinham conexões entre si. A hipótese aqui é que a memória das lutas entabuladas nas duas cidades, ao longo dos oitocentos, fortaleceu a identidade associativa dos práticos, no século XX. É possível verificar que as fronteiras delimitadas pela federação não

impediram tal processo associativo, que estabeleceu diferentes formas de conexão entre entidades congêneres nacionais.

A documentação analisada se compõe de fontes oficiais (decretos, relatórios de presidentes de Província e do Ministério da Marinha), da grande imprensa de Manaus e Belém, de estudos sobre navegação e relatos de viajantes. A proposta do artigo é verificar a dimensão das especificidades do caso e dos lugares abordados, sem perder de vista “processos mais globais cuja percepção se dilui nas análises simplesmente regionais, questões que tomadas no âmbito regional perdem seu possível significado”. Entretanto, perseguir “processos globais” não implicaria pensar uma identidade unitária ou formas de homogeneização, mas, “descobrir vínculos múltiplos e perdidos que podem enriquecer o perfil de atores e processos sociais já tão descaracterizados na memória historiográfica”. Isso ajuda a entender as complicadas relações do particular com o geral e do regional com o nacional.¹

1. Associativismo marítimo

3

Antes de entender o associativismo marítimo, é preciso reconhecer a herança colonial na configuração do mundo do trabalho amazônico. A classe operária que se encontrava organizada em greves e protestos ao longo da Primeira República, é tributária de uma longa duração do uso do trabalho indígena desde a América portuguesa.² A navegação fluvial, em particular, tinha nos indígenas sua principal força de trabalho. Antes mesmo de os navios europeus singrarem o Amazonas, os habitantes locais produziam suas próprias embarcações e detinham conhecimentos náuticos especializados. Expedições ibéricas em escunas, galés e veleiros nos séculos XVI e XVII foram as primeiras a embarcar nativos como tripulantes, além de registrarem suas próprias práticas de navegação, inclusive de canoas com capacidade para 30 a 40 tripulantes que desempenhavam atividade comercial pelos rios e até mesmo entre países vizinhos.³

¹ PETERSEN, Sílvia. Cruzando fronteiras: as pesquisas regionais e a história operária brasileira. **Anos 90**, Porto Alegre, v. 3, p. 129-153, 1995. p. 134. Disponível em: <https://doi.org/10.22456/1983-201X.6150>. Acesso em: 11 jun. 2019.

² PINHEIRO, Luís Balkar; PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **Mundos do trabalho na cidade da borracha: trabalhadores, lideranças, associações e greves operárias em Manaus (1880-1930)**. Jundiaí: Paco Editorial, 2017. p. 19-21. Sobre o tema em específico do uso do trabalho indígena neste período, cf.: DIAS, Camila Loureiro. O comércio de escravos indígenas na Amazônia visto pelos regimentos de entradas e de tropas de resgate (séculos XVII e XVIII). **Revista Territórios & Fronteiras**, Cuiabá, v. 10, n. 1, p. 238-259, jan.-jul. 2017. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.22228/rt-f.v10i1.582>. Acesso em: 10 jun. de 2019.

³ PAIÃO, Caio. **Para além das chaminés: memória, trabalho e cidade – a navegação a vapor no Amazonas (1850-1900)**. 2016. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do

Ao longo do processo de invasão da região, por muitos anos uma multidão de pluralidade étnica, etária e de gênero compôs as tripulações mercantes e militares. Mulheres, homens e crianças embarcavam como guias, remeiros, intérpretes, caçadores, criados ou cozinheiros, conforme relata a documentação oficial e a literatura de viajantes estrangeiros e nacionais.

Quando da chegada dos primeiros vapores, em 1852, a cabotagem entre as províncias do Amazonas e Pará era realizada por “duas escunas, três iates, dois batelões e 59 canoas cobertas, com uma tripulação de 60 mestres, 51 pilotos e marinagem composta por 335 índios, 27 brancos, 16 pardos, 20 pretos e 33 pardos escravos”.⁴ No tráfego até Mato Grosso e países vizinhos, havia mais de 2 mil canoas de diferentes lotações “e o número das pessoas das equipagens, índios civilizados ou gentios, inclusive mulheres, se eleva certamente a mais de 6.000”.⁵ Essas tripulações eram comumente formadas por meio de recrutamentos forçados, realizados em conjunto por donos de embarcações, senhores de escravos, polícia, autoridades provinciais, diretores de índios e militares.

Atrair marinheiros para os vapores mercantes não foi tarefa fácil, principalmente para as companhias de vapores recém-estabelecidas. Comandantes e armadores tiveram de lidar com tripulações não familiarizadas com as relações a bordo dos vapores, além de negociarem com uma população resistente ao trabalho em troca de salário. O naturalista inglês Henry Bates, por exemplo, qualificou os canoeiros como “donos de seu próprio nariz”, homens “livres” que seriam “orgulhosos demais para se empregarem” transportando pessoas.⁶ Outro naturalista, o mineiro Domingos Soares Ferreira Penna, se irritou com a pouca disposição ao embarque remunerado por parte de pescadores e “indivíduos sem ocupação regular”, que insistiam em dizer “Não posso, patrão!” Penna aduziu: “Nenhum deles explicava a razão desta recusa, – humilde, fria, mas inflexível e capaz de impacientar e desesperar a um homem que não conhecesse os hábitos e a indiferença desses indivíduos para o dinheiro”.⁷ Segundo o missionário Daniel Kidder, a resistência a

Amazonas, Manaus, 2016. p. 44; PORRO, Antonio. **As crônicas do rio Amazonas**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1993.

⁴ D’AGUIAR, Fausto Augusto. **Relatório do presidente da Província do Pará**. Belém: Typ. de Santos & Filhos, 1851.

⁵ TENREIRO ARANHA, João B. F. **Relatório do presidente da Província do Amazonas**. Manaus: Typ. do Ramos, 1852. p. 62-63.

⁶ BATES, Henry Walter. **Um naturalista no rio Amazonas**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1979. p. 88-89.

⁷ FERREIRA PENNA, D. S. **A região ocidental da Província do Pará**. Belém: Typ. do Diário de Belém, 1869. p. 56.

embarcar e a escassez de marinheiros eram de tal monta, que nem pagando 800 réis diários se contratava uma tripulação.⁸

Algo semelhante ocorria em lugar muito distante. Na Índia do mesmo período, armadores da Inglaterra vitoriana tiveram dificuldades em manter embarcada a tripulação formada com nativos. “Os marinheiros indianos possuíam um pé na agricultura de subsistência, e tendiam a retornar para suas vilas entre as armações”.⁹ Os britânicos recorreram à estratégia similar utilizada no Norte do Brasil. Para armadores que se lançavam em novas águas, era crucial conhecer os modos de vida local para negociar o embarque de nativos como tripulantes. Os oficiais ingleses aproveitaram divisões sociais e religiosas para definir quem mandava em quem a bordo, de acordo com tradições e castas.¹⁰ No caso estudado, o problema se dava antes do estabelecimento da tripulação. Tal como os indianos, os habitantes amazônicos possuíam outros meios de subsistência disponíveis: agricultura, caça, pesca e extrativismo. Por isso, impuseram um razoável controle sobre a negociação de seus embarques.

5

Conforme aumentava a demanda por maior regularização das linhas de navegação, navios comandados por gente alheia à geografia local obrigaram proprietários e oficiais a negociar com o costume estabelecido por práticos, mestres e pilotos. Os termos de embarques foram definidos então da seguinte maneira: o pagamento era negociado em terra, no porto de origem ou escala, ou na casa do tripulante (os práticos geralmente moravam nas imediações de onde praticavam). Os soldos variavam de acordo com o tempo de embarque, o horário, a dificuldade e o tempo da viagem. O pagamento nem sempre era feito em dinheiro, mas em mercadorias ou passagens, quando se prestava serviço para custeio de viagens.

Foi assim que indígenas, pretos, pardos e caboclos (descendente de indígenas com outras “raças”) detiveram o controle sobre seus serviços. Às vezes, o mundo fluvial possibilitou uma relação à bordo diferente da de navios costeiros ou atlânticos, onde já havia maior número de escolas navais, conhecimento náutico técnico e marinheiros com formação militar. A navegação do rio Amazonas era, sobretudo, praticada pelo costume, embora houvesse, por parte de alguns intérpretes da região,

⁸ KIDDER, Daniel Parish. **Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil**: compreendendo notícias e geográficas do Império e das diversas províncias. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1980. p. 179.

⁹ BALACHANDRAN, Gopalan. Cultures of protest in transnational contexts: indian seamen abroad, 1886-1945. **Transforming Cultures eJournal**, v. 3, n. 2, p. 46-75, 2008. p. 47. Disponível em: <https://doi.org/10.5130/tfc.v3i2.922>. Acesso em: 10 jun. 2019.

¹⁰ Cf. JAFFER, Aaron. **Lascars and Indian ocean seafaring, 1780-1860**: shipboard life, unrest and mutiny. Woodbridge: The Boydell Press, 2015.

uma suposta distinção qualitativa que questionava habilidades e valores morais, dispondo *marítimos* como superiores aos *fluviais*.

Cavalcanti de Albuquerque, estudioso contemporâneo da abertura internacional da navegação do rio Amazonas, afirma que no período imperial “a competência do prático, às vezes um caboclo boçal,¹¹ era a suprema lei no regime da navegação amazônica, pois eram eles os únicos que conheciam os baixios, os paranás, os remansos e demais elementos perigosos que assoberbavam a navegação”. Para ele, esses indivíduos sem educação naval e que nunca tinham visto o mar não poderiam ser chamados de “marítimos”.¹² Já o médico Araújo Lima não via muita diferença. Ademais, salientou que a bravura do “caboclo” ao enfrentar o “mar de água doce” era a mesma dos que viviam no oceano, dadas as não menores dificuldades de navegação. “E se o nordestino expõe-se ao furor das ondas [do oceano] na fragílissima jangada, o caboclo amazônico, que parecera ser apenas um corajoso navegante de água doce, afronta a fúria do mar como um ousado marinheiro da costa”.¹³ O autor escreveu suas impressões em 1944, quando já não era novidade a qualidade náutica dos marinheiros amazônicos e sua notória respeitabilidade pública, conquistada à duras penas por parcelas organizadas da categoria. Suas habilidades, no entanto, foram questionadas no momento da chegada da primeira frota a vapor e posterior aumento de exportação e importação de mercadorias. Restava saber até que ponto entregar a esses marujos a navegação a vapor assegurava os interesses do comércio em expansão naquele momento.

¹¹ Albuquerque utiliza de maneira pejorativa o termo advindo do mundo senhorial. No fim do século XIX, “boçal” significava “rude”, “grosseiro”. Entretanto, o adjetivo remete aos escravizados recém desembarcados e não adaptados aos regimes de trabalho a que seriam submetidos em terra. Cf. RODRIGUES, Jaime. Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c1760-c1825. **Almanack**, Guarulhos, n. 5, p. 145-177, 2013. p. 167. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/2236-463320130508>. Acesso em: 10 jun. 2019; FIGUEIREDO, Cândido de. **Novo dicionário da língua portuguesa**. Porto: Empresa Litterária e Typográfica, 1899.

¹² ALBUQUERQUE, Luiz Cavalcanti de. **A Amazônia em 1893**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894. p. 16.

¹³ ARAÚJO LIMA, J. F. de. Capacidade mental e material do caboclo amazônico. **Jornal do Comércio**, Manaus, n. 13.423, 2 jan. 1944.

2. A chegada dos vapores

Em 1850, foi concedida ao futuro Barão de Mauá, Irineu Evangelista de Souza, autorização à Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas para realizar viagens entre Belém-Manaus-Nauta (Peru). Com a inauguração dos vapores mercantes em 1853 e a abertura internacional de navegação do Amazonas decretada em 1866, a região se ligou a diferentes modos de produção que ampliavam a economia capitalista.¹⁴

A aquisição de novas tecnologias alterou sobremaneira o trabalho que vinha sendo desempenhado pela marinhagem de veleiros e barcos artesanais. O vapor também demandava postos de foguista, carvoeiro e maquinista. Marinheiros qualificados para esses ofícios eram recrutados dentre a Marinha de Guerra, cuja frota já dispunha de vapores e escolas especializadas (mesmo que precárias).¹⁵ Ainda assim, os profissionais não eram suficientes e muitas vezes os armadores embarcaram homens inaptos para os setores de fogo e máquinas. Como se pode imaginar, o imprevisto não rendeu bons resultados e os acidentes não foram poucos.¹⁶

No Brasil e na Argentina, a chegada dos vapores acentuou a hierarquia e a disciplina de trabalho a bordo, também com reflexo nas primeiras associações marítimas. A divisão do trabalho embarcado marcou a formação de duas experiências associativas, uma organizada por oficiais e outra por subalternos.¹⁷ No Norte do país, as primeiras organizações marítimas datam do século XIX, sendo elas formadas por oficiais, o Clube Marítimo (1854-1856) de Belém, e posteriormente o Clube União Marítima (1899-1900) de Manaus. Na primeira década de 1900, com o aumento do número de matrículas em ambos os portos, foram criadas associações de práticos, taifeiros, foguistas, maquinistas e moços. Tal como outras organizações de marítimos ao redor do mundo, houve um movimento pendular entre os oficiais procurando “dirigir” o grupo e os subalternos lutando por independência.¹⁸ Ao longo

¹⁴ Sobre o tema das navegações e suas implicações pela expansão capitalista, ver: 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. p. 162.

¹⁵ Cf. FARIAS, William Gaia; PEREIRA, Pablo Nunes. A Marinha de Guerra na Amazônia: atuação e questões de modernização técnica (final do século XIX e início do XX). **Navigador**, Rio de Janeiro, v. 10, p. 55-69, 2014. Disponível em: http://www.revistanavigador.com.br/navig20/dossie/N20_dossie5.pdf. Acesso em: 10 jun. 2019.

¹⁶ PAIÃO, *op. cit.*, p. 217-225.

¹⁷ CARUSO, Laura. **Embarcados**: los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1889-1921. Buenos Aires: Imago Mundi, 2016. p. 15.

¹⁸ Cf. TERRÉS, Juan Zamora. **El sindicato libre de la Marina Mercante, un intento de unidad sindical** (notas para una historia del movimiento obrero en la Marina Mercante). Barcelona: Facultat Nàutica de Barcelona; Departament de Ciència i Enginyeria Nàutiques, 1996. VIAUD, Ronan. **Le syndicalisme maritime français**: les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950). Rennes:

do século XX, esses aspectos foram mais perceptíveis, quanto mais dilatadas se tornavam as conexões nacionais e internacionais entre marinheiros na região.

Até o final da década de 1860, o único porto regional com ligação internacional era o de Belém. O de Manaus recebeu navios estrangeiros regularmente a partir de 1871, quando Mauá repassou seus contratos à companhia inglesa The Amazon Steamship Navigation Cy. Ltd. Isso foi possível com a abertura internacional do rio Amazonas, chancelada pelo Império em 1866. Em 1869, subvencionaram as linhas dos rios Solimões, Purus, Juruá e Madeira à Companhia Fluvial do Alto Amazonas, do empresário português Alexandre de Brito Amorim.

Apesar de as novas linhas cobrirem parte das duas províncias, eram poucos os marítimos residentes no Amazonas. De acordo com recenseamento de 1872, no Amazonas havia 57.610 habitantes, dos quais 272 se declararam marítimos e, desses, 147 eram matriculados no porto de Manaus.¹⁹ Mas o número de matrículas não corresponde ao movimento de tripulações na principal rota entre Belém e Manaus. A maioria dos tripulantes podia ser recrutada entre os ribeirinhos ao longo do trecho. A escassez de matriculados também corrobora o alegado controle que eles exerciam sobre as formas de contratação, pois comandantes e armadores, na necessidade de equipagem, viam-se obrigados a aceitar os termos dos trabalhadores – além de possibilitar maior abertura para o embarque de tripulantes de ocasião, mais recorrente no serviço de praticagem. Assim, práticos “livres”, cativos, caboclos e indígenas ficaram conhecidos por dominarem a navegação do rio Amazonas.

3. Prático – o ofício

Durante muitos anos, o escritor paraense Raimundo Morais foi prático em navios da região. Em *O meu dicionário de cousas da Amazônia* de 1931, definiu o ofício da seguinte forma:

Prático – Piloto fluvial. Que dirige a navegação a bordo. É quem dá o rumo, ordena a mudança de diretriz, manda sondar. Todos os movimentos da água lhe são familiares. O rebojo, o remanso, o estoque d'água, a corredeira corresponde[m] para ele a um fenômeno telúrico, a um acidente topográfico, no fundo do rio nas margens. A derrota é feita pela terra. As enseadas, as pontas, as árvores, as abertas, os capinzais é que marcam o canal. Uma sumaumeira manda abrir da margem; um capinzal manda encostar.²⁰

Presses Universitaires, 2005; PREZIOSI, Giovanni. **Uno stato nello stato**: la Cooperativa Garibaldi della gente di mare. Firenze: Vallecchi Editore, 1923.

¹⁹ BRASIL. Diretoria Geral de Estatística. **Recenseamento do Brasil em 1872**: Amazonas. Rio de Janeiro: Typ. de Leuzinger & Filhos, 1872. p. 67.

²⁰ MORAIS, Raimundo. **O meu dicionário de cousas da Amazônia**. Brasília: Senado Federal, 2013. p. 140.

Um prático qualificado contava com anos de navegação para especializar-se em um ou vários percursos. As autoridades desde há muito se preocupavam em administrar o conhecimento desses trabalhadores. Por meio de alvará de 4 de fevereiro de 1803, foi criada uma escola de praticagem no Pará, mas o alto custo da instituição e a pouca procura abreviaram suas atividades. Em 1829, foi proposta, sem êxito, a reabertura da escola pelo capitão-de-mar-e-guerra e também prático, José Joaquim da Silva.²¹ A aprendizagem do ofício continuou por meio da observação dos mais velhos e experientes, sendo comum o ensino de pai para filho.

Os costumes de aprendizado fluvial assemelhavam-se no Norte do continente. No colombiano rio Magdalena, o ensino também se fazia desde a infância. Os filhos embarcavam com os pais, que lhes transmitiam conhecimentos e valores morais. A ascensão a prático exigia anos acumulados de trabalho a bordo e o reconhecimento dos práticos mais antigos.²² Em 1848, no rio Uaupés, afluente do rio Negro, o célebre naturalista Alfred Wallace observou curioso que o piloto indígena contratado embarcou com o filho, aprendiz do ofício.²³ O viajante conviveu com os dois durante toda a jornada. O pequeno ia à proa, guiando o pai que pilotava o barco. Na região amazônica, era dentre populações ribeirinhas, quilombolas e comunidades indígenas que se encontravam os melhores práticos.

Nos anos de 1870 aumentou a atividade a vapor, com maior quantidade de mercadorias em circulação. A principal responsável por essa dinâmica era a boa acolhida da borracha silvestre no mercado mundial. Desde então, o empresariado naval passou a questionar o controle dos embarcações sobre as formas de contrato. Uma suposta elevação de naufrágios e acidentes era atribuída à inexistência de habilitação oficial. O problema parecia se agravar com a alegação de haver deficiência fiscal por parte da Capitania do Pará – até então, responsável pelos portos do Amazonas – que não conseguia impor limites ao embarque de práticos, assim entendidos, pouco submissos às autoridades de bordo e portuárias. Não raras vezes, a desqualificação profissional rimava com preconceito étnico e racismo. Ora, a ideia de criar um corpo de práticos submetidos a um prático-mor empregado pela Capitania encontrava abrigo nas propostas de embranquecimento da marinhagem.

²¹ PINTO, Antonio Pereira (org.). **Anais do Parlamento Brasileiro**: Câmara dos Deputados: quarto ano da primeira legislatura, sessão de 1829. Rio de Janeiro: Typ. de H. J. Pinto, 1877. p. 35.

²² SOLANO, Sergio Paolo. De bogas a navegantes: los trabajadores del transporte por el río Magdalena, 1850-1930. **Historia Caribe**, v. 3, p. 57-70, 1998. p. 62. Disponível em: http://investigaciones.uniatlantico.edu.co/revistas/index.php/Historia_Caribe/article/view/692/422. Acesso em: 10 jun. 2019.

²³ WALLACE, Alfred Russel. **Viagens pelos rios Amazonas e Negro**. Belo Horizonte: São Paulo: Itatiaia; EDUSP, 1979. p. 442.

Tavares Bastos, um dos maiores defensores da livre navegação do Amazonas, dizia que “os escravos são agentes inferiores”, logo, “sem inteligência, sem o entusiasmo que distingue o marinheiro [branco], porque o escravo não trabalha para si, para uma família, ou por seu gosto. O escravo, finalmente, é incapaz de todo o progresso”.²⁴ Bastos não se conformava que ainda ocorresse embarque de negros escravizados como marinheiros mercantes. Pior ainda era a dependência desses profissionais em relação à segurança da navegação, pois que não trabalhavam “para si”, como acreditava erroneamente.

Alguns escravizados que serviam de práticos puderam conquistar alternativas de sobrevivência com o serviço. Ainda que sem educação formal ou cartas de habilitação, anos de navegação qualificaram esses sujeitos como verdadeiros conhecedores dos rios. Em 1842, o príncipe Adalberto da Prússia esteve em Breves, no Pará, e se recusou a ser guiado pelo mulato Frutuoso. A recusa lhe custou horas a fio à procura de um substituto porque Frutuoso era o especialista daquela área.²⁵ Adalberto seguiu os conselhos que ouvira no Rio de Janeiro: era preferível o embarque de indígenas “que, como se afirma, mostram uma grande vocação para os serviços de marinheiro”. Acreditava que indígenas eram paliativos para a navegação desconhecida daquela hidrografia. Ao chegar à região, deparou-se com o dilema histórico de encontrar, negociar e manter uma tripulação. Para o monarca, recorrer ao embarque de negros escravizados para suprir a carência de marinheiros brancos “fortes e robustos” seria a causa da Marinha brasileira não ser prestigiada mundo afora.²⁶

Décadas depois, os escravizados permaneceram no trabalho de navegação e tornaram-se profissionais habilidosos na praticagem. Todavia, foi sobretudo quando o negócio marítimo se tornou mais previsível e controlado, lucrativo e rotineiro, que os marinheiros se transformaram em simples “mão-de-obra” embarcada, “valorizados pela força” e não por sua experiência.²⁷ Com a regularização dos vapores, o maior volume de mercadorias “em poder” de práticos negros cativos incomodou bastante. O editorial de um jornal paraense em 1873 declarou:

Ao Sr. Capitão do Porto – A secretaria deste Santo Tribunal tem subido várias e justas reclamações, sobre a praticagem do *Amazonas* que com honrosas exceções é feita por homens menos

²⁴ BASTOS, Aureliano C. Tavares. **Cartas do solitário**: estudos sobre reforma administrativa, ensino religioso, africanos livres, tráfico de escravos, liberdade de cabotagem, abertura do Amazonas, comunicações com os Estados Unidos etc. Rio de Janeiro: Livr. Popular de A. A. da Cruz Coutinho, 1863. p. 221.

²⁵ ADALBERTO, Príncipe da Prússia. **Brasil: Amazônia-Xingu**. Brasília: Senado Federal, 2002. p. 364.

²⁶ *Ibidem*, p. 88-89.

²⁷ DUFFY, Eve M.; METCALF, Alida. **The return of Hans Staden**: a go-between in the Atlantic World. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2012. p. 40.

habilitados quer na parte profissional, quer nas condições que a exercem.

Em toda a parte onde a navegação é feita debaixo das imediatas ordens dos práticos, estes são examinados e possuem cartas; só no *Amazonas* se consente que naveguem até escravos feitos práticos como tem acontecido!²⁸

Esses jornais exprimiam a opinião de empresários que buscavam junto aos poderes públicos maiores proteções à navegação comercial. Defendiam que a falta de ingerência das capitânicas sobre tripulações – que seus comandantes não “controlavam” – atrapalhava o serviço fluvial. Logo, concluíam que era papel do Estado intervir no embarque de certos tipos de marinheiros, em especial caboclos, indígenas e “até escravos feitos práticos”. Seriam esses “homens menos habilitados” os responsáveis por numerosos naufrágios e encalhes – principais empecilhos naturais da Marinha Mercante.

O número de sinistros não provinha necessariamente da alegada desqualificação profissional. Naquele mesmo ano de 1873, o político britânico Samuel Plimsoll publicou o folheto *Our Seamen*, denunciando as companhias de navegação que cometiam infrações para aumentar o volume de viagens e explorar os tripulantes. Para ele, não era papel dos marinheiros calcular quão perigosa podia ser uma viagem, pois o perigo de naufrágios e acidentes se originava da incessante má condição do trabalho marítimo e do pouco caso do Estado e dos patrões. Plimsoll aludia que, na navegação britânica, o risco de vida era experimentado diariamente e não correspondia à qualificação profissional, mas sim às condições insalubres dos navios e regimes excessivos de trabalho.²⁹

Guardadas as diferenças espaciais e históricas, no Norte do Brasil isso não foi muito diferente. Ocorreu, sim, um mau uso da tecnologia a vapor, com os armadores frequentemente impondo maior velocidade às viagens. Muitos excediam as pressões toleradas pelas caldeiras que, agravado pela ausência de carvão mineral, faziam a queima de lenha verde e de má qualidade aumentar o risco de explosões e incêndios.³⁰ Outras vezes, os navios eram sobrecarregados em desacordo com as tonelagens e, em desconformidade com as estações dos rios, encalhavam ou naufragavam em trechos de difícil navegação.

Os armadores brasileiros partilhavam da mesma opinião dos britânicos de que a responsabilidade dos sinistros era exclusivamente de marinheiros “deficientes em parcimônia, sobriedade, disciplina e autocontrole”, que deveriam ser “combatidos

²⁸ O SANTO OFÍCIO. Belém, n. 52, 29 dez. 1873.

²⁹ PLIMSOLL, Samuel. **Our Seamen**. An Appeal. London: Virtue & Co. 1873.

³⁰ WOODROFFE, Joseph. **The upper reaches of the Amazon**. London: Methuen & Co. Ltd., 1914. p. 51.

pela educação”³¹ – no caso, maior rigor e disciplina a bordo. Em ambos os lados do Atlântico, ansiava-se que o Estado emitisse regulamentos para enquadrar duramente marinheiros indisciplinados e/ou indesejados. No litoral de Pernambuco, as punições já eram autorizadas pelo Ministério da Marinha, desde 1844. Os práticos estavam sujeitos a penas corporais caso fossem negligentes e “erros cometidos no exercício de suas funções” viessem a causar “danos ao porto e ao comércio”.³² Na Amazônia, entendia-se que o caminho devia ser o mesmo. Afinal, esses homens podiam literalmente tomar o controle dos navios, quando já detinham o dos rios.

Com o investimento internacional na navegação amazônica, o ideal era retirar dos nativos a condição de oficialidade que requeria o posto de práctico e deixar a cargo das capitânicas decidirem sobre qualificações profissionais e idoneidade moral dos marinheiros. Em outros termos, selecionar práticos que fossem obedientes aos comandantes e aos donos dos navios. Todavia, a Capitania do Pará já não conseguia fiscalizar a navegação crescente na calha do Amazonas.

Em atenção a um maior controle do tráfego material e humano, o Decreto Imperial n° 5.798, de 18 de novembro de 1874, estabeleceu a criação da Capitania dos Portos do Amazonas, alocada em Manaus devido à sua localização de interposto fluvial. Sua função era administrar o policiamento naval na Província, inspecionar as embarcações, dispor balizas, boias e promover o “ensino profissional” dos empregados na Marinha Mercante. Para capitão do porto foi indicado o então vice-presidente da Província, capitão-de-mar-e-guerra Nuno Alves Pereira de Mello Cardoso, que também foi comandante de navios mercantes. Ele era um dos piores, segundo passageiros e marinheiros. O escolhido para fiscalizar a navegação no Amazonas figurava “um aspecto horrível e antipático” e era “capaz de fazer o mundo em peso fugir dele às léguas”, conforme nota publicada em jornal.³³ É possível que reclamações de antigos subordinados não fossem poucas.

Até então, a matrícula no porto de Manaus ou Belém era a única obrigatoriedade dos marinheiros que atuavam no Amazonas e afluentes. De resto, os tripulantes permaneciam com certa autonomia. As capitânicas não definiam os soldos dos marinheiros, nem quem estava apto ou não para embarcar. Dessa maneira, os práticos da região diferiam dos costeiros ao não se submeterem a nenhuma regulamentação geral de praticagem.

³¹ FINK, Leon. **Sweatshops at sea**: merchant seamen in the world’s first globalized industry, from 1812 to the present. Chapel Hill: The University of North Carolina, 2011. p. 74-76.

³² CONSELHO NACIONAL DE PRATICAGEM. **De 1808 a 2008**: 200 anos de praticagem regulamentada no Brasil. Rio de Janeiro: Conapra, 2008. p. 25.

³³ O CATECHISTA, Manaus, n. [s.n.], 5 nov. 1864.

O caso amazônico era complexo para um regulamento geral, uma vez que cada curso d'água exigia prático e praticagem diferentes, o que era respeitado com rigor pela categoria. Nenhum prático se arriscava de qualquer jeito em navegação desconhecida ou na área de atuação de outro.³⁴ Para se ter ideia dos principais afluentes do Amazonas, citam-se na margem direita: Huallaga, Ucayali (Peru), Javari, Juruá, Purus, Madeira, Tapajós e Xingu; e na margem esquerda: Pastaza, Napo (Peru), Içá, Japurá, Negro, Trombetas, Paru e Jari.³⁵ Esses afluentes só foram estabelecidos como rotas mercantes em razão do trabalho dos práticos. Muitos conquistaram fama e prestígio por esses feitos.

A título de exemplo, Raymundo Luiz Ferreira era prático do Purus e afluentes e teve seu roteiro de viagem publicado oficialmente pelo Estado do Amazonas em 1901.³⁶ Algumas décadas após a abolição, o engenheiro Ignacio Moura contratou o lendário Feliciano, morador e prático do baixo Tocantins: “Um preto velho, perfeitamente retinto, de feição amável e inteligente”. Feliciano encantou a todos pela qualidade de seu trabalho, boa conversa e elegância: “trajava de mangas de camisa, perfeitamente limpa, tendo um gorro encarnado na cabeça grisalha”.³⁷ Manoel Urbano talvez tenha sido o prático mais lembrado, sendo até nome de município no Acre. Era um mulato corajoso e sagaz, conforme elogio do explorador inglês William Chandless, em 1860. Urbano interagiu com desenvoltura com seu superior estrangeiro, que reconheceu no prático “uma vivacidade intelectual, uma grande inteligência natural”. Seu trabalho foi responsável pelo levantamento de informações sobre o até então desconhecido rio Purus. Urbano também aliava boa pilotagem à familiaridade com várias comunidades indígenas e fluência de diferentes línguas.³⁸ Na segunda metade do século XIX, com o reduzido número de profissionais e sem regulamento da praticagem regional, era o prestígio socialmente reconhecido que garantia o domínio dos rios pelos práticos.

Para atender os interesses dos armadores, em 1879, o capitão do porto de Belém procurou retirar dos práticos o controle sobre o mercado de trabalho. Naquele momento, os práticos não dispunham de uma organização formal, apesar do forte

³⁴ MOURA, Ignacio Baptista de. **De Belém a S. João do Araguaya**: Valle do rio Tocantins. Rio de Janeiro: H. Garnier Livreiro-Editor, 1910. p. 42.

³⁵ Uma descrição pormenorizada de como a navegação a vapor possibilitou a cartografia desses rios encontra-se em: BELMAR, Alexandre de. **Voyage aux Pará et des Amazones en 1860**. London: Tresize, Beech Street, Barbican, 1861. p. 76-107.

³⁶ FERREIRA, Raymundo Luiz. **Roteiro do rio Purus e seus afluentes**. Manaus: Typ. d'A Federação, 1901.

³⁷ MOURA, op. cit., p. 105-106.

³⁸ CHANDLESS, William. Exploration of the river Purus. In: **Proceedings of the Royal Geographical Society**. London: William Clowes and Sons, 1866. v. 10, n. 1-6, p. 103-109.; CUNHA, Euclides da. O rio Purus e outros estudos. In: **Amazônia – Um paraíso perdido**. Manaus: Valer / EDUA, 2003. p. 277.

elo de solidariedade entre eles. A estratégia foi obrigar que todos se submetessem a um exame aplicado pela Capitania que, mediante critérios próprios, emitiria cartas de habilitação aos aprovados. Ninguém mais embarcaria sem apresentar o documento nos portos de Manaus ou Belém, vetando-se embarque àqueles considerados inapropriados para o serviço. No entanto, não havia amparo legal, nem autorização do Ministério da Marinha para a aplicação das provas.

Os boatos da obrigatoriedade das cartas foram propagados por jornais aliados dos armadores nas duas províncias. A reconhecida unidade dos práticos sofreu um momentâneo racha entre os que, com medo de perder viagens, submeteram-se aos altos custos do exame e os que questionaram sua validade. Em questão de dias, os práticos voltaram a se articular em reuniões nas casas de companheiros. Foram emitidos textos na imprensa e convocados protestos nos portos. Para derrubar a obrigatoriedade das cartas, os práticos das duas províncias acusaram o caráter ilegal da medida e apelaram para a valorização de sua cultura de trabalho, como registrou a nota publicada no jornal *A Constituição* de Belém.

Os práticos do Amazonas não careciam ser examinados, nem despender inutilmente seu dinheiro, porque o melhor diploma que sempre os habilitou a exercerem essa profissão é a confiança dos comandantes dos vapores, é como se pode traduzir a admissão de práticos sem diploma.³⁹

Dez anos depois, persistiu a acusação de que os sinistros navais resultavam do criticado “domínio” dos trabalhadores sobre a atividade. Os alvos dos opositores da categoria eram o controle que exerciam sobre o mercado de trabalho e o serviço de praticagem. A estratégia era associar à independência dos trabalhadores a causa dos naufrágios, conclamando a opinião pública a combater práticos “rebeldes” que, supostamente, queriam o comando da navegação sem possuir qualificação suficiente.

Para o editorial do jornal *Província do Pará*, republicado pelo *Diário de Notícias*, “a praticagem no Amazonas não pode, não deve continuar da maneira por que está sendo feita”. A opinião de armadores e jornalistas acusava como maior problema a “completa liberdade de profissão”. Para esses setores sociais, os práticos dominavam a navegação em razão da falta de regulamentação e diplomas profissionais. Supostamente também se valiam da necessidade de praticagem dos muitos afluentes para dificultar o controle sobre eles. Ainda segundo o editorial, o descontrole das autoridades sobre os práticos teria ocasionado 62 naufrágios em

³⁹ A CONSTITUIÇÃO, Belém, n. 64, 19 mar. 1879.

1884. “É, portanto, fora de dúvida que a praticagem do Amazonas é uma potência – um estado no estado!”.⁴⁰

Os jornais ecoavam o descontentamento dos armadores que exigiam do capitão do porto “boa vontade e amor ao público serviço”. Pediam que se propusessem medidas convenientes aos poderes competentes, “em ordem a cortar abusos, que entendem com nossas vidas e haveres”. Entre 6 de maio e 3 de julho de 1882, o Conselho Naval do Império chegou a se reunir para discutir a praticagem do Amazonas, mas nada ficou resolvido.⁴¹ A nomeação de Samuel Wallace MacDowell III para a pasta da Marinha, em 1886, animou a praça comercial que o considerava um “conhecedor” da Amazônia.⁴² Porém, em sua breve gestão, ainda outra vez, os interesses do empresariado não foram atendidos.

Nos anos finais do Império, os práticos do Norte não cederam e resguardaram seus domínios sobre os rios mediante a união dos trabalhadores em ambas as províncias. Em 20 de maio de 1888, “os práticos do Amazonas e afluentes” convocam uma “reunião urgente” para tratar de “assuntos importantes à referida classe”.⁴³ Era solicitado aos que detinham cartas que viessem munidos delas. Talvez para discutirem a regulamentação das cartas profissionais – uma medida cada vez mais requisitada pelas autoridades a pedido de armadores, conforme aumentava a exportação de produtos extrativos.

Disposta a ceder à demanda da capitania pelas cartas, a condição imposta pela categoria foi o controle absoluto das provas de habilitação – embora isto tenha sido conquistado em definitivo em meados de 1906. Sobre a regulamentação da praticagem, a proposta mais comum resultava da base de negociações com o Ministério da Marinha: manutenção do serviço pelos práticos, porém, organizados em associações sujeitas à fiscalização das capitânicas. A proposta só foi oficializada pelo Decreto n° 79, de 23 de dezembro de 1889, assinado pelo Governo Provisório republicano.⁴⁴ O *caput* enfatizava a demanda do regulamento pelo aumento das cifras de exportação estaduais e, em particular, pelo crescimento do “comércio de exportação da bacia do Amazonas”.

A praticagem de cada localidade passaria a ser exercida por associações, “caso em que o Governo Federal a auxiliará ou a fará por administração”. Aquelas

⁴⁰ DIÁRIO DE NOTÍCIAS, Belém, n. 247, 30 out. 1886.

⁴¹ DIÁRIO DE NOTÍCIAS, Belém, n. 248, 31 out. 1886.

⁴² DIÁRIO DE NOTÍCIAS, Belém, n. 247, 30 out. 1886.

⁴³ DIÁRIO DE NOTÍCIAS, Belém, n. 114, 20 mai. 1888.

⁴⁴ BRASIL. Decreto n° 79, de 23 dezembro de 1889. **Regulamento geral para o serviço da praticagem dos portos, costas e rios navegáveis dos Estados Unidos do Brasil.** Disponível em: <http://legis.senado.leg.br/norma/385709/publicacao/15654243>. Acesso em: 11 jun. 2019.

ficariam sob a direção de um oficial reformado da Armada, nomeado pelo Governo Federal. Cada associação responderia diretamente ao Ministério da Marinha e nenhuma outra autoridade teria ingerência sobre elas. A relação com o Governo Estadual seria para informe dos indivíduos julgados idôneos e selecionados ao serviço e para apresentar relatório anual sobre os trabalhos e sua administração.

A receita da associação viria do rendimento do serviço de praticagem, do socorro às embarcações em perigo, do aluguel de barcos próprios e das multas a contraventores do regulamento. Todo e qualquer serviço de praticagem seriam regulados segundo as taxas estatuídas pela associação, não podendo ser alteradas sem autorização do Governo Federal. A associação deveria dispor de um cofre com duas chaves para recolhimento do seu rendimento, sendo escolhido um tesoureiro dentre os práticos, por meio de voto.

As gratificações seriam deduzidas do rendimento total da associação, depois de descontados os vencimentos do diretor e do escrevente, ordenados, custeios e socorros (se houvesse). Eram garantidas três gratificações especiais: uma para o diretor, ademais dos escreventes, práctico-mor, ajudantes, práticos e praticantes, distribuída proporcionalmente aos vencimentos da direção e aos respectivos ordenados dos subalternos. A segunda seria distribuída aos atalaiadores, patrões e remadores. A terceira se destinaria às despesas da associação e o líquido restante formaria o fundo de uma caixa de socorros “em benefício dos práticos que, por velhice, moléstia adquirida no exercício das suas funções, ou desastre em ato de serviço, ficarem impossibilitados de continuar no trabalho da associação”. Para compor a praticagem, não se aceitaria ninguém que não fosse associado e sem provar: “1º Que é cidadão brasileiro e maior de 21 anos; 2º Que tem bom procedimento, verificado por folha corrida; 3º Que sabe ler, escrever e contar; 4º Que satisfaz o exame de habilitação profissional, prescrito no presente Regulamento”.

Sobre os exames, quando houvesse vaga no quadro de práticos, o diretor deveria anunciar na imprensa a existência de vagas e o prazo de 30 dias para inscrição dos interessados. O candidato apresentaria documentos comprobatórios de idoneidade no ato da inscrição. Os exames abordavam: aparelho e manobra de embarcações a vela e a vapor; como fazer ou desfazer amarrações; preceitos para espisar um ferro ou ancorote; como fazer ou receber um reboque; rumos de agulha; indicações barométricas e termométricas; sinais do código nacional e internacional; questões sobre topografias, marés, largura de canais, portos, baías, ventos etc. O exame seria presidido pelo diretor de praticagem e uma comissão composta pelo práctico-mor ou o práctico mais graduado da região e por outro sorteado na presença dos candidatos.

Logo após a emissão do decreto, os práticos se reuniram outra vez para estudar a estrutura das associações estipuladas pelo Governo. A categoria não aceitou muito bem os termos decretados, evocando sua independência na organização da praticagem local. A resposta veio com o associativismo de ofício organizado pelos próprios práticos.

Seis anos depois da emissão do regulamento e por iniciativa coletiva, os práticos do Amazonas e do Pará estipularam sua primeira tabela de preços. Foi organizada uma corporação “cogumelo” com objetivo de tabelar o serviço. “Para conhecimento das companhias ou proprietários de embarcações a vapor”, declararam que os primeiros práticos receberiam por viagem quinhentos mil réis mensais (500\$000) e os considerados segundos práticos, quatrocentos mil réis mensais (400\$000).⁴⁵ A tabela foi emitida em abaixo-assinado por 13 práticos do trecho Manaus-Belém. Os sobrenomes repetidos evidenciam a permanência de grupos familiares no ofício e, possivelmente, quase nenhuma interferência do Ministério da Marinha.

Em 1897, o relatório ministerial reportou que a praticagem no Amazonas ainda era “exercida livremente por particulares” e que estava em “via de organização uma associação que conta 122 práticos já subscritos”.⁴⁶ As reformas do porto de Manaus, concluídas em 1902, parecem ter favorecido o fortalecimento do movimento organizado dos que ali se matricularam e passaram a frequentar a cidade. Em 1904, o número de práticos em Manaus elevou-se para 189.⁴⁷

No mundo dos marinheiros surgiam entidades identificadas com seus portos de origem, embora com permanência das relações entre os matriculados. Entre os marítimos do Amazonas permaneceu o respeito à história de luta dos colegas paraenses – quando havia bem pouco tempo também englobava os matriculados de Manaus. Esse aspecto é marcante nas inspirações da longeva Sociedade Beneficente de Práticos no Amazonas, fundada em 1906 e ativa até 1934.

4. Associativismo por ofício

O associativismo por ofício no Amazonas tem seu início nos anos 1900, com a predominância de entidades mutualistas e beneficentes, até meados dos anos 1930.

⁴⁵ DIÁRIO DE MANÁOS, n. 42, 24 ago. 1893.

⁴⁶ BARBOSA, Manoel José Alves (Contra-almirante). **Relatório do Ministro da Marinha apresentado ao presidente da República, em abril de 1897**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1897. p. 86.

⁴⁷ NORONHA, Júlio César de (Vice-almirante). **Relatório do Ministro da Marinha apresentado ao presidente da República, em abril de 1904**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904. p. 89. v. 1.

Como vemos, é evidente que o associativismo dos práticos experimentou elementos de continuidade do movimento operário do século XIX. Sem perder de vista a coexistência de continuidades e rupturas no processo associativo do século XX, é justamente nos planos institucionais que elas se tornam mais visíveis.⁴⁸ A identificação com a beneficência e o mutualismo, no caso dos práticos, apontam nesse sentido. Os práticos, foguistas e maquinistas foram pioneiros em organizar as primeiras entidades do tipo no Amazonas. Embora datem de 1900, é evidente a continuidade do perfil beneficente, comum em todo o Brasil desde o século XIX.⁴⁹ Fundamental também é entender o que significou a criação dessas entidades em portos diferentes, quando havia uma tradicional memória de lutas realizadas em conjunto, antes mesmo da formalização das associações. Essa primeira identificação das sedes evidencia uma valorização histórica dos enfrentamentos entabulados conjuntamente pelos práticos de Manaus e Belém, ainda no século XIX.

Em viagem de campanha eleitoral, o presidenciável Afonso Pena visitou Belém e Manaus em 1906. O contingente majoritário de marinheiros nacionais tornava o grupo ideal para conquistar simpatias e eleitores. Pena celebrou a boa praticagem realizada pela Associação Beneficente dos Práticos da Amazônia (de Belém) e tocou em tema caro à categoria: o exame de habilitação profissional. O candidato declarou que fossem “banidos o patronato e a prática abusiva e escandalosa de serem os examinadores indicados pelo examinando, que tem o bom senso de escolher sempre dois amigos, incapazes de o reprovarem”. As associações de Manaus e Belém estavam exercendo com sucesso essa fiscalização. Os práticos amazonenses alertavam: “E não pense que os práticos de Belém trabalham unicamente pela divulgação de sua sociedade. O que eles mais desejam, a grande aspiração que nutrem é que a praticagem da Amazônia seja composta somente de profissionais competentes”.⁵⁰ Prova disso foi o resultado do exame para praticagem até Iquitos, no Peru, realizado pela associação paraense:

Ontem, por ocasião do exame do sr. João Barros Filho, para prático da linha de Iquitos, no Arsenal de Marinha, estiveram presentes ao ato, os Srs. comandante Adolpho Gonçalves, Themistocles Gusmão, Rodolpho Pampolha, José Henrique Cordeiro, Guilherme Muller e Armand Vellasco, pertencentes à Associação Beneficente de Práticos da Amazônia.

⁴⁸ BATALHA, Claudio. Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária. **Cadernos AEL**, v. 6, n. 10/11, p. 42-68, 1999. p. 46. Disponível em: <https://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/ael/article/download/2478/1888>. Acesso em: 11 jun. 2019.

⁴⁹ Cf. BATALHA, Claudio. Vida associativa: por uma nova abordagem da história institucional nos estudos do Movimento Operário. **Anos 90**, Porto Alegre, n. 8, p. 91-9, 1997. Disponível em: <https://doi.org/10.22456/1983-201X.6197>. Acesso em: 11 jun. 2019.

⁵⁰ JORNAL DO COMÉRCIO, Manaus, n. 793, 11 set. 1906.

O candidato foi inabilitado pelos examinadores, Srs. Luiz Bulcão e José Noronha.⁵¹

A Sociedade Beneficente de Práticos no Amazonas assinou a autoria da nota acima. Os amazonenses endossavam a postura comprometida dos colegas, ao assegurarem, através de sólido associativismo, o histórico controle da praticagem. A memória das lutas em conjunto, desde o século XIX, reforçava uma cultura de trabalho que se valorizava coletivamente para além das fronteiras da união.

Ditas estas palavras, manifestada publicamente a nossa solidariedade à “Associação Beneficente de Práticos da Amazônia”, estamos crentes que cumprimos o desejo que vimos abraçando de há muito e ficamos certos de que, unidos e fortes, comungando nesse mesmo ideal, beijando um mesmo sol, abraçando uma mesma aspiração, os práticos de Manaus e Belém formarão de hoje em diante um centro possante e forte que há de assegurar para sempre a utilidade e a sabedoria da praticagem da Amazônia.⁵²

Não por acaso, a entidade paraense se autodenominava “da Amazônia”. A experiência associativa era dilatada para atender peculiaridades de um trabalho de descolamento de enormes distâncias, realizado por meio da “utilidade” e “sabedoria” dos práticos. Convém lembrar que Manaus e Belém são separadas por 1.293,60 km em linha reta. Na época, viajar de canoa entre as cidades podia levar de 15 a 20 dias e, na volta, no tempo das cheias, três meses e às vezes mais.⁵³ O barco a vapor não ultrapassava a média de 6 a 8 dias de viagem com tempo favorável.⁵⁴ O trecho que os práticos cobriam era colossal e contou com uma articulação política e capacidade associativa de igual proporção.

Maiores informações poderiam ser alcançadas caso houvesse acesso à documentação produzida por essas associações. Até o momento, não são conhecidos acervos (públicos ou particulares) com documentos desse tipo (atas de reuniões, por exemplo). De fato, a solução encontrada por pesquisadores/as tem sido explorar a imprensa convencional e operária em busca de notícias e publicações sobre o movimento operário nesses estados.⁵⁵ As fontes produzidas pelos próprios marinheiros, as quais venho coligindo, tratam-se de jornais “marítimos” e estatutos de associações publicados nos grandes diários. Na atual altura da pesquisa, das

⁵¹ Ibidem.

⁵² JORNAL DO COMÉRCIO, Manaus, n. 793, 11 set. 1906.

⁵³ MIRANDA, Manoel Gomes Corrêa de. **Fala do vice-presidente da Província do Amazonas, em 5 de setembro de 1852**. Manaus: Typ. do Ramos, 1852. p. 134.

⁵⁴ AVÉ-LALLEMANT, Robert. **No rio Amazonas**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1980. p. 60.

⁵⁵ Vale menção o importante esforço de pesquisa de Luis Balkar Pinheiro, que organizou em livro recente artigos e estatutos de associações operárias publicadas pela imprensa do Amazonas. Cf. PINHEIRO, Luís Balkar (org.). **Vozes operárias**: fontes para a história do proletariado amazonense (1890-1930). Rio de Janeiro: Gramma, 2017.

associações de práticos localizei somente a dos amazonenses. Como a proposta do artigo é explorar a conjuntura de surgimento da organização dos práticos, atendo-me à alternativa de demonstrar através do *Diário Oficial* do Amazonas o estatuto da associação dos práticos para sublinhar suas propostas e seu perfil.

Fundada em 30 de setembro de 1906, a Sociedade Beneficente de Práticos no Amazonas teve seus estatutos publicados em 9 de dezembro de 1906. Ali havia uma especificação de a sede estar alocada em Manaus, daí a referência à associação estar no Amazonas, sem que se atrelasse ao Estado homônimo. Isso dizia respeito ao caráter de mobilidade dos trabalhadores, pois a associação podia representar práticos matriculados em portos diferentes, desde que passassem pelo porto de Manaus ou realizassem ali suas provas de habilitação, aplicadas pela associação. A entidade *estava* no porto de Manaus, mas não era limitada pelo seu espaço físico, tal como aqueles que buscava representar.

Assim como a de Belém, a identificação da associação era mais ampla e concernente às variadas zonas de trabalho dos profissionais. Seriam admitidos como efetivos “os práticos titulados dos rios e lagos da Amazônia”, sem distinção de nacionalidade, cor ou crenças políticas. Vejamos que a entidade era a responsável pela emissão dos títulos de práticos. A associação definia quem era habilitado o suficiente para receber a carta de prático, por sinal, único requisito obrigatório para que também fosse admitido como sócio. Seus objetivos eram: 1) estabelecer meios de manter a independência da classe de práticos; 2) promover a colocação dos associados em condições vantajosas e estabelecer tabelas para os seus ordenados; 3) criar um fundo de beneficência que possa socorrer, nos termos do regulamento aprovado, o sócio que cair em indigência, a viúva e os órfãos do que vier a falecer nessas condições. As máximas eram a proteção da independência histórica dos práticos e a prestação de auxílio beneficente. Sua criação consiste num projeto alternativo à proposta do Governo Federal, de tal sorte que os sócios autorizavam a substituição de símbolos nacionais pelos da associação.

No ano de criação da entidade, já havia um distintivo próprio, escolhido por votação em assembleia. Segundo o §2 do Art. 47 do estatuto, “É permitido a qualquer sócio usar como distintivo, emblemas com as cores e desenho da bandeira social”. E mais, o §1 afirmava que os sócios que comandassem vapores e lanchas poderiam hastear a bandeira da entidade como *Jack flag* de sua embarcação.⁵⁶ No caso, a bandeira na popa identificava a nacionalidade da embarcação, o país a quem devia

⁵⁶ ESTATUTOS da Sociedade Beneficente de Práticos no Amazonas. *Diário Oficial*. Manaus, n. 3771, 9 dez. 1906.

soberania. *Jack flag* é a bandeira de proa que identifica quem, dentro de cada nação, tem a responsabilidade sobre o navio. Desde 1847, os navios militares utilizavam a bandeira do Cruzeiro (azul celeste e retangular, com a inscrição de cruz formada de 18 estrelas, simbolizando as províncias. Em 22 de fevereiro de 1890, a bandeira foi mantida, com acréscimo de mais duas estrelas).⁵⁷ A Marinha Mercante geralmente utiliza na proa as bandeiras das companhias de navegação proprietárias de cada navio.⁵⁸ O caso da associação de práticos amazonenses é emblemático, pois sua independência afrontava as tentativas de soberania da nação e dos empresários sobre os navios que comandavam e/ou praticavam.

David Lacerda, em estudo sobre as mutuais de ofício no Rio de Janeiro imperial, demonstrou como a capacidade organizativa de grupos de artífices e de operários qualificados podia guiar-se por valores e expressões de proteção social, próprios do seu universo de trabalho.⁵⁹ O autor nos ajuda a pensar em que medida as ações beneficentes informam sobre os níveis de organização e solidariedade existentes entre os práticos amazônicos. Já Vitor Oliveira afirma que o predomínio do auxílio mútuo nos programas das sociedades de marinheiros não impedia a mobilização de lutas contra o patronato, pois “esta constatação também remete a uma forma singular de organização, própria das regiões distantes dos centros propagadores do movimento operário, que moldavam as ideias sindicais predominantes nesses centros à sua realidade”.⁶⁰ Resguardando as peculiaridades do associativismo aqui debatido, parece ter ocorrido algo semelhante no Norte brasileiro.

O associativismo operário foi uma delimitação imposta à associação, decretada pelo Estado e fiscalizado pelas capitânicas. O intento de diminuir o controle dos práticos sobre o serviço e de questionar o valor que atribuíam às suas qualificações não foi recebido de maneira pacífica. A criação das associações beneficentes ocorreu dentro desses parâmetros e visou fortalecer laços para se opor àquilo que os afetava coletivamente.⁶¹ A coesão foi fortalecida na luta pelo controle do sistema de emissão de cartas, com base na tradição de relativo domínio sobre o mercado de trabalho exercido pelos práticos, a “famigerada independência” da praticagem.

Cada rio exigia um prático diferente. Quanto mais rios, mais eram os trabalhadores diversificados em seus conhecimentos. Aparentemente, seria difícil

⁵⁷ RIBEIRO, Clóvis. **Brasões e bandeiras do Brasil**. São Paulo: São Paulo Editora, 1993. p. 123-124.

⁵⁸ Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/content/tradicoes-navais>. Acesso em: 1º abr. 2019.

⁵⁹ LACERDA, David. **Solidariedade entre ofícios: a experiência mutualista no Rio de Janeiro imperial (1860-1882)**. 2011. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 2011. p. 50.

⁶⁰ OLIVEIRA, Vitor. **Nas águas do Prata: os trabalhadores da rota fluvial entre Buenos Aires e Corumbá (1910-1930)**. Campinas, SP: Ed. da Unicamp, 2009. p. 181.

⁶¹ *Ibidem*. p. 177.

encontrar coesão associativa em meio à diversidade profissional adaptada à diversidade de navegação, com tripulação e pessoal qualificado por formas e vivências que se diferenciavam de acordo com o comando, a casa armadora e o percurso em que atuavam. Contudo, verificaram-se pela imprensa convencional os percalços enfrentados por esse associativismo nos anos seguintes às suas fundações.

Por exemplo, divergências políticas incidiram na cisão da Sociedade Beneficente de Práticos no Amazonas, de onde se originou a União dos Práticos da Amazônia (tomando posse da denominação “da Amazônia” da congênera paraense). É possível que a separação tenha ocorrido por discordâncias quanto ao caráter beneficente da entidade original e para direcionamento de maior confronto de classe, no bojo das lutas de outras associações marítimas, no início dos 1900. Mas, possivelmente em razão de questões relacionadas à situação de crise da navegação, oriunda da queda dos preços da borracha em meados de 1910, as duas entidades se fundem outra vez em 1914, quando o início da Primeira Guerra Mundial afetava de maneira global o mundo das navegações mercantes.

Um dos líderes anarquistas do Amazonas, o tipógrafo Tércio Miranda, chegou a elogiar a postura dos práticos no jornal operário *A Lucta Social*, de 29 de março de 1914, qualificando sua coerência e unidade política ao fundirem outra vez as duas entidades. Supostamente, segundo Miranda, os práticos assumiram uma revisão crítica daquele perfil beneficente.⁶² Convém destacar que o peso da tradição e da histórica liberdade dos práticos é revisitado por eles em suas atividades associativas até os anos 1930 (quando as entidades passam a se autoidentificar como “sindicatos”).

Por fim, a ideia central aqui pretendeu demonstrar que a “cultura de trabalho” foi crucial para a defesa coletiva dos postos de práticos. O peso da tradição que antecedia o vapor caracterizou a primazia do trabalho pela preferência àqueles que detinham conhecimento e familiaridade com o percurso navegado. Parece-me que o respeito mútuo entre os práticos, especializados em trechos específicos, influenciou na forma como estabeleceram laços associativos em tão longas distâncias. Com uma coesão política razoável entre eles, conseguiram impor limites ao domínio das capitâneas e das companhias sobre o serviço. Dessa união vieram os contornos de um associativismo independente, à revelia do direcionado pelo Estado.

Recebido em 11/06/2019

Aprovado em 10/07/2019

⁶² A LUCTA SOCIAL, Manaus, 29 mar. 1914.