

Trabalhadores no mundo: marinheiros indianos, c. de 1870-1940*

Workers in the World: Indian Seafarers, c. 1870s-1940s

Gopalan Balachandran**

Resumo: A expansão da marinha mercante britânica na era do vapor foi estimulada pelo emprego de tripulações do subcontinente indiano. Entre os mais mal pagos do mercado, os marinheiros indianos eram os trabalhadores internacionais pioneiros que compunham quase um terço da força de trabalho na marinha britânica em 1937. Rotulados genericamente como “*lascars*”, seu emprego em regimes semelhantes a contratos firmados reforçou o *status* de “*coolies*”, promoveu a desoneração/desqualificação do trabalho marítimo e instituiu hierarquias racializadas no trabalho na marinha mercante, que perduram até hoje dentro e fora do setor. Este artigo apresenta um breve relato das condições de vida e de trabalho dos marinheiros subcontinentais, explora a atitude dos sindicatos britânicos em relação ao emprego dessas tripulações e destaca sua crucial contribuição para a expansão da navegação imperial britânica e, de maneira mais geral, para a dimensão marítima do poder imperial britânico.

Keywords: Empregos em alto-mar; Índia; trabalho marítimo; Grã-Bretanha; navegação imperial.

Abstract: The expansion of British merchant shipping in the age of steam was stimulated by the employment of crews from the Indian subcontinent. Among the lowest paid in the industry, Indian seafarers were pioneering international workers who made up nearly a third of the British maritime workforce in 1937. Labelled generically as ‘lascars’, their employment on contracts resembling indenture reinforced their status as ‘coolies’, promoted the deskilling of maritime work, and instituted racialized work hierarchies in merchant shipping, which endure

* Originalmente publicado em inglês e traduzido por Mariângela de Mattos Nogueira para *Mundos do Trabalho*, com permissão do organizador da coletânea e da editora. Workers in the World: Indian Seafarers, c. 1870s-1940s. In: ECKERT, Andreas (Ed.). **Global Histories of Work**. Berlim: De Gruyter Oldenbourg, 2016, p. 125-145. DOI: <https://doi.org/10.1515/9783110437201-005>.

** Doutor em História Econômica pela University of London. Professor no Graduate Institute of International and Development Studies, Genebra – Suíça. E-mail: gopalan.balachandran@graduateinstitute.ch. Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-6045-7470>.

to this day within and beyond the industry. This article presents a brief account of the living and working conditions of subcontinental seafarers, explores the attitude of the British unions to their employment, and highlights their crucial contribution to the expansion of British imperial shipping and more generally to the maritime dimension of British imperial power.

Keywords: Offshore employment; India; Maritime labour; Britain; Imperial shipping

SE O EMPREGO DE MARINHEIROS estrangeiros no transporte internacional serve como evidência, a descentralização global do emprego é quase tão antiga (ou nova) quanto a economia mundial moderna. Preponderante na navegação marítima mundial, esse fenômeno foi particularmente acentuado na navegação britânica. Depois de 1850, quando a Grã-Bretanha revogou as leis que restringiam o emprego de estrangeiros em navios britânicos, ele cresceu nada menos que 20% em 1891 e quase um terço em 1904.¹ Nas tripulações de então, nos navios britânicos, encontravam-se todas as nacionalidades possíveis: americano, sueco, norueguês, russo, dinamarquês, holandês, belga, francês, alemão, austríaco, italiano, grego, espanhol, turco, português, indiano, maldivo, malaio, cingalês, chinês, árabe, somali, maltês e cipriota, kru da África Ocidental e homens das ilhas do Caribe. Britânia pode ter dominado os mares. Mas os trabalhadores do mundo navegaram-nos para ela.

Desde a década de 1870, um número crescente de marinheiros indianos começou a trabalhar em navios estrangeiros, a grande maioria (mais de dois terços) em navios britânicos. Em 1886, havia 16.600 *lascars* em navios britânicos.² Por volta de 1891, havia 24.000 marinheiros indianos em navios britânicos (10% da força de trabalho) e em 1914, 52.000 (20%).³ O declínio do comércio mundial e do transporte marítimo britânico reduziu esses números. No entanto, em 1937, 44.000 marinheiros subcontinentais compunham um terço da força de trabalho marítima da Grã-Bretanha. Durante a guerra, esse número subiu para mais de 60.000 (cerca de 40%).⁴

Esses números excluem os marinheiros indianos que estavam em terra entre jornadas e as tripulações de outros navios de propriedade estrangeira, como os da linha alemã Hansa. Antes de 1914, a linha Hansa era o segundo maior empregador marítimo de Bombaim, depois da Peninsular & Oriental Steam Navigation Company (ou P&O). A Lloyds austríaca era outro grande empregador, assim como as linhas de carga americanas e os navios cargueiros escandinavos e americanos sem rota fixa no comércio asiático. Durante a

1 DIXON, Conrad. *Lascars: The Forgotten Seamen*. In: OMMER, Rosemary; PANTING, Gerald (eds). **The Working Men Who Got Wet**. St John's: Newfoundland, 1980, p. 281; HOPE, Ronald. **A New History of British Shipping**. London: John Murray, 1990, p. 383, 392.

2 UK National Archives (hereafter PRO), MT 9/506, note 16 fev. 1894.

3 DIXON, op. cit., p. 281; HOPE, op. cit., p. 383, 392; BURTON, V. C. Counting Seafarers: The Published Records of the Registry of Merchant Seamen. **Mariner's Mirror**, v. 71, n. 3, 1985, p. 318.

4 **Daily Herald**, 24 maio 1939; British Library, Oriental and India Office Collections (OIOC), L/E/R/300, Lascar seafarers, undated wartime memorandum; OIOC, L/I/1/840; L/R/5/300, Lascar Seafarers; HOPE, op. cit., p. 383, 392.

Segunda Guerra Mundial, navios australianos e holandeses também empregavam centenas de marinheiros indianos.

No total, havia cerca de 235.000 marinheiros indianos nos principais portos. Mas, esse número excluiu as tripulações dos vários navios pequenos, à vela e a vapor, que navegavam em torno de dezenas de portos menores ao longo da costa indiana e nos mares contíguos a ela, transportando pessoas e cargas para portos na região do Oceano Índico, China, África Ocidental, ou mesmo para ilhas do Pacífico, como Fiji.⁵ Esses navios pertenciam a comerciantes indianos, mas também a comerciantes árabes e outros asiáticos, estabelecidos nos portos do Oceano Índico; de modo que, além do mercado de trabalho marítimo para abastecer grandes navios a vapor ocidentais e, posteriormente, navios a óleo, havia outro mercado em todo o continente para o abastecimento de barcos e navios autóctones e de propriedade autóctone.

Os marinheiros indianos que navegavam nas frotas mercantes do mundo ocidental eram engajados principalmente em Bombaim ou Calcutá. Chegando ali de suas cidades natais, eles terminavam uma viagem já se preparando para a próxima. Descendo, contornando e subindo a costa peninsular da Índia a partir de Calcutá, ou diretamente de Bombaim, para o Mar Árabe, subindo o Mar Vermelho e atravessando o Canal de Suez até o Mediterrâneo, seguiam para o leste e o norte em direção a Bríndisi e Trieste, ou a oeste e a norte para Marselha, de onde, depois de desembarcar os passageiros mais ricos e transferir a correspondência para a *'boat train'*,^{*} eles contornavam Gibraltar para navegar pelos mares agitados do golfo de Biscaia, a caminho de portos do norte da Europa. Desses portos, ou mesmo de Gibraltar, navegavam a oeste para portos ao longo da costa leste dos EUA, às vezes seguindo para o sul, para o Brasil e para o Rio da Prata, ou pelo Canal do Panamá para os portos na costa oeste dos EUA.

As rotas menos frequentadas levavam ao sul, de Bombaim e Calcutá em direção ao sul da África, contornando o cabo em direção à costa oeste da África ou ao sul da América. Eles podiam navegar com mais regularidade para Colombo e Cingapura; depois, mais ao sul, para a Austrália ou Fiji; ou para o norte de Cingapura em direção a Hong Kong e Xangai, e mais ao norte para o Japão. A partir da década de 1920, as tripulações indianas também passaram verões trabalhando na emergente indústria de cruzeiros de lazer do norte da Europa e em *tramps* (navios sem rota fixa) britânicos para a Rússia.

Os marinheiros indianos tripulavam os conveses dos navios do mundo e também suas casas de máquinas, salões, cabines e galés. Eles viviam num mundo profundamente marcado pela raça, que definia o que eles fariam, com quanto seriam pagos e como poderiam ser tratados. Praticamente até a Segunda Guerra Mundial, salvo o peculiar médico parsi, os oficiais

5 STAPLES, A. C. Indian Maritime Transport in 1840. *Indian Economic and Social History Review*, v. 6, n. 1, p. 61-90, 1970; MCLEAN, Douglas. Maritime Trucking: India's Coastal Sailing Shipping on the Eve of the Great War. South Asia Research Unit, Curtin University of Technology, Bentley (W.A.), undated.

* N. T.: Trem programado para se conectar com a chegada ou partida de um barco.

dos navios europeus eram quase todos brancos. Às vezes, no convés as tripulações indianas eram reforçadas com alguns europeus, principalmente carpinteiros (que também podiam ser chineses), mestres e marinheiros de primeira classe (ou ABs, sigla do inglês *able-bodied*). A divisão racial era mais profunda que a hierarquia entre posições, mas em nenhum lugar era mais completa do que na sala de máquinas, onde os engenheiros eram todos europeus, assim como os que tinham alguma habilidade reconhecida, como os caldeireiros. Os tripulantes indianos faziam o trabalho quente e pesado de içar o carvão e alimentar os fogos.

No convés, as tripulações indianas lançavam e içavam âncoras, vigiavam, orientavam o navio, lançavam cabos, cuidavam das cordas e esfregavam, lavavam e pintavam o convés para produzir os emblemas de aparente ordem que oficiais frenéticos achavam tranquilizadores. Abaixo do convés, no calor sufocante da casa das máquinas, onde as temperaturas, especialmente no Mar Vermelho, podiam exceder 60°C, o frenesi vinha da necessidade incessante de manter o vapor elevado, alimentando de grandes quantidades de carvão as caldeiras gigantes com apetites infindáveis; enquanto outros homens preparavam, moviam e mediam o combustível, e limpavam e lubrificavam motores, válvulas, canos e caldeiras. Nas cabines, salões e cozinhas acima, os tripulantes cozinhavam, assavam, serviam e limpavam, e realizavam inúmeras outras atividades de rotina da vida a bordo.

Em tempos de paz, os marinheiros indianos ajudavam a manter a navegação mercante britânica competitiva, especialmente no comércio oriental.⁶ A navegação, por sua vez, era um recurso estratégico e simbólico vital para o império comercial, que se expandia e se integrava rapidamente à Grã-Bretanha.

Tomemos, por exemplo, a P&O, maior empregador de tripulações indianas durante o nosso período. A P&O recebeu generosos subsídios dos governos imperial e colonial. Além disso, detinha o monopólio efetivo, na ponta de Bombay, dos contratos internacionais de comércio do Império Britânico no século XIX, por exemplo as exportações de ópio para a China; e comandou a aduana, sólida como uma rocha, de funcionários públicos imperiais e coloniais. Os vapores da P&O foram adequadamente chamados de “capitânia do imperialismo”.⁷ A cada manhã, reunidos no convés para exercícios em seus falsos trajes de oriental, enfileirados em “trajes pitorescos” como *tableaux vivants* para aliviar a “monotonia do Mar Vermelho”, ou reunidos para tocar flautas para dignitários visitantes, as tripulações indianas nos barcos da P&O serviam também como troféus exóticos da conquista imperial.⁸ Do mesmo modo, eram figurantes da estereotipada educação dos colonialistas de olhos arregalados mas arrogantes, para quem a travessia marítima oferecia-se como um palco

6 Sobre margens da navegação asiática, ver LIN, Chih-lung. British Shipping in the Orient, 1933-1939: Reasons for its failure to compete. **International Journal of Maritime History**, v. 20, n. 1, p. 153-72, jun. 2008.

7 HARCOURT, Freda. The P&O Company: Flagships of Imperialism. In: PALMER, Sarah; WILLIAMS, Glyndwr (eds.). **Chartered and Uncharted Waters: Proceedings of a Conference on the Study of British Maritime History**. London: National Maritime Museum and Queen Mary College, 1981, epigraph, p. 6 e p. 21.

8 National Maritime Museum, Greenwich (NMM), P&O 16/8, reports from passenger voyage diaries; ver também 21/1 and 89/6.

para ensaio da pompa e do porte, e uma maneira de antecipar a vida que os esperava na Índia.⁹ Quando o domínio britânico sobre a Índia começou a afrouxar, navios de cruzeiros de verão com tripulações nativas ofereciam a mãos imperiais nostálgicas, e outras, a emoção vicária do império como um parque temático fechado nas águas familiares do Mar do Norte. Em outras ocasiões, como durante as guerras mundiais, quando eles morreram aos milhares e centenas foram aprisionados para manter sua frota mercante navegando, os marinheiros indianos fizeram a diferença, para a Grã-Bretanha, entre vida e morte, sobrevivência e inanição, vitória e derrota.

Pegadas dos marinheiros indianos podem ser encontradas em todos os continentes. Apesar de serem relativamente pequenos em número, eles parecem ter estado em quase todos os lugares na era do navio a vapor, ou seja, do final do século XIX até a Segunda Guerra Mundial: participando de reuniões políticas na Grã-Bretanha, trabalhando em fábricas de automóveis de Detroit e em fazendas da Califórnia e protagonizando filmes em Hollywood. Alguns acabaram na indigência, em hospitais, asilos e prisões. Outros abriram lojas, restaurantes, cafés e hospedarias no estrangeiro. Alguns nunca retornaram à Índia, assentando relações e raízes, casando e criando famílias no exterior. Em suas viagens e estadias, os marinheiros indianos encontraram empregadores e funcionários públicos, missionários e sindicatos, comunidades locais e outros viajantes e peregrinos como eles em terras distantes. Em suma, eles foram os primeiros trabalhadores globalizados da Índia e entre os primeiros desse tipo em todo o mundo, pioneiros e precursores da presença da Índia no exterior, dos dias atuais, e antepassados, por assim dizer, da “diáspora” indiana ou do sul da Ásia. Graças às portas abertas das sociedades insulares, muito antes de o “multiculturalismo” se tornar moda, eles também foram os primeiros carregadores das culinárias e culturas do sul da Ásia para a Europa.

O emprego de marinheiros indianos em navios europeus provocou conflitos entre armadores e marinheiros de outros países, principalmente da Grã-Bretanha, onde os sindicatos dos marítimos escarneciam deles como *coolies* baratos que roubavam os empregos que por direito pertenceriam a marítimos brancos.

Marginalizados e isolados, os marinheiros do subcontinente também eram silenciosos, seletivamente mobilizados e acessórios dispensáveis de ambição política e visibilidade pública de políticos indianos em dificuldades e figuras de classe média na Grã-Bretanha: enchendo cadeiras de auditório e aglomerando-se em reuniões políticas, onde, como nos navios da P&O e mais tarde nos filmes de Hollywood, como *Calcutta*, eles eram úteis para “criar atmosfera”; atuando como portadores (apenas esporadicamente como objetos ou emissários) de propaganda radical e subversiva; e como capa e máscara coletiva para ativistas radicais indianos escapando de agentes do estado imperial, enquanto faziam seu caminho pelo mundo, para a Alemanha de Weimar ou a União Soviética. Os marinheiros

9 DAYAL, Rajeshwar. **A Life of our Times**. Hyderabad: Orient Longman, 1998. p. 32.

indianos tornaram-se objetos de visível preocupação (e aberta repressão) quando paralisaram o trabalho em 1939-1940, logo após o início da Segunda Guerra Mundial, e novamente em 1942, quando o Estado imperial não poupou esforços para manter a lealdade deles durante o movimento Quit India.¹⁰

A maioria dos marítimos indianos vinha das regiões que se tornariam o Paquistão em 1947 e via com ansiedade a perspectiva da *Partition*. Quando chegou, a *Partition* desorganizou seus itinerários e movimento de trabalho e os recrutou para projetos nacionalistas rivais.¹¹

Pegadas na água

NO ENTANTO, até recentemente, os marinheiros indianos haviam definhado como uma subclasse historicamente invisível.

Para começar, o estado colonial fez todo o possível para tornar invisível sua presença cotidiana. Regulou quase todos os detalhes do envolvimento dos marítimos indianos na navegação oceânica para minimizar o perigo de contato político e cultural e canalizar conflitos potenciais em ação burocrática de rotina. Além de um paternalismo agressivo, esse esforço baseava-se na crença de que, por sua vez, os marinheiros indianos eram camponeses indignos de confiança que procuravam emprego temporário no mar. Daí o paradoxo de que, apesar da natureza regulamentar de seus empregos, o mercado de trabalho marítimo era frequentemente indistinguível dos mercados de trabalho ocasionais nos portos indianos.

Relatos nacionalistas das proezas marítimas passadas da Índia também desdenhavam em reconhecer os trabalhadores marítimos indianos como herdeiros dessa tradição. Ecoando o espírito *swadeshi*, a narrativa de Radha Kumud Mookerji, de 1912, sobre navegação indiana, por exemplo, louvava zelosamente o passado da Índia como uma grande nação comercial e de construção naval.¹² Mas o livro nada disse sobre as pessoas que navegavam nos navios, ou mesmo sobre suas habilidades e práticas de navegação. Por outro lado, um comitê marítimo mercantil britânico de 1902, defendendo o emprego de tripulações indianas em navios britânicos, sublinhou a importância tradicional do emprego marítimo para as comunidades costeiras da Índia. Apenas o comitê britânico, a quem desagradava reconhecer a capacidade dos colonizados para o empreendedorismo e afirmava intensamente os padrões espaciais emergentes de acumulação e especialização, enfatizava o papel da Índia como fornecedora de mão de obra assalariada para navios de propriedade britânica, ao contrário dos nacionalistas

10 OIOC, L/PJ/12/46, intelligence reports, 13 set., 30 set., 9 out. 1922 e 28 fev. 1923; 12/47, report, 16 jan. 1923; PRO, HO 344/32, A. P. Godfrey's letter to Waldron Smithers, 16 dez. 1924; Maharashtra State Archives (MSA), Special Branch, 543(4)A, notes, 8 e 9 out. 1923.

11 BALACHANDRAN, G. **Globalizing Labour? Indian Seafarers and World Shipping, c. 1870-1945**. Delhi and Yet until recently Indian seafarers have languished as a historically invisible underclass. Oxford: Oxford University Press, 2012, Epilogue.

12 **Indian Shipping: A History of the Sea-Borne Trade and Maritime Activity of the Indians from the Earliest Times**. London: Longmans Green, 1912.

que, ao procurarem limpar o empreendedorismo marítimo indiano de qualquer mancha de mão de obra e marginalidade, enfatizaram o comércio e a construção de navios!¹³

Ao parecer não demonstrar lealdade absoluta a nenhuma nação no subcontinente após a sua *Partition* em 1947, os marinheiros indianos também se assemelhavam, de certa maneira, à situação das mulheres na *Partition*, reivindicadas fisicamente por ambos os estados, mas sem confiança em nenhuma das novas certezas políticas e morais necessárias para regularizar suas próprias vidas. No entanto, diferentemente das mulheres da *Partition*, cujas histórias estão sendo contadas, os marítimos do subcontinente não aparecem nas histórias das duas nações ou nos processos de sua criação moderna.

Até recentemente, os marinheiros indianos também sofriam relativa negligência nos estudos históricos do trabalho e da classe trabalhadora. Uma explicação poderia ser porque não eram nem camponeses nem proletários, e nem seriamente engajados ao navio nem ao porto, nem ao mar nem a terra, nem porto nem sertão, Ásia ou Europa, cidade ou vila, urbano ou rural, indústria ou agricultura, nem “modernos” nem “tradicionais”. Eles aparecem como marinheiros ausentes segundo as categorias puras que ainda moldam nossa imaginação social. Relativizando e questionando livremente as fronteiras, cruzando-as repetidamente, os marinheiros indianos também escaparam à atenção de estudiosos cujo suposto objetivo era criticar e ultrapassar esses marcadores.

Significados fluidos, espaços cosmopolitas

“LASCAR” CARREGAVA DIFERENTES SIGNIFICADOS, variando com o contexto e o uso. Acredita-se que o termo tenha sido usado pela primeira vez no contexto marítimo pelos portugueses e holandeses para descrever marítimos da Índia e da região do Oceano Índico. Durou até depois das leis marítimas indianas e britânicas. As leis britânicas tinham cláusulas especiais para *lascars* até 1963. Informalmente, o termo permaneceu em uso até mais recentemente para descrever marítimos do subcontinente.

De acordo com Hobson-Jobson, “lascar” se originou de *lashkar* que em persa significa “um exército” ou “um acampamento”, semelhante ao árabe *al’askar*. Aparentemente, lascar foi uma corruptela introduzida no uso marítimo europeu pelos portugueses na forma de *lasquarin*, *lascari* etc., e assumida pelos holandeses (*lascarein*) e pelos britânicos. Mesmo em seu uso marítimo, o “lascar” pode ter origens militares. Os navios portugueses que defendiam fortes e outras possessões ao longo da costa carregavam um grande número de combatentes da Abissínia, na costa de Omã, bem como de Malabar. As associações e os significados marítimos do termo podem ter surgido dos portugueses e, mais tarde, dos holandeses e ingleses, treinando “*lascars* em armas” para equipar a artilharia em navios comerciais. No

13 BALACHANDRAN, G. Sovereignty, Subjectivities, Narrations: Nations and Other Stories from the Sea. *International Journal of Maritime History*, v. 21, n. 2, dez. 2009, p. 5-7.

século XVIII, quando os navios se tornaram mais especializados, “*lascar*” também começou a denotar um marinheiro, em vez de apenas um soldado autóctone num navio comercial.

Apesar de figurar nas leis e procedimentos da marinha mercante britânica e indiana do início do século XIX, o significado marítimo de “*lascar*” permaneceu maleável até depois da Primeira Guerra Mundial. A esmagadora maioria dos marítimos indianos empregados em navios britânicos de longo curso obtinham “contratos de *lascar*” ou “cláusulas de *lascar*” que, diferentemente dos acordos de cada viagem, mais usuais para marítimos europeus e americanos, representavam em sua principal variante um contrato de longa duração (de um a dois anos), cobrindo várias viagens que cruzavam o mundo.

Até o século XX, “*lascar*” continuava sendo usado na Índia britânica para descrever carregadores e trabalhadores “não qualificados” empregados nos departamentos do exército, ferrovias e obras públicas. Portanto, o termo se prestava facilmente a significados genéricos ou conflitantes. Por exemplo, um oficial colonial que aparece como uma “testemunha especializada” num inquérito sobre a perda do navio a vapor *Roumania* poderia afirmar, sem medo de contradição, que ele tinha “uma experiência considerável com esses *lascars* na Índia... nas colinas”, e os achava “absolutamente inúteis no tempo frio...”.¹⁴

Neste último uso, *lascar* era um “*coolie* comum”. “*Coolie*” é uma figura familiar nas narrativas de migração de mão de obra, no século XIX, para *plantations* coloniais na Índia, China e outras partes da Ásia. Os navios equipados para carregá-los também eram chamados de “navios *coolie*”. Graças ao preconceito colonial, às estratégias de negócios e às disposições da linguagem, o trabalhador indiano foi por muito tempo representado como um “*coolie*”. O *coolie* estava tanto nas fábricas de juta de Calcutá e nas fábricas de algodão de Bombaim e Kanpur quanto a bordo de um navio mercante. Desde o emprego de “*lascar*”, como termo genérico para todos os tipos de trabalhadores “não qualificados”, a desqualificação do trabalho marítimo e a instituição de hierarquias de trabalho mais acentuadas e racializadas em navios a vapor, foi um pequeno passo para a construção do *lascar* marítimo associado à imagem de um “*coolie*”. De fato, “*lascar*” se tornou rapidamente um marcador do *status* de *coolie*, e até mesmo sindicalistas britânicos descreviam rotineiramente marinheiros indianos como “trabalho de *coolie*”, por vezes intercambiando os termos “*lascar*” e “*coolie*”.¹⁵

“*Lascar*”, no entanto, tinha um significado muito específico a bordo de um navio a vapor. Cada departamento de um navio a vapor estava a cargo de um *serang*, ou, no salão, um chefe de bordo ou mordomo, assistido por um ou mais auxiliares, chamados *tindals*. O *serang* do convés era semelhante a um contramestre e era frequentemente a mais alta patente de um indiano num navio estrangeiro. Além dos três departamentos, oficiais de quarto ou timoneiros indianos (que os britânicos insistiam em descrever como *sukhanis* ou *seacunnies*) eram

14 PRO, BT, MT9/469B M 4354/1894, note, 8 mar. 1893.

15 Sobre a construção política e discursiva dos esforços dos ‘*coolies*’ e marítimos indianos para reivindicar mudança de identidade ver BALACHANDRAN, G. Making Coolies, (Un)making Workers: “Globalizing” Labour in the Late-19th and Early-20th Centuries. *Journal of Historical Sociology*, v. 24, n. 3, set. 2011.

contratados separadamente da outra tripulação e ocupavam uma posição estratégica a bordo de um navio.

As tripulações indianas comuns na sala de máquinas podiam ser *aagwalas*, *paniwalas*, *cassabs* etc., e as de garçons, padeiros, cozinheiros, copeiros, grumetes de salão e de cabine, mensageiros etc. A bordo do navio, “*lascar*” se referia exclusivamente a um marinheiro de convés comum. Excluía até o *serang* e os *tindals* do convés, quanto mais as tripulações de outros departamentos.

No entanto, no uso oficial do empregador e no uso popular em terra na Grã-Bretanha, todos os marinheiros indianos, independentemente da natureza do trabalho que realizavam num navio, eram agrupados como *lascars*.

Entre o século XVI e o início do século XX, “*lascar*”, “indiano”, “nativo” e “asiático” também eram termos intercambiáveis para marítimos de origem não europeia da vasta região do Oceano Índico, navegantes (ou antigos combatentes) de navios europeus.

As identidades eram conseqüentemente fluidas: quando os navios mercantes britânicos começaram a contratar mais tripulantes asiáticos e africanos, a partir da década de 1850, “*lascar*” era usado para descrever os marítimos do subcontinente indiano, bem como os marítimos chineses, malaaios, cingaleses, árabes e do leste da África. Algumas fontes chegaram a se referir aos marítimos turcos como *lascars*. Embora na década de 1920, “*lascar*” passasse a indicar apenas os marítimos do subcontinente, suas genealogias e histórias, ainda assim, ajudam a esclarecer os complexos e cosmopolitas ambientes de trabalho na navegação de meados do século XIX, principalmente no comércio da Ásia e do Oceano Índico. Não menos resiliente por sua complexidade, o cosmopolitismo permaneceu resistente aos esforços metropolitanos para purificá-lo ou discipliná-lo, pelo menos no início do século XX.¹⁶

Tomemos, por exemplo, os hindus que navegaram de Bombaim para um porto do Tâmisia em 1881. Embora a tripulação do convés incluísse principalmente homens de Surat, havia também aqueles de Bombaim, de Gogha, Mangalore e Tellicherry. O *serang* de 36 tripulantes da casa de máquinas era de Bombaim. Seu *tindal* vinha de Punjab. O restante da tripulação incluía um contingente de Zanzibar, um punhado de homens de Bombaim e alguns de Surat, Sylhet, Kutch, Karachi, Muscat, Bahrein, Aden e Moçambique.¹⁷

Não apenas tripulantes. As experiências de vida de trabalhadores marítimos a bordo e em terra também podem ser bastante diversas. O *Ellora* aportou em Londres em 1881, após uma viagem de Calcutá, com um *serang* de Madras. Os dois *tindals* eram provenientes de Calcutá e Jeddah. Os outros 23 membros da tripulação eram meia dúzia de Jeddah, quatro de Calcutá e quatro de Mascate, dois de Madras e dois de Aden, além de homens de Zanzibar,

16 Ver BALACHANDRAN, G. Subaltern Cosmopolitanism, Racial Governance and Multiculturalism: Britain, c. 1900-45. *Social History*, v. 39, n. 4, dez. 2014.

17 Crews of the *Indus* and *Ellora* below were enumerated in the 1881 UK census. Ver: <http://www.censusuk.co.uk/1881new.htm>.

Hyderabad, Ghazipur e Cannanore. Um dos homens de Madras neste navio era Ram Samy, com prováveis 45 anos de idade em 1881 e registro de batismo da paróquia de Horseferry Road, no oeste de Londres, onde morava desde 1861 com sua esposa Julia Ormond e os dois filhos, Sam e Mary.¹⁸

Dois exemplos do outro lado do mundo são suficientes para sublinhar o argumento. O *Coromandel* de Liverpool, que chegou a Sydney vindo de Londres em 1854, tinha um *serang* de Penang. Dois de seus três *tindals* eram de Calcutá, o terceiro de Bombaim. O restante da tripulação era formado por sete homens de Calcutá, cinco de Jeddah, quatro de Madras e quatro de Visakhapatnam e Aden, Penang, Manila e Patna cada uma com um membro.¹⁹ A tripulação do convés do *Sun Foo* de Londres, também numa viagem de Londres a Sydney, em 1873, foi liderada por um *serang* de Calcutá. Seus dois *tindals* eram Goriah e Poortes, que junto com Balajee provinham de Visakhapatnam na costa de Coromondal. Junto a eles, viviam e trabalhavam dois homens de Calcutá e dois de Hainan (China), três homens de Jeddah e três de Manila. Na equipe da casa de máquinas do *Sun Foo* tinha um *serang* de Jeddah e um *tindal* de Muscat, e era composta por cinco homens de Zanzibar, três de Aden/Port Said, dois de Muscat, dois da Dalmácia (na costa do Adriático), um de Calcutá e um de Cabo Verde. O cozinheiro chinês da equipe era de Hainan.²⁰

As tripulações refletiam a diversidade do mundo do trabalho marítimo nos principais portos de recrutamento, especialmente Calcutá e Bombaim. Sob o ímpeto de viagens mais rápidas e tráfego marítimo mais pesado, Calcutá e Bombaim haviam se transformado, na década de 1860, em praças cosmopolitas para os trabalhadores pobres de muitas partes do mundo, incluindo milhares de marítimos europeus em busca de trabalho. Com medo da miséria e do crime europeus que corroíam a autoridade racial britânica na Índia, o governo colonial interveio para racializar a miséria contratando policiais e agentes penitenciários das fileiras de marítimos britânicos desempregados. Também tomou medidas para impedir que navios descarregassem marítimos europeus em portos indianos e à força enviou para casa os que já estavam ali.²¹

Na ausência de um tratado anglo-americano para prender desertores, Bombaim e Calcutá se tornaram paraísos para os marítimos americanos.²² Calcutá era o lar de centenas de marinheiros chineses, muitos dos quais se misturava na população em geral de trabalhadores da cidade. Algumas das primeiras tripulações das casas das máquinas da P&O incluíam escravos capturados por navios britânicos e desembarcados em Bombaim,

18 Westminster City Council Library and Archives, Black Presence exhibition, online em <http://www.westminster.gov.uk/archives/blackpresence/22.cfm> (visto pela última vez em 16 de outubro de 2004).

19 State Records Authority of New South Wales: Shipping Master's Office; Passengers Arriving 1855-1922; SRNSW: NRS 13278, [X91] Reel 400 at <http://mariners.records.nsw.gov.au/1854/10/5410.htm>.

20 State Records Authority of New South Wales, Shipping Master's Office; CGS 13278, Passengers Arriving 1855-1922; X129-130, SR Reel 429, 1873 at <http://mariners.records.nsw.gov.au/1873/12/055sun.htm>.

21 FISCHER-TINÉ, Harald. Flotsam and Jetsam of the Empire? In: TAMBE, Ashwini; FISCHER-TINÉ, Harald (eds). **The Limits of British Colonial Control in South Asia**. Abingdon: Routledge, 2008.

22 West Bengal State Archives (WBSA), Bengal judicial proceedings, 13 jan. 1859, n. 65, Police commissioner's letter, 30 dez. 1858.

onde grandes comunidades de marítimos árabes e da África Oriental permaneceram até a década de 1920.²³

A fluidez, embora ainda não o cosmopolitismo, começou a endurecer-se parcialmente a partir do início do século XX. O crescimento dos sindicatos dos marítimos cristalizou a oposição da classe trabalhadora britânica aos marítimos estrangeiros. A oposição era em parte racial: “podemos tolerar alemães, escandinavos e holandeses”, declarou um delegado do sindicato de Salford, mas não “gregos, italianos, espanhóis, árabes etc.”.²⁴ O debate sobre o mérito de contratar *lascars* foi silenciado depois que um comitê parlamentar de 1902 endossou seu emprego. No entanto, isso levou a prolongadas disputas legais e políticas sobre quem poderia ser classificado como “*lascars* e outros marítimos nativos” e como “nativos da Índia”. Isso continuou até a década de 1920.²⁵

“Todos dão lugar aos asiáticos”?

VÁRIOS FATORES EXPLICAM o rápido crescimento do emprego de tripulações indianas em navios britânicos.

Primeiro, como já foi observado, foi a natureza da própria indústria: depois que as leis de navegação foram revogadas, os armadores britânicos não perderam tempo e exploraram a mobilidade de seu capital fixo.

As mudanças tecnológicas, sem dúvida, desempenharam um papel. O predomínio do vapor transformou o transporte marítimo, alguns trabalhos a bordo foram divididos em departamentos separados, exigindo habilidades bem diferentes daquelas do mundo das velas e mais próximas às de terra. As casas de máquinas das embarcações a vapor se assemelhavam muito mais às salas das caldeiras industriais do que a qualquer coisa nas embarcações à vela, e os salões à emergente indústria hoteleira. As mudanças tecnológicas, a rápida expansão do transporte marítimo, viagens mais rápidas e, graças aos canais, também mais curtas, e o acesso a novos mercados de trabalho contribuíram para a estratificação de habilidades e a redução da qualificação do emprego marítimo. Juntos, esses fatores também aumentaram de maneira plausível o ímpeto da mudança da vela para o vapor.

A “desqualificação” era mais discursiva e política do que tecnológica e menos ainda profissional. Muitas das novas tripulações subcontinentais da casa de máquinas vieram de Punjab, Mirpur e de outras partes do noroeste. Com a primeira visão do alto do mar provavelmente pelas vigias dos alojamentos, os primeiros dias no mar costumavam ser traumáticos.²⁶ No entanto, com o tempo, essas tripulações ganharam notável domínio na casa

23 National Archives of India (NAI), CI-SR/MS, Nov. 1880, 2022A, acting shipping master’s letter, 27 out. 1879.

24 PRO, MT 9/698/165/1902, f. 1118, union’s letter to the Board of Trade, 18 jan. 1902; ver também GUPTA, Parthasarathi. **Imperialism and the British Labour Movement, 1914-1964**. New Delhi: Sage Publications, 2002, p. 52.

25 BALACHANDRAN, op. cit., 2012, p. 30-34.

26 Como resultado, os primeiros dias de um novo bombeiro no mar foram nada menos que traumáticos: KORVIN,

de máquinas, incluindo a capacidade de realizar reparos mecânicos. Mas os empregadores não consideravam seriamente essas habilidades, parece que, em parte, porque eles mesmos estavam confusos com a grande variedade de projetos de engenharia naval e não acreditavam que as tripulações autodidatas da casa de máquinas possuíssem habilidades portáteis.²⁷ Os navios a vapor ainda exigiam habilidades tradicionais de marinharia no convés. No entanto, em geral, a “desqualificação”, a invisibilidade forçada de algumas habilidades e um ambiente marcado por acentuadas hierarquias raciais transformaram os navios a vapor com tripulações indianas num ambiente de trabalho altamente estratificado.

Com salários baixos e irregulares, frequentes ausências de casa e baixas arbitrárias em portos estrangeiros, a navegação marítima tornou-se uma ocupação cada vez menos atrativa na Grã-Bretanha do final do século XIX. Os armadores avaros faziam o possível para economizar nos salários, por exemplo, pagando as tripulações britânicas em portos indianos com as depreciadas rupias na década de 1880 e substituindo-as por tripulações locais mais baratas.²⁸

Os salários aumentavam de acordo com a produtividade do trabalho na maior parte do oeste industrializado e do Japão antes da Primeira Guerra Mundial. Mas, na Grã-Bretanha, os salários reais dos marítimos caíram, de acordo com uma estimativa, cinco por cento entre 1890 e 1905, período em que o produto nacional real *per capita* da Grã-Bretanha subiu oito por cento.²⁹ Os baixos salários relativos foram mais um golpe no *status* ocupacional da navegação marítima na Grã-Bretanha.

Proprietários e oficiais também alegavam que os marinheiros britânicos eram indisciplinados e violentos. “Os marítimos britânicos bebem, disputam e querelam e são insubordinados”, entou um ex-comandante da P&O. Essa companhia deixou de empregar tripulantes britânicos porque “eram turbulentos e parte [...] estava constantemente na prisão...”.³⁰

Reclamações dessa natureza coincidiram com o crescimento dos sindicatos. Os armadores britânicos eram notoriamente contra os sindicatos e criaram a Shipping Federation (Federação da Navegação) expressamente para furar greves. No ambiente autoritário de um navio mercante, era fácil condenar qualquer sinal de atividade de chão de fábrica como insubordinação. Consequentemente, o ânimo dos marinheiros britânicos declinou tão rapidamente quanto sua suposta reputação.³¹ Nem os observadores contemporâneos

Gabor (ed.). **Memoirs of Khawajah Muhammad Bux, Australian Businessman** (traduzido do Urdu por Syed Haider Hassan), Rawalpindi, 2006, p. 19-20.

27 Para uma ideia das negociações sobre habilidades em diferentes ambientes da casa de máquinas, ver: GARDEZI, Hassan N. (ed.). **Chains to Lose: Life and Struggles of a Revolutionary – Memoirs of Dada Amir Haider Khan**. New Delhi: Patriot Publishers, 1989, especialmente o capítulo 3.

28 BALACHANDRAN, op. cit., 2012, p. 38.

29 DIXON, C. H. *Seafarers and the Law: An Examination of Legislation on the British Merchant seamen's Lot, 1580-1918*. unpublished Ph.D. thesis, University College, London, 1981, p. 233-4.

30 NAI, FC, SC, March 1901, 135-42A, enclosures to A.M.'s note, 8 out. 1900.

31 TRAINOR, Luke. *The Historians and Maritime Labour, c. 1850-1930*. **Research in Maritime History**, n. 9, p. 277-94, dez. 1995.

deixaram de perceber a conexão entre o crescente sindicalismo na Grã-Bretanha e o emprego de marítimos coloniais e estrangeiros.³²

Alguns atribuíam o comportamento dos tripulantes britânicos aos efeitos do calor tropical. Até a década de 1970, o National Union of Seamen - NUS (Sindicato Nacional dos Marinheiros) aceitava os “problemas do calor no alojamento” como motivo suficiente para empregar marítimos asiáticos!³³ Os estereótipos sobre a vulnerabilidade das tripulações europeias ao calor complementavam os preconceitos sobre a vulnerabilidade das tripulações indianas ao frio. Estes últimos serviram para justificar restrições geográficas ao emprego até a Segunda Guerra Mundial.³⁴

Os temores dos oficiais de tripulações britânicas indisciplinadas pioravam a leste e ao sul do Canal de Suez. Esses medos também merecem ser vistos à luz das inseguranças dos oficiais sobre as mudanças que estavam ocorrendo nos navios mercantes no momento. O crescimento do transporte marítimo e da propulsão a vapor criou novas oportunidades para os engenheiros marítimos, muitos deles de famílias de classe média em dificuldades, sem tradição ou experiência no mar. Mesmo no convés, oficiais mais jovens podem ter se sentido desafiados a enfrentar velejadores mais velhos que passaram boa parte de suas vidas em embarcações à vela.

Houve também mudanças profissionais perturbadoras. As companhias de navegação, com novos investimentos pesados em vapor, buscaram economizar na tripulação às custas de oficiais e engenheiros que eram considerados “muito caros para aquele novo ambiente marítimo”.³⁵ A lei britânica de marinha mercante de 1894 ameaçou outras mudanças, especialmente pelo estabelecimento de normas mais formais para promoções e punições, que incluíam a cassação da licença por desvios profissionais e ofensas pessoais. O telégrafo tornou os capitães mais diretamente responsáveis perante os armadores, ressaltou o papel dos agentes de navegação em relação ao do capitão e sua equipe e estimulou as primeiras tentativas de centralizar o gerenciamento do transporte marítimo irregular. O telégrafo também possibilitou estadias mais breves nos portos e itinerários irregulares mais complexos, o que, por sua vez, implicava longas ausências de casa.³⁶ Retirar dos capitães a responsabilidade comercial dos embarques implicava diminuir suas comissões, e reduzir seu lucro e autoridade.³⁷

A aparente receptividade às tripulações indianas, portanto, era uma valiosa afirmação da posição e da autoridade dos comandantes e oficiais. Como se gabava um ex-capitão da P&O, os marinheiros indianos estavam “contentes com seu destino [...], dóceis com a disciplina

32 NAI, SC, 1275-80B-July 1890, Bombay shipping master’s report.

33 Modern Records Centre, Warwick (MRC), MSS 175A/126, NMB, WP10 memorandum, ‘UK Ships Manning Agreements: Non-domiciled Ratings’, undated.

34 BALACHANDRAN, op. cit., 2012, p. 126-35.

35 MUNRO, J. Forbes. **Maritime Enterprise and Empire: Sir William Mackinnon and his Business Network, 1823-93**. Suffolk: The Boydell Press, 2003, p. 125.

36 LEW, Byron; CATER, Bruce. The Telegraph, Coordination of Tramp Shipping, and Growth in World Trade, 1870-1910. **European Review of Economic History**, v. 10, n. 1, 2006, p. 147-73.

37 Munro, op. cit., p. 125.

ordinária”, e geralmente inclinados a “fazer o trabalho como deviam”. Eles “se harmonizavam mais livremente que os europeus [...] e se viravam para ajudar-se mutuamente” quando um deles caía de doença ou exaustão. Os marinheiros indianos não regulavam sua jornada de trabalho pelo relógio e eram capazes de labutar por longas horas. Desta forma, o emprego de tripulantes indianos garantiu que os oficiais vigiassem em lugar de tirar o casaco [...] e ficar agindo como se fora um contramestre. Os marinheiros indianos eram conseqüentemente “mais completamente empregados do dono do navio [...] que qualquer outro grupo de homens”.³⁸ As equipes europeias não podiam “competir, resistir e prosperar da mesma maneira” que as equipes indianas. “Todos dão lugar ao asiático [...]”.³⁹

No entanto, segundo os oficiais, em última análise, decisões sobre a tripulação eram ditadas pelos armadores, para quem empregar marítimos indianos significava grandes vantagens financeiras. Havia três componentes principais no custo da tripulação: salários, acomodação a bordo e provisionamento. As tripulações indianas eram mais baratas que as outras em todos os três aspectos. Empregá-los também levava indiretamente a outras economias.

As comparações diretas de salários são difíceis porque as patentes e salários das tripulações indianas eram mais estratificadas do que entre as tripulações europeias. Dito isto, numa média aproximada, os marítimos indianos recebiam entre um quinto e um quarto do salário de um marinheiro britânico. Eles também recebiam menos que os marinheiros chineses, malaios ou outros asiáticos.

Os salários também não aumentaram muito antes da Segunda Guerra Mundial. O salário mensal de um *serang* num navio britânico era de cerca de Rs 35* em 1884, enquanto o de um *tindal* variava entre Rs 25 e 28. O salário dos *lascars* e bombeiros era em média de cerca de Rs 18 num navio bem administrado. Enquanto em 1925 o salário mensal de um *serang* havia subido para quase Rs 60, os salários de *tindals*, *cassabs*, chefe ou oficial de máquinas, abastecedor, lubrificador, e *lascars* variavam entre Rs 26 e 30, e os de *lascars* e bombeiros comuns entre Rs 18 e 24.* Em contrapartida, os salários mensais dos marítimos britânicos dobraram de £4/10 em 1914 para £9 em 1939.

Não se sabe muito sobre os salários dos chineses e malaios, que parecem ter variado com o porto e o tempo de engajamento. As tripulações malaias do convés eram muito demandadas em Calcutá, no inverno, graças às restrições sazonais no emprego de equipes indianas nas águas do Atlântico Norte. Os marítimos chineses em Hong Kong e Xangai receberam remuneração menor que seus compatriotas em Cingapura. Em Cingapura, em 1939, um marinheiro chinês recebia cerca de duas vezes e meia o salário de um marinheiro indiano, e cerca de duas vezes o de um marinheiro malaio. No entanto, os marítimos chineses

38 HOOD, W. H. **The Blight of Insubordination: The Lascar question and rights and wrongs of the British shipmaster.** Including the Mercantile Marine Committee Report. Londres: Spottiswoode and Co., 1903, p. 42-50; also WHITE, L. G. W. **Ships, Coolies, and Rice.** Londres: Sampson Low & Co., 1936, p. 62-3.

39 HOOD, op. cit., p. 7-13.

* N. E.: Rs é a abreviatura da moeda indiana (Rúpia).

em Hong Kong e Xangai receberam apenas um pouco mais do que os indianos, enquanto os engajados em Calcutá receberam um pouco menos que os marítimos malaios.⁴⁰

Essas diferenças salariais não implicavam diferenças proporcionais nos custos relativos aos níveis de pessoal. Acreditando que a segurança se encontra no número, se fossem acessíveis, os armadores contratavam de três a quatro marítimos indianos para trabalhos para os quais só teriam contratado dois britânicos, mesmo que isso significasse, como justificadamente reclamavam os sindicatos, ir para o mar em embarcações subtripuladas. No entanto, dados os diferenciais salariais, substituir uma equipe britânica minimamente suficiente por uma equipe indiana muito mais adequada significava uma redução substancial na massa salarial. Por inibir o esforço e impedir melhorias na eficiência, os baixos salários podem ter levado ao excesso de mão de obra. A insistência dos empregadores, quando as tripulações indianas se habilitavam à compensação por horas extras no final da década de 1930, de que isso deveria assumir a forma de folga, em vez de pagamentos monetários, sugere que eles estavam cientes do excesso de pessoal, mas eram incapazes ou não queriam fazer nada sobre isso.

Os diferenciais gerais de custo salarial entre as tripulações chinesa, malaia e indiana eram muito menores. Portanto, as decisões sobre escolhas de tripulação dependiam dos cronogramas das viagens e da logística da tripulação. Nas décadas de 1920 e 1930, o MV *Oakbank* contratou tripulantes indianos, chineses e malaios em Calcutá.⁴¹ Sua tripulação era composta por 15 chineses, 18 malaios e 20 indianos. O custo mensal dos salários de uma equipe malaia chegava a Rs 940. A tripulação indiana custava menos (Rs 732) e a tripulação chinesa, um pouco mais (Rs 740). A embarcação engajou indianos ou chineses no salão e na sala de máquinas. Com sete membros na casa de máquinas e sete no salão, a tripulação chinesa custou Rs 400 e Rs 370, respectivamente. A tripulação indiana de 12 membros na casa de máquinas custou Rs 360 e a tripulação do salão de sete membros, Rs 330.

Equipes maiores poderiam implicar a necessidade de mais espaço para acomodação. Mas as leis de navegação indianas garantiam que isso não fosse um fardo para os armadores.

Em 1860, as equipes indianas tinham beliches de quatro pés quadrados (ou 24 pés cúbicos) e as britânicas, beliches de nove pés quadrados ou 54 pés cúbicos para cada um. Em 1876, esses tamanhos de beliche foram aumentados para seis pés quadrados (36 pés cúbicos) e 10 pés quadrados (60 pés cúbicos), respectivamente. Em 1894, o tamanho dos beliches da tripulação britânica havia aumentado para 12 pés quadrados (72 pés cúbicos) e, em 2006, para 15 pés quadrados (ou 120 pés cúbicos, com a altura do convés subindo para oito pés).

Desde o século XIX, as regulamentações da marinha mercante da Índia especificavam dietas para os marítimos indianos. Até 1906, os armadores que empregavam tripulações

40 NAI, CD, MMII, 11MII (2)/31, maio 1936, 1-41A.

41 NAI, CD, MMII, 11MII (2)/31, maio 1936, 1-41A.

britânicas não tinham obrigação semelhante. No entanto, as dietas dos marítimos indianos eram inferiores às dietas às quais os marítimos britânicos estavam acostumados, além de mais baratas. As provisões para os marítimos indianos também custavam significativamente menos do que para os marítimos árabes ou chineses.

Depois que as escalas legais foram introduzidas, a quantidade, a qualidade e a variedade das dietas marítimas britânicas melhoraram rapidamente. As dietas dos marinheiros indianos tinham pouca ou nenhuma variedade. Resistiu-se fortemente às tentativas de introduzir variedade, que eram vistas como novas concepções identitárias e de relações sociais. Como um oficial ignorante desdenhosamente observou sobre as demandas dos marítimos de Bombaim de incluir café em suas dietas oficiais, um produto que eles traziam a bordo e já consumiram às suas próprias custas: “Isso provavelmente foi exigido porque incluído na escala europeia. O café não faz parte da dieta comum dos *lascars* e parece não haver boas razões para sua inclusão”.⁴²

Acordos mais longos que cobriam várias viagens também significavam gastos menores dos empregadores na expedição, corretagem e taxas de engajamento e descarga da tripulação, além de maior flexibilidade para planejar as viagens e itinerários dos navios. Os marítimos indianos também trabalhavam por jornadas mais longas – 72 a 84 horas semanais não eram incomuns – e mesmo após o horário regulamentar ter sido introduzido na década de 1930, o trabalho extraordinário das equipes indianas era compensado com folga em vez de salários extras.

Os marítimos indianos não podiam desembarcar fora do subcontinente. A intenção manifesta era protegê-los de ficarem encalhados e deixados ao desamparo em portos estrangeiros. No entanto, dado os diferenciais salariais que prevaleciam, poucos armadores contestavam uma restrição que aumentava seu controle sobre as tripulações indianas. Eles também se opuseram às tímidas tentativas de relaxar essa restrição, mas em 1931 obtiveram o direito de desembarcar marítimos indianos em portos estrangeiros!⁴³

Os indianos eram menos propensos a desertar do que marinheiros de outras nacionalidades.⁴⁴ Logo, eles formavam uma presença menor e menos visível, mesmo nos portos britânicos, do que seus colegas árabes e chineses. Também não eram temidos como veículos de subversão oriental dos valores ocidentais, da moral e condição feminina, da mesma maneira que os marítimos chineses com sua presumível inclinação para traficar ópio e operar “antros do vício oriental”. Essas diferenças são refletidas na ficção popular, onde o “lascar” era uma figura menos onipresente e mais ambivalente (por exemplo, em Arthur Conan Doyle) do que os marinheiros chineses. Estes últimos foram mais frequentemente difamados, notoriamente nos romances de Sax Rohmer, mas também pelas mãos de observadores simpáticos como Stan Hugill, por vícios criminosos, e como fontes de

42 NAI, CD, MMII, Nov. 1931, 1-23 A, J.A. Woodhead's minute, 27 jun. 1930.

43 See NAI, CD, MMII, 11 MII(9)/31, nov. 1933, 1-19A.

44 BALACHANDRAN, op. cit., 2012, p. 177-84.

“contágio oriental” e corrupção, principalmente de mulheres – Canton Kitty é uma alcunha popular para uma mulher branca acompanhada de um homem chinês, ou pior, para alguém que havia “fumado ópio até estranhamente se parecer a um homem chinês”.⁴⁵ Portanto, apesar da duradoura oposição sindical, os marinheiros indianos tinham, em geral, uma presença menos controversa na marinha mercante britânica do que os marinheiros árabes ou chineses.

Sindicatos britânicos e marítimos indianos

QUASE IMEDIATAMENTE APÓS seu surgimento, na década de 1880, os sindicatos de marítimos britânicos começaram a fazer campanha contra tripulações asiáticas. Essa oposição variou em extensão e intensidade, culminando na virada do século e na década de 1930, quando o Partido Trabalhista também manifestou apoio explícito a uma política de emprego apenas britânico, e, com exceção das duas guerras mundiais, permaneceu incansável até a década de 1970. Por volta de 1900 e mais perceptivelmente a partir da década de 1920, essa oposição se espalhou para autoridades portuárias, missionários, a polícia local e o Ministério do Interior. Em 1911, os armadores concordaram em fazer contribuições adicionais ao fundo de pensão dos marinheiros britânicos, na proporção do número de tripulantes indianos que empregavam. Com o objetivo de proteger os benefícios dos então membros do fundo, esse acordo provou ser uma salvaguarda duradoura do ponto de vista dos empregadores. Desnecessário acrescentar que os marítimos indianos não eram admitidos no fundo. Na década de 1970, o NUS levou isso a uma conclusão lógica quando começou a cobrar dos proprietários uma “taxa sindical” pela contratação de equipes indianas!⁴⁶

Os esforços dos sindicatos britânicos para conferir o emprego de marítimos indianos assumiram várias formas. Na década de 1890, a National Sailors’ and Firemen’s Union (União Nacional de Marinheiros e Bombeiros – NSFU) exigiu igualar os espaços de beliche para as tripulações indianas e britânicas. No entanto, o líder mais proeminente da NSFU, J. Havelock Wilson, não pensou em exigir espaços maiores para os “baratos bombeiros ‘Coolie’” enquanto protestava contra “a preferência por seu emprego”. Nem ele tentou esconder sua verdadeira intenção, ou seja, reduzir ou eliminar tripulações indianas em navios britânicos.⁴⁷

As autoridades de saúde dos portos britânicos também se queixavam de espaços lotados e condições insalubres. Mas eles encontravam resistência de companhias de navegação lideradas pelo P&O, para quem maiores espaços para a tripulação eram um

45 HUGILL, Stan. *Sailortown*. Londres: Routledge and K. Paul, 1967, p. 123-4; SALTER, J. *The East in the West or work mong the Asiatics and Africans in London*. London: Partridge and Co., c. 1896, caps. 3-4; sobre medos sexualizados de contágio moral, ver MILLIGAN, Barry. *Pleasures and Pains: Opium and the Orient in 19th Century British Culture*. Charlottesville: University of Virginia Press, 1995, cap. 5.

46 HOPE, op. cit., p. 455; on the ‘levy’, see MRC, MSS 175A/Box 125, in particular ‘Non-European Manning’, memorandum, 18 set. 1974.

47 PRO, MT 23/92, letter, 9 dez. 1895.

desafio particular. Os marítimos do subcontinente compunham uma proporção esmagadora das equipes da P&O. Suas embarcações eram especialmente equipadas para transportá-los, e novas regulamentações especiais teriam implicado mudanças caras. Consequentemente, a P&O se mobilizou junto a uma ampla frente, trocando reivindicações culturais sobre os “hábitos de vida e sono” asiáticos, o sabor de “ghee e dos condimentos” e os odores da “culinária marinha indiana” e reivindicações políticas sobre a soberania da lei colonial indiana; e orquestrar petições em nome de marinheiros indianos que protestam por serem vítimas das “intenções benevolentes” e da “filantropia fatal” de indivíduos empenhados em sacrificar seus meios de subsistência por alojamentos confortáveis a bordo.⁴⁸ Um “lascar nativo” tinha apenas metade da capacidade de um marinheiro europeu, dizia uma dessas petições, e nenhum empregador podia se dar ao luxo de tratá-las a par! Além disso, “os navios que navegamos são como palácios, e nossos alojamentos são muito superiores ao que podemos esperar ter em terra”.⁴⁹ O ponto alto da intervenção da P&O ocorreu em 1900, quando Alexander Mackay (mais tarde Baron Inchcape) chegou a Calcutá, onde, no decorrer de uma única reunião, converteu as principais autoridades coloniais à visão de sua empresa.⁵⁰

A NSFU exigia remuneração e condições de trabalho iguais para as tripulações de todas as nacionalidades. Isso era retórica vazia. Na realidade, a oposição do sindicato aos marítimos indianos, com base numa suposta capacidade, repudiava qualquer noção de igualdade. Sua habitual tática de ridicularizar os marinheiros indianos como “*lascars*” ou “*coolies*” era calculada para lhes negar a admissão na mística fraternidade do mar e na classe trabalhadora moderna, e refletia e reforçava essa desigualdade. Na prática também, na década de 1930, o NUS, profundamente envolvido desde 1919 numa aliança corporativista com armadores britânicos, cultivava a intenção de sustentar e reproduzir essa desigualdade. Por exemplo, rejeitou a convenção da OIT em 1936 e negociou a semana de trabalho mais longa para as tripulações indianas, em oposição aos desejos de seus sindicatos que, em contraste com o NUS, haviam defendido ativamente e votado na convenção de 1936.⁵¹

A NSFU (e mais tarde a NUS) alegou que marítimos indianos colocavam vidas britânicas em risco. Tais alegações encontraram respaldo especialmente após acidentes no mar. Outra tática era protestar contra o uso de tripulações indianas em navios que levavam mulheres e crianças britânicas.⁵²

Afirmava-se frequentemente que os marítimos indianos eram incapazes de trabalhar no frio e eram inúteis durante uma tempestade. Partidária e polarizada, a “opinião de

48 NAI, LD, Oct. 1895, prog. 265, app. 79, J. Playfair’s speech.

49 NAI, LD, Oct. 1895, proceeding 262A, app. 78 and 267A, app. 81; sobre o papel da P&O nesta campanha, ver: OIOC, L/E/7/696, A. Challis to Board of Trade, 13 jan. 1911.

50 NAI, LD, jan. 1893, nos. 51-153, J.E. O’Conor’s note, 12 jan. 1901. Em 1900, os tribunais britânicos decidiram que os navios britânicos tinham que seguir a lei britânica nas águas britânicas. Isso deixou a P&O e outras empresas livres para alocar os espaços da tripulação conforme a lei indiana ao sul de Suez e em viagens no Oceano Índico: ver NAI, FC-SC, 231-44A.

51 For more details, see BALACHANDRAN, op. cit., 2012, cap. 7.

52 PRO, MT9/469B M 4354/1894, note, 8 March 1893; OIOC, L/E/9/970, parliamentary replies, 17 out. 1940.

especialista” só ajudou a transmitir e reproduzir esses preconceitos, em razão dos quais as tripulações indianas trabalhavam e viviam sob o escrutínio estreito e inflexível de oficiais e passageiros que, curiosamente, intensificavam-se, em vez de diminuir, em tempos de perigo ou emergência.⁵³

A acusação de que as tripulações indianas do convés eram inúteis no frio falava diretamente de preconceitos raciais. Medo e fatalismo foram outros tropos conhecidos em relatos de imagens vívidas de marítimos indianos encostados uns aos outros a proteger-se do frio e encolhidos de medo quando seu navio se deparava com um problema. Um repórter do *Hull Daily Mail* descreveu sua viagem de Bombaim a Aden em uma “noite escura das monções”, quando o timão do navio quebrou nas primeiras horas da manhã,

meia dúzia de “coolies” foram chamados para ajudar nos reparos, a embarcação estava em sérias dificuldades e, na escuridão total, não havia nenhum lascar no convés... Eles estavam no convés, ah, sim! Dois estavam escondidos dentro de ventiladores, um na parte da frente da claraboia da sala de máquinas e os outros sob os tambores principais do guincho como ratos meio afogados! Faltava-lhes essencialmente “coragem moral”,⁵⁴ que é a grande característica do caráter do marinheiro britânico.⁵⁵

Ou nas palavras do primeiro-ministro Lloyd George ditas no meio de uma guerra na qual quase 4.000 marítimos indianos pagaram com suas vidas, os “*lascars*” careciam da “coragem dos homens brancos”.⁵⁶

As retóricas alegações do “verdadeiro marinheiro britânico” eram, como observa Isaac Land, compostas por “duas partes que se reforçam mutuamente”, a saber, “uma identidade racial infligida por gênero e uma masculinidade que era [...] uma expressão de traços étnicos inatos”. Discursos gerais sobre raça e adaptabilidade a condições climáticas extremas também ecoaram com ressonâncias ocultas de classe e reivindicações para governar.⁵⁷

A preocupação pública e parlamentar sobre os efeitos do emprego de marinheiros mercantes estrangeiros na reserva naval da Grã-Bretanha em tempo de guerra levou a um inquérito em 1902.⁵⁸ Insistindo que eles eram indispensáveis ao transporte britânico, os armadores disseram que os marítimos indianos formavam tripulações tão capazes para qualquer clima que muitos mestres nunca contratariam tripulações europeias enquanto as tripulantes indianos estivessem disponíveis. Apesar da aberta hostilidade de Havelock Wilson, o comitê de 1902 endossou o emprego de “*lascars*” que eram, regra geral, “moderados” e constituíam “equipes agradáveis e satisfeitas”. Além disso, eram súditos britânicos com

53 Para um exemplo, ver London Metropolitan Archives (LMA), PS/TH/W/01/014, record of the inquiry into the sinking of the *Oceana*, 1912.

54 “two o’clock morning courage”, no original, provavelmente uma referência à famosa frase de Napoleão Bonaparte: “As for moral courage, it is very rare, he said, to find that kind found at 2 o’clock in the morning; that is to say, courage in the face of the unexpected”. N.T.

55 16 jan. 1902.

56 PRO, MT 9/1087 M. 5189/17, speech to trade unionists, 31 jan. 1917.

57 LAND, Isaac. *Customs Of The Sea: Flogging, Empire, and the “True British Seaman”, 1770 to 1870. Interventions*, v. 3, n. 2, 2001, p. 172.

58 British Parliamentary Papers (BPP), v. 62, 1903, Cd. 1608.

uma justa reivindicação de emprego em navios britânicos, que também haviam afastado “embarcações comerciais nativas” ao longo da costa indiana.⁵⁹

O relatório do comitê apoiou uma aberta oposição aos marítimos indianos nas duas décadas seguintes. A ira do sindicato foi depois dirigida principalmente aos marítimos chineses e árabes até a década de 1920.

“Músculos do Império”

É LUGAR COMUM que o Império Britânico era ligado pelas ferrovias, pela marinha e pelo telégrafo. Como observa Ian Kerr, para o contexto das ferrovias, o trabalho colonial era um ingrediente invisível nessa ligação.⁶⁰ Embora o emprego de trabalhadores coloniais em sua frota mercante tenha evocado protestos na Grã-Bretanha, é discutível se a oferta de mão de obra nativa (ou seja, britânica branca) teria acompanhado o rápido crescimento da marinha mercante britânica numa época em que a Marinha Real também estava se expandindo rapidamente. Como um memorando da NUS reconheceu em 1977, as tripulações indianas se mostraram indispensáveis para a navegação britânica apenas em parte pelos baixos salários do setor. Mesmo que os salários tivessem sido mais altos, era “puramente especulativo” se suficientes marítimos britânicos teriam se apresentado, ou se “a dependência de mão de obra britânica de alto custo teria sido um impedimento para [...] [o] crescimento [da marinha mercante britânica]”.⁶¹

O comitê de 1902 citou o monopólio britânico da navegação indiana para justificar o emprego de marítimos indianos em navios britânicos. Não se esperava que o comitê reconhecesse que esse monopólio também era sustentado por subsídios das receitas indianas. Mas na década de 1930, nacionalistas indianos que protestavam contra a discriminação salarial e de emprego de marítimos subcontinentais em navios britânicos argumentavam que, sem o acesso subsidiado imposto a Índia, China, África e à costa árabe, o emprego nos navios britânicos diminuiria para 30.000 trabalhadores das categorias mais mal pagas.⁶²

O estado imperial tinha um interesse direto em empregar mão de obra marítima colonial barata. Em 1870, a P&O recebeu um subsídio de 450.000 libras para o transporte de correspondência para Índia e China. Em 1900, os subsídios imperiais à navegação totalizavam quase 2 milhões de libras, dos quais um terço era proveniente de orçamentos coloniais.⁶³ Amplamente considerado extravagante, esse subsídio chegava a 17 pence (ou 17d) por libra de correspondência para a Índia, comparado com 11d para os Estados Unidos

59 BPP, v. 62, 1903, Cd. 1607, paras. 14-16.

60 KERR, Ian. **Building the Railways of the Raj, 1850-1900**. Delhi: Oxford University Press, 1995.

61 MRC, MSS 175A, Box 127, ‘Legislature and the Lascars’, jan. 1977.

62 NAI, CD, MMII, Nov. 1935, 24 MM-II/35, 1C, Mehta to Lansbury, 1 abr. 1935; Nehru Memorial Museum and Library (NMML), Master Papers, MA 25/1, David Erulkar’s letter, 2 fev. 1934.

63 HEADRICK, Daniel. **Tools of Empire: Technological Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940**. Oxford: Oxford University Press, 1988, p. 36-37.

e 14d para a África do Sul e a Austrália. Segundo Freda Harcourt, subsídios para transporte de correspondências excederam um terço do total das receitas da P&O na década de 1870 e chegaram a uma média de um quinto entre 1840 e 1914.⁶⁴ Os contemporâneos acreditavam que esses subsídios, que também excederam os dividendos da empresa, permitiram práticas anticompetitivas da P&O. É discutível quanto maior teria sido o subsídio se a P&O não tivesse acesso a tripulações indianas baratas.

Os subsídios para transporte de correspondências são um bom exemplo do nexos mutuamente vantajoso entre o estado e as principais companhias marítimas do Império Britânico, e entre o poder imperial e o lucro comercial. Às vezes, esse nexos beirava o clientelismo ou corrupção. Assim, por exemplo, em 1925, o India Office (Departamento da Índia) ignorou sistematicamente a quebra de regras pela P&O ao empregar tripulações indianas em seus cruzeiros de verão no Mar do Norte, cujos passageiros incluíam seus próprios funcionários mais graduados!⁶⁵ Frequentemente, os juros imperiais e o lucro privado precisavam ser conciliados à custa pública. Na medida em que as equipes indianas baratas reduziam o ônus dessa conciliação sobre as receitas do governo, elas eram um ativo imperial que merecia proteção.

Os trabalhadores marítimos indianos se tornaram um ativo indispensável quando o império entrou em guerra. Nas guerras mundiais, além de navios mercantes, marinheiros indianos tripularam navios de tropas, navios hospitalares, navios de suprimentos e outras cartas marítimas inglesas (admiralty charters). Cerca de 3.500 marítimos indianos foram mortos na Primeira Guerra Mundial e em torno de 5.000 na Segunda. 1.200 marinheiros indianos foram feitos prisioneiros em cada guerra. No final da Segunda Guerra Mundial, os armadores britânicos declararam que “o marinheiro indiano ... [tinha] um excelente histórico na paz e na guerra”.⁶⁶ Isso era em parte bombástico para o próprio interesse.⁶⁷ Mais do que nunca, durante as duas guerras mundiais, os marítimos indianos se tornaram, na descrição apropriada de Frank Broeze, os “músculos do império”.⁶⁸

Recebido em: 03/06/2020

Aprovado em: 17/07/2020

64 HARCOURT, Freda. British Oceanic Mail Contracts in the Age of Steam, 1838-1914. *Journal of Transport History*, v. 9, n. 1, 1988, p. 6.

65 OIOC, L/E/9/956, especially Kershaw's note, 27 jul. 1925.

66 PRO, MT/4266, F. 101812, 'Report of sub-committee', 11 out. 1945, p. 5.

67 Para o context, ver BALACHANDRAN, op. cit., 2012, cap. 7.

68 BROEZE, Frank. The Muscles of Empire: Indian Seamen and the Raj, 1919-1939. *Indian Economic and Social History Review*, v. 18, n. 1, 1981, p. 43-67.