

**Organizando a categoria: associativismo e sindicalismo no universo da estiva manauara, 1899-1925**

Maria Luiza Ugarte Pinheiro \*

Departamento de História

Universidade Federal do Amazonas

Manaus (AM)

Brasil

174

## Resumo:

Os estudos acerca dos estivadores manauaras possibilitou recuperar dimensões silenciadas da luta de classe em Manaus. Seus pronunciamentos que chegaram até os dias atuais através da imprensa cotidiana, não faziam concessão às expectativas ordeiras e cordiais como as que desejava uma historiografia “bem comportada”. Para eles, todo o momento de expansão e crise da economia gumífera foi marcado por um fecundo processo de experimentação. Este artigo aborda o processo associativo da categoria, sua presença no cenário político através das greves deflagradas ao longo de vários anos, suas reivindicações e protestos, suas tensões internas e a busca constante de uma participação autônoma.

Palavras-chave: História Operária, sindicalismo, associativismo, Estivadores.

-----

Organizing the class: Associations and Unions in Manaus` stowage universe 1899-1925

Studies about the stevedores of Manaus allowed to recover silenced dimensions of class struggle in the city. Their pronouncements have survived until the present day through the daily press, which didn't make concessions to the orderly and cordial expectations as wanted by the "well-behaved" historiography. For them, all the period of rubber expansion and economic crisis was marked by a fruitful process of experimentation. This article discusses the class associative process, their presence on the political scene through the strikes triggered over several years, their demands and protests, its internal tensions and the constant pursuit of an autonomous participation.

Keywords: History Workers, Associations, Dockers.

-----

Já mencionamos em trabalho anterior, que uma das características mais marcantes da historiografia amazonense tem sido a valorização acentuadamente positiva do fenômeno urbano engendrado pela economia gumífera, fenômeno esse sempre recuperado como um exemplo maior de força da “modernidade burguesa” a impor elementos de “civilização” à selva circundante, cujo primitivismo e arcaísmo haviam dado a tônica da vida regional nos séculos anteriores. Mesmo nos

\* Bolsista de Produtividade em pesquisa do CNPq. Contato: maria.pinheiro@pq.cnpq.br; malu.ufam@gmail.com.

raros momentos em que no conjunto dessa produção – marcadamente conservadora e apologética – emergem lampejos de crítica social ao processo histórico decorrido nos marcos do chamado “ciclo da borracha”, onde essa dicotomia entre a “metrópole moderna” e a selva primitiva é fortalecida. Dessa forma, enquanto o seringal é visto como o espaço da perdição, ligado a formas rudimentares de produção, do mandonismo arbitrário e truculento do seringalista, do trabalho insano, do paludismo, do beribéri, do flagelo e da morte do nordestino, a cidade é percebida como sendo a sua antítese, espaço da realização do mundo burguês, europeizado e asséptico. Ao “inferno” do seringal a borracha oferece, como numa “justa contrapartida”, a “cidade risonha”, harmônica e próspera que legitima e reforça o modelo de exploração vigente à época na região.<sup>1</sup>

Assim, a verdadeira ode empreendida ao “ciclo da borracha” produziu a Manaus idealizada que ainda hoje acalenta esperanças de retorno à um passado de prosperidade, progresso e enriquecimento. A produção da “Manaus: Paris das Selvas” foi um empreendimento árduo a que se empenharam gerações de manauaras “ilustrados” desde os anos 20. Seus principais expoentes vivenciaram, não o apogeu da borracha (ainda eram crianças ou jovens de tenra idade), mas o período subsequente, da lenta degradação da cidade que a decadência do extrativismo da goma elástica engendrou.<sup>2</sup> O fascínio foi gerado, portanto, a partir de uma sensação de perda materializada nos anos 40, na total falência dos principais serviços urbanos. É essa sensação de perda que impele boa parte da jovem intelectualidade manauara a um recuo saudosista, pouco propenso a ver na “cidade do caucho” manifestações degeneradas da vida urbana como as vivenciadas pelos estivadores.

---

<sup>1</sup> PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus, 1899-1925. Manaus:Edua, 2ª ed., 2003.

<sup>2</sup> A título de exemplo: Arthur César Ferreira Reis nasceu em 1906 e Mario Ypiranga Monteiro em 1909. Antônio Loureiro e Luís Maximino Correa são de décadas posteriores. Marvignier de Castro, que nasceu em 1895, tinha apenas 16 anos quando a crise se materializou. De qualquer forma, só Agnello Bittencourt parece fugir a essa norma, posto que é de 1876. No entanto, não há como esquecer que, sendo ele filho do Coronel Antonio Clemente Ribeiro Bittencourt, Governador do Estado do Amazonas entre 1908 e 1912, suas reflexões sobre aquele momento tenham caminhado no sentido de uma valorização positiva do período. Mesmo assim, há grande distância entre seus trabalhos acadêmicos: Na *Corografia do Estado do Amazonas*, redigida em 1921 e publicada quatro anos depois, fala mais alto o técnico cuidadoso, o professor de geografia às voltas com o rigor de sua disciplina frente à temas clássicos da área: clima, população, relevo, etc. Já em *Fundação de Manaus*, obra que escreveu e publicou em 1969, quando já contava com mais de 90 anos, o rigor científico anterior cede espaço à abordagem laudatória e apologética, já refletindo a força dessa “tendência” da historiografia regional.

O resultado desse processo de criação foi a emergência de imagens harmoniosas de convivência social, nas quais os conflitos e a violência foram desconsiderados, como sendo inexistentes ou irrelevante.<sup>3</sup> Na “Paris das Selvas” não havia espaços para as contradições sociais, para os conflitos de interesses e as confrontações de classe. Nessa Manaus despolitizada, o congraçamento era a norma. Todos se uniam em prol dos “interesses comuns” que as oligarquias tão sabiamente sabiam expressar e conduzir.<sup>4</sup> Quando muito, era no seio das composições oligárquicas que o conflito era percebido, nunca se materializando verticalmente, a partir, por exemplo, das tensões decorrentes do “inculto e obscuro mundo” do trabalho.

Os estudos acerca dos estivadores manauaras nos possibilitou manter uma larga distância ante tais interpretações e recuperar dimensões silenciadas da luta de classe em Manaus.<sup>5</sup> Seus pronunciamentos que chegaram até os dias atuais através da imprensa cotidiana, não faziam concessão às expectativas ordeiras e cordiais como as que poderia desejar uma historiografia “bem comportada”. Eles estão impregnados de tensão, de descontentamentos, de decepções, de desconfiança num “progresso” que sentiam existir não *por* eles ou *para* eles, mas *contra* eles. Nesse sentido, o porto de Manaus, considerado um dos marcos do empreendimento modernizante manauara, era por eles encarado, na maioria das vezes, como um lugar de tormentos, do trabalho insano, da prepotência patronal, das fadigas, dos acidentes, do paludismo, do beribéri, da morte...

<sup>3</sup> Em Manaus, “não há orgulhos separando classes. Um grande espírito democrático enlaça a todos. As expressões “negro”, “cabra ordinário”, “caboclo safado” só são ditas, com sentido ofensivo, em ocasião de luta. Eles não tem objetivo separatista de raças, racismos, onde se mesclam classes, racialmente. Não há discriminação racial... Isso é traço fundo de democracia algo socialístico.” ARAUJO, André Vidal. . *Sociologia de Manaus: aspectos de sua aculturação*. Manaus: Fundação Cultural do Amazonas, 1974, p. 222-3.

<sup>4</sup> Essa visão conciliadora apenas reforça mecanismos de dominação largamente utilizados pelas elites do Estado, onde a cooptação amparada no ideal do congraçamento das classes era moeda corrente. Em 27 de junho de 1920, o jornal *Vida Operária*, pretensamente um “órgão de defesa das classes laboriosas”, comentava: “Agora que dentro desses vinte dias se vai travar uma grande pugna eleitoral, relativamente ao sufrágio de um novo candidato a curul governamental do Estado; necessário se faz que o corpo comercial dessa terra, o operariado e o [corpo] industrial, jamais se tornem indiferentes nesse grande pleito que se irá ferir brevemente”.

<sup>5</sup> Thompson já argumentou no sentido de que a luta de classe antecede o próprio acontecer das classes. No entanto, essas nascem sempre do seio dessa oposição e luta. CF. Thompson, E. P. “*La Sociedad Inglesa del Siglo XVIII: ? Lucha de Clases Sin Clases?*”. *Tradición, Revuelta y Consciencia de Clase*. p. 13-61.

Assim, com os estivadores descobrimos que Manaus teve também seus próprios “seringais”, seus “barracões”, seus “infernos”.<sup>6</sup>

Numa perspectiva renovada da história de Manaus, como a sugerida pela nova história social, é forçoso que o palacete *Art Nouveau* ceda espaço à impertinência dos casebres e cortiços; que ao barão da borracha que acendia charutos com notas de mil-réis seja contraposto o ritmo lancinante da produção; que o “aspecto folgazão” não ofusque a violência do conflito social e que ao campo da dominação seja trazido um elemento que lhe falta e lhe dá sentido: a luta e a resistência daqueles sob os quais ela recai.

Recuperar o ato político da fala dos estivadores, materializado nas suas queixas, reivindicações e manifestações coletivas de protesto já é uma recusa dessa visão tradicional de escrita da história que entende a política como um jogo das elites que, por sua vez, são entendidas não só como sendo as peças mais importantes desse jogo, mas também como possuidoras de um controle irrestrito dos movimentos das demais peças do tabuleiro. Os estivadores participaram do “jogo” político da Manaus da borracha, sofreram com a pressão e a cooptação de seus interesses por parte dos setores dominantes, mas sua participação também esteve repleta de recusa e de luta pela conquista de sua autonomia.

No período estudado eles foram seguramente a categoria que mais se envolveu em manifestações públicas de protestos e de enfrentamento com o patronato, parando (literalmente) a cidade em vários momentos e deixando seus moradores em suspense por dias seguidos. Das reivindicações intramuros e dos protestos mais cotidianos de enfrentamento com os fiéis e capatazes das empresas, os estivadores levaram seus protestos para a rua, na forma de greve, em pelo menos 8 momentos: 1899, 1911 (três greves), 1919, 1923, 1924 e 1925.

Por si só já teríamos aí elementos mais que suficientes para relativizar sobremaneira abordagens anteriores que pugnavam pela quase inexistência de movimentos sociais urbanos de caráter popular e “operário” na região, no período estudado.<sup>7</sup> Em 1982, Foot Hardmam e Vitor

<sup>6</sup> Essa não é uma associação de toda infundada. Em 1924, um dos diretores da Associação Comercial do Amazonas a ela recorreu para mostrar ao advogado dos estivadores em greve que os mesmos “apesar da crise tem vida mais folgada que aqueles [seringueiros]”. *Ata da Associação Comercial do Amazonas*, de 18 de janeiro de 1924.

<sup>7</sup> Na verdade, boa parte da produção regional anterior a 1980, sequer anotou a presença física desses segmentos populares. Quanto a participação política e a presença de greves e de outras manifestações dos trabalhadores manauaras o silêncio é tão

Leonard ressentiam-se de informações a respeito dessa participação política do trabalhador amazonense, quando afirmavam que “no Amazonas, são mais raros os sinais da presença do movimento operário no período estudado”.<sup>8</sup> Não há dúvida de que essa afirmação é correta, mas tem que ser relativizada sob pena de tirar-se dela conclusões precipitadas. A escassez de “sinais” certamente poderia estar ligada a uma insignificância numérica dos próprios trabalhadores urbanos de Manaus que, ademais, estando sobre o controle direto de setores minoritários cuja hegemonia política era estabelecida sem dificuldades, não conseguiram materializar de forma eficaz suas reivindicações.<sup>9</sup> Poderia significar também que dado o caráter “atrasado” ou “periférico” do capitalismo recém-chegado à região (não pautado, inclusive, na produção industrial), essa não comportaria em seu interior elementos tidos como fundamentais para o aparecimento das tensões de classe e, portanto, do movimento operário. Sem fábricas e indústrias, sem uma burguesia industrial e um proletariado fabril, as contradições sociais seriam ainda mediadas pelo velho modelo paternalista das oligarquias.

Tal perspectiva estaria, no entanto, irremediavelmente ligada a uma tradição de abordagem que pensa o movimento operário unicamente como movimento de trabalhadores fabris. Não raro, essa abordagem consolidou imagens bastante estereotipadas que encobriram outras dimensões – muito mais complexas – tanto do movimento (entendido basicamente como de conotação anarquista) quanto dos próprios trabalhadores, cujo “tipo ideal” seria o imigrante italiano portador de certa instrução e politicamente consciente das contradições entre trabalho e capital.

Recusando essas abordagens modelares que poderia unicamente dar maior sentido e relevância a afirmação dos “raros sinais”, o que observamos foi a total inexistência de estudos acerca da temática social urbana para a região no período. Mas, mesmo assim, não se pode tomar os

---

gritante que chega a ser ensurdecedor. Só em estudos acadêmicos de produção mais recente é que aparecem referências desta participação. Cf.: Costa, S. V. *Eldorado das Ilusões*, Op. cit. e Dias, E. M. *Manaus, 1880-1920.*, Op. cit.

<sup>8</sup> Hardman, F. F. e Leonardi, V. Op. cit., p. 248.

<sup>9</sup> Se, no entanto, procedêssemos um estudo comparativo da estruturação social manauara da virada do século com o de algumas cidades do Sul e Sudeste do país, onde a ocorrência de um “movimento operário” aparece como um fato incontestado, não encontraríamos grandes distorções em termos de número de habitantes, volume de capital, número de empresas e de trabalhadores. Havia já certa densidade populacional que colocava Manaus, com seus 50 a 70.000 habitantes, por volta de 1910-20, dentre as maiores do país.

silêncios de uma historiografia como sendo os silêncios da própria história.<sup>10</sup> Essa, tem-se mostrado sempre mais rica a medida em que o historiador se dirige ao passado com novos olhares, fruto de inquietações e problemáticas diferenciadas, tornando possível um novo diálogo com as fontes documentais e a emergência de aspectos do viver social que haviam sido relegados na escrita, muito embora estivessem presentes no processo histórico.<sup>11</sup> Como afirma Luís Balkar Sá Peixoto Pinheiro “a história operária no Amazonas, assim como aquelas que se desenvolveram fora do eixo Rio de Janeiro/São Paulo, não pode ser assumida como uma espécie de versão reduzida em escala da história operária convencionalmente assumida como nacional.<sup>12</sup>

Para os estivadores de Manaus, todo o momento de expansão e crise da economia gumífera foi marcado por um fecundo processo de experimentação, seja no que diz respeito a sua própria definição enquanto categoria específica, seja no que diz respeito a busca de sua autonomia perante os interesses externos que volta e meia se fundiam, mesclavam ou mesmo subordinavam os seus. Os momentos de organização da categoria que pudemos perceber ao longo desse período estudado, se aparentemente sugerem a existência de um processo linear de amadurecimento e conscientização, trazem também em seu seio um sem número de contradições e ambiguidades que precisam ser exploradas sob pena de se tomar a forma pelo conteúdo.

Antes de mais nada, devemos evitar a cômoda simplificação – que em um determinado momento parece ter atraído a simpatia dos historiadores e cientistas sociais brasileiros – de enquadramentos a partir de posturas binárias (revolucionários/reformistas, “vermelhos/amarelos”), visto que assim procedendo, muitas vezes estamos apenas assumindo acriticamente posturas políticas modelares que hierarquizam o movimento a partir de postulados específicos, muitas vezes, nem sempre adequados a indagação de outras experiências históricas. De igual maneira, devemos

<sup>10</sup> Concordamos também com Petersen quando afirma que “estender ao Brasil os resultados de um estudo regional baseado nos casos Rio ou São Paulo tem escasso valor para o entendimento dos matizes regionais. A prática da história regional pode conduzir mais longe, pode servir para destruir concepções mais gerais que parecem definitivas e que foram incorporadas a tantos livros, artigos e conferências”. PETERSEN, Sílvia Regina Ferraz. As pesquisas regionais e a história operária brasileira. *Anos 90*, Porto Alegre, UFRGS, n. 3, jun. 1995, p. 131.

<sup>11</sup> É o que podemos observar com os trabalhos produzidos a partir de meados da década de 1990 por Maria Luiza Ugarte Pinheiro e Francisca Deusa Sena Costa. Ver: PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A Cidade Sobre os Ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925)*, Ano de Obtenção: 1996; COSTA, Francisca Deusa Sena. *Quando Viver Ameaça a Ordem Urbana: Trabalhadores urbanos em Manaus (1890/1915)*. Dissertação de Mestrado em História PUC-SP, 1997.

<sup>12</sup> PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto. *Imprensa e Mundos do Trabalho no Amazonas. Fronteiras do Tempo: Revista de Estudos Amazônicos*, n. 3, jan.-dez., 2012, p. 7.

deixar de lado a pretensão ingênua de buscar nos próprios estivadores (ou em qualquer outra categoria profissional) filiações ideológicas rígidas, rigorosamente bem delimitadas e coerentemente defendidas. Mesmo quando esses trabalhadores conseguiam ter acesso aos órgãos de divulgação da grande imprensa, furando o cerco da dominação de classe, suas falas devem ser minuciosamente dissecadas (se possível, lendo-se inclusive o não dito) e confrontadas com suas práticas efetivas de luta, pois muitas vezes essa “fala” não é homogênea e nem reflete integralmente o pensamento do conjunto da categoria. Com frequência, o arranjo associativo possibilita a imposição de interesses específicos ao conjunto dos trabalhadores por parte de uma pequena facção ou grupo. Se tal atitude, não deixa de ter legitimidade, por outro lado pode ocasionalmente encobrir (por vezes violentamente) tensões internas importantes e cuja maior ou menor densidade é suficiente para fazer o movimento resultar em sucesso ou fracasso.<sup>13</sup>

Trazer tais ponderações para o chão das discussões aqui realizadas, implica em problematizar seus sentidos e significados. Há três momentos diferenciados do ponto de vista da organização da categoria que se pode detectar ao longo do período: o primeiro está associado à própria estreia dos estivadores no cenário das confrontações políticas com o patronato manauara no final do ano de 1899. Nesse momento, durante uma greve de 22 dias, os estivadores anunciavam-se como não estando ligados a nenhuma entidade associativa, ao contrário, apresentavam-se sempre, tanto nos boletins quanto nas notas enviadas à imprensa, sob a assinatura genérica de “os estivadores”. O primeiro “manifesto” da categoria, intitulado “ao comércio” – continha suas principais reivindicações e os argumentos que as embasavam – chegou a redação do *Diário de Notícias*, na forma de um “abaixo-assinado”, onde informava que além dos 38 nomes que apareciam, havia ainda, “mais de quatrocentas assinaturas.”<sup>14</sup> Mesmo nas atas da Associação Comercial do Amazonas, onde a greve foi amplamente debatida e onde também se realizaram boa parte das negociações para sua superação, não aparece a menor referência a um tipo específico de entidade associativa ou mesmo a um grupo bem definido de indivíduos que respondessem pelos estivadores.

<sup>13</sup> O perigo está em se tomar essa “precaução” como “norma” e ver todo e qualquer tipo de relacionamento entre liderança/base como sendo espúrio, posto que marcado pelo oportunismo e manipulação dos primeiros sobre os segundos.

<sup>14</sup> *Jornal da Tarde*, Manaus, 11 de novembro de 1899. Na verdade, o *Jornal da Tarde* reproduz integralmente a matéria veiculada no dia anterior pelo *Diário de Notícias*.

O segundo momento associativo ocorre entre 1909 e 1914, quando a categoria estava subordinada a associações mutualistas legalmente constituídas, com estatutos definidos e uma liderança eleita em assembleia geral. Em 1909, é criada a **União Operária Beneficente Mútua dos Estivadores**, de cuja existência restaram apenas poucas referências.<sup>15</sup> No ano seguinte, em 26 de junho de 1910, é fundada a **Associação Beneficente dos Estivadores e Carroceiros**, que será presidida por Manuel Rufino Correia da Silva, comerciante português radicado em Manaus.<sup>16</sup> Nesse momento, que coincide com as jornadas grevistas de 1911 em Manaus<sup>17</sup>, outros nomes associados ao movimento dos estivadores, como Anacleto Reis, aparecem nas notas jornalísticas como oradores em assembleias ou como negociadores nas reuniões da Associação Comercial do Amazonas. Outras categorias, muitas ligadas ao trabalho no porto, parecem ter partilhado desse momento associativo, criando associações beneficentes e mutualistas cujos nomes aparecem com certa frequência nos jornais: *Sociedade Italiana de Mútuo Socorro*, 1900; *Sociedade Beneficente União dos Foguistas*, 1906; *Corporação dos Maquinistas do Amazonas*, 1906; *Associação dos Empregados do Comércio do Amazonas*, 1906; *Sociedade Beneficente dos Práticos no Amazonas*, 1906; *Associação Beneficente dos Oficiais Aduaneiros de Manaus*, 1908.

Em 29 de março de 1914, os estivadores reestruturam sua antiga associação e criam o **Sindicato dos Estivadores**, que manteve continuidade e, durante todo o período estudado, foi o órgão dirigente que conduziu os movimentos grevistas da categoria em 1919, 1923, 1924 e 1925. Esse mesmo momento é também marcado pelo surgimento de novas agremiações sindicais que buscaram um afastamento (pelo menos nominal) com as mutualistas. *Federação Marítima* (1914), *Sociedade das Artes Gráficas do Amazonas* (1913), *Sindicato dos Trabalhadores Gráficos* (1914), *Comitê Obreiros Unidos* (1914), *União Operária Nacional* (1917), *União dos Foguistas* (1914), *União*

<sup>15</sup> De acordo com nota de convocação de sócios veiculada no jornal Confederação do Trabalho, a *União Beneficente Mútua dos Estivadores*, tinha como seu Presidente Eurico Ezel Muniz e como 1º Secretário, Targino Mariani, nome que estará associado a outros momentos da vida política associativa dos estivadores de Manaus. *Confederação do Trabalho*, Ano I, nº 2, Manaus, 28 de novembro de 1909.

<sup>16</sup> A primeira direção dessa associação tinha a seguinte composição: Manuel Rufino Correia da Silva (Presidente); José de Calazans Bezerra (Vice); Raul Pereira Dias e José Guerreiro (Secretários); Noberto Antonio da Costa (Tesoureiro); Domingos Neves, José Teixeira de Oliveira, Adelino Nogueira, Manoel Aleixo e Anacleto Reis (Membros do Conselho Fiscal).

<sup>17</sup> Nesse ano outras categorias também promoveram greves como os peixeiros, motoristas e condutores da Manáos Tramways e Carroceiros.



*dos Choferes, Carroceiros e Bolieiros* (1914). Portanto, do ponto de vista organizacional, temos aí um terceiro momento.

182

A criação de três associações distintas (União Operária Beneficente Mútua dos Estivadores, Sociedade Beneficente dos Estivadores e Carroceiros do Amazonas e Sindicato dos Estivadores do Amazonas) num espaço de tempo tão reduzido (6 anos) não deve levar a uma percepção de que a organização de uma categoria como a dos estivadores fosse algo fácil de ser realizado. Na verdade, se esses dados indicam que estava havendo um debate interno e que tal debate estivesse apontando para a necessidade da criação de entidades congregadoras para levar a frente as reivindicações dos trabalhadores – mais difíceis de serem encaminhadas individualmente ou sem uma articulação coletiva mínima – por outro lado, a própria sucessão destas entidades indica, ou a dificuldade de manutenção desses organismos por parte dos estivadores, ou a ineficácia dessas associações para conduzir uma pauta mínima de reivindicações, o que geraria desânimo e/ou inconformismo capaz de mover os associados a substituir aqueles organismos por um outro modelo que se afigurasse mais eficiente.

Em 1909, o jornal *Confederação do Trabalho* reproduziu nota da direção da União Operária Beneficente Mútua dos Estivadores, que conclamava seus sócios para uma nova reunião em virtude do não comparecimento de nenhum deles a reunião convocada anteriormente. Difícilmente saberemos o porque desse desinteresse, no entanto, esse dado espelha as dificuldades organizacionais da categoria. Dificuldades essas que poderiam ser inúmeras (baixa conscientização política, disciplina patronal repressiva ou inibidora, extrema flutuação dos membros da categoria, etc.) mas estaríamos apenas especulando se nos referíssemos a essa ou aquela como tendo sido determinante.

Frequentemente se atribui aos trabalhadores da área portuária uma dificuldade associativa decorrente da pouca expressividade numérica de trabalhadores europeus não portugueses (os portugueses seriam, nessa interpretação, mais propensos ao conformismo e à aceitação passiva da dominação) e da elevada taxa de analfabetismo existente no interior daquelas categorias. Tais

abordagens já foram alvo de críticas interpretativas mais sólida<sup>18</sup> e recusadas como improcedentes e mesmo preconceituosas.

No caso dos estivadores amazonenses esses dois fatores parecem ter sido uma norma no interior da categoria. O número de nacionais era muito mais elevado que o de imigrantes europeus e, dentre esses, despontavam os portugueses, sendo ainda de esperar que europeus de outras nacionalidades existissem, porém em números módicos. Quanto ao analfabetismo, certamente era grande entre os estivadores, posto que, em que pese a divulgação de algumas ‘notas’ bem redigidas e argumentadas, boa parte dos que apareciam como signatários dos abaixo-assinados o faziam “à rogo” de algum outro estivador.

No entanto, fazer derivar destas duas características a conclusão explicativa para as dificuldades associativas dessas categorias parece uma atitude precipitada, uma vez que, não só haviam outras possibilidades de divulgação e circulação de ideias atreladas muito mais à uma tradição de oralidade desses trabalhadores (leitura em grupo de jornais ou panfletos, etc.), como também a pretensa passividade do trabalhador nacional (e português) está mais ligada a um momento da produção historiográfica, ainda marcada pela precariedade de estudos sobre os movimentos sociais onde essas categorias de trabalhadores mostravam-se preponderantes.<sup>19</sup> Além do que, muitos trabalhos da área buscaram acentuar excessivamente o papel do imigrante europeu (italiano, espanhol), atribuindo-lhe um estereótipo de rebelde e insurgente, de preferência ligado ao anarquismo. Tais conclusões são também inaceitáveis, por colidirem com aquilo que elas pretendem negar, que é a marcante participação destas categorias no cenário político das confrontações sindicais e de classe. E disso há mais do que meras evidências.

Vistas em conjunto, estas sucessões de nomes e termos (e mesmo a sua ausência, como em 1899) indica já uma direção – buscando termos mais corriqueiros, poderíamos dizer um “sentido” ou uma “evolução” – positiva que vai da inexistência total de um organismo congregador, passando por associações mutualistas e beneficentes onde o poder patronal ainda intervêm, até chegar a uma formulação política tradicionalmente tida como mais moderna, o sindicato. O próprio número de

<sup>18</sup> SARTI, Ingrid. Porto Vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política. Rio de Janeiro; Paz e Terra, 1988, 85-7.

<sup>19</sup> PETERSEN, Sílvia Regina Ferraz. As pesquisas regionais e a história operária brasileira. *Anos 90*, Porto Alegre, UFRGS, n. 3, jun. 1995, p. 135-138.

greves pesquisadas poderia também legitimar tal abordagem, uma vez que, a exceção das primeiras (1899 e 1911), todas as demais ocorreram na vigência do sindicato e, portanto, talvez devessem, inclusive, sua existência a ele. Desse enunciado preliminar, poder-se-ia fazer derivar ainda, que os objetivos das primeiras reivindicações tivessem um caráter mais imediato, explicado unicamente pela pressão exercida pela carestia da vida e, conseqüentemente, pela fome. Com certa razão poder-se-ia, inclusive, enquadrá-las em nomenclaturas do tipo “movimentos pré-políticos”, como sugeridos, num dado momento, por Eric Hobsbawm.<sup>20</sup> Por outro lado, as últimas manifestações certamente trariam em seu bojo características que evidenciavam uma maior preocupação, não com a mera reivindicação salarial, mas com o movimento mais geral da “classe trabalhadora” não só em Manaus como também no resto do Brasil e do mundo.

O que há de equivocado em toda essa especulação em torno das evidências esboçadas é simplesmente a aceitação acrítica de modelos pré-definidos de interpretação que, prescindindo da realidade histórica, pretendem, todavia, atribuir-lhe um “sentido”, que por sua vez está fora e acima dessa mesma realidade. Ou seja, a história processo, materializada nas experiências contraditórias, conflituosas e densas de sujeitos sociais igualmente complexos, se perde na exacerbação teórica da racionalidade procrustiana. Como procuramos demonstrar, a presença ou não de organismos associativos específicos (sociedades beneficentes, associações mutualistas ou sindicato) apenas informam parte da questão, enquanto “tendências” gerais abstraídas a partir de exemplos clássicos da “evolução” da formação da classe operária em espaços avançados do mundo capitalista. Sua simples presença não pode, no entanto, garantir que de fato as posturas políticas tradicionalmente associadas à essas formas de organização tenham se efetivado no caso específico que estamos analisando.

Se temos insistido nesse aspecto, é por que mostrou-se relevante, na medida que a documentação trabalhada, volta e meia afastava-se das abordagens tradicionais e o “modelo” interpretativo descrito, quando muito, só parcialmente mostrava-se coerente. O processo de formação e consolidação dos estivadores enquanto categoria específica no interior do conjunto de trabalhadores manauaras nunca mostrou-se linear e progressivo, mas antes, admitiu retrocessos,

---

<sup>20</sup> Hobsbawm, Eric. J. *Rebeldes Primitivos: estudos sobre as formas arcaicas dos movimentos sociais nos séculos XIX e XX*. Rio de Janeiro: Zahar, 1970.

mesclou (por vezes num mesmo movimento) avanços e recuos, e ao final do período ainda apresentava-se repleto de contradições internas e de dilemas não resolvidos. Sua luta por uma participação política autônoma não foi igualmente pautada por processos gradativos de evolução linear. Em 1899, por exemplo, sem nenhuma forma institucional de organização, sem lideranças claramente identificadas e tendo de enfrentar no decorrer da greve o posicionamento contrário de todos os setores economicamente dominantes do Estado, incluindo-se aí o conjunto da força policial, os estivadores levaram a cabo seu mais longo movimento paredista, obtendo vantagens. De igual forma, a greve pela implantação da jornada de oito horas ocorrida em 1923, demonstrava a extrema permeabilidade do Sindicato dos Estivadores à pressão e cooptação patronal, em prejuízo de uma base que insistia em recusar pequenos ganhos econômicos e manter a bandeira política das oito horas. Nessa greve pela jornada das 8 horas, as lideranças do Sindicato dos Estivadores acatam proposta das Empresas Booth Line e Manáos Harbour onde propunham o reconhecimento da jornada de 8 horas, porém os trabalhadores se comprometeriam a esticar essa jornada, sempre que fosse necessário. A reação da base foi imediata e no mesmo dia os estivadores declararam-se em greve e enviaram um comunicado a imprensa e a Associação Comercial do Amazonas onde manifestavam seus protestos

Nós abaixo-assinados, estivadores, protestamos perante a Associação Comercial do Amazonas a resolução tomada em sessão realizada hoje, 07 do corrente, no salão desta mesma associação, pelos senhores Targino Mariani e Joaquim Gomes Evangelista, visto não concordarmos com essa mesma resolução, que sendo por nós aceita venha prejudicar-nos em absoluto. Nós pretendemos implantar com todo o ardor as 08:00 horas; horário este adotado e respeitado em todo o território brasileiro, portanto brasileiros e portugueses, em ação conjunta, resolvem definitivamente fazer valer nesta capital o horário acima referido, ou então nos manteremos em greve pacífica, caso o comércio em geral, a Manáos Harbour Ltda e a Booth Line não solucionem o caso em apreço.<sup>21</sup>

A luta interna que os estivadores empreenderam ao longo de todo o período para viabilizar formas de garantir seus interesses, mostrou-se sempre mais rica que a contenda entre as diversas tendências políticas em choque no interior do mundo operário. Por longo tempo a produção acadêmica de historiadores e cientistas sociais brasileiros recuperou (e manteve atualizado) fortes

<sup>21</sup> Jornal do Comércio, 08 de junho de 1923.

ressentimentos contra tradições políticas “reformistas” que existiam no interior daquele movimento. A pecha de amarelos cunhada no início do século pelos sindicalistas revolucionários, no interior das disputas pela liderança do movimento operária para designar as associações de trabalhadores que não pugnavam pela ação direta e aceitavam como legítimo e eficaz o jogo político burguês, foi largamente difundida e incorporada até dias bem recentes e constantemente relacionada à associações portuárias brasileiras, onde se destacavam os estivadores.

Descolada do período em que foram gestadas, designações do tipo associação/sindicato “amarelo” pouco a pouco foram adquirindo conotações mais pejorativas e preconceituosas – dando a entender falta de politização, deficiência organizacional, reacionarismo, atrelamento ao patronato, etc. – afastando-se, assim, da dinâmica concreta das lutas desses trabalhadores. Em outras palavras, queremos dizer que, se é possível aceitar o termo “amarelo” como sinônimo de uma *opção* política que partia da aceitação do jogo burguês, da manutenção do Estado, da mediação patronal, da negociação em prol de ganhos econômicos imediatos, da colaboração de classes, etc.; não é possível, no entanto, aceitar que tais opções derivassem unicamente de uma fragilidade numérica e/ou organizacional, ou mesmo da incapacidade de percepção dos seus interesses por parte dos trabalhadores desse tipo de associação.

Finalmente, podemos recuperar outra tipologia passível de ser aplicada à atuação política dos estivadores manauaras: a de “trabalhistas”. Numa formulação clássica, eles corresponderiam “aos que pretendem obter tão somente a conquista de alguns direitos operários, sem por em questão os fundamentos do sistema social, inclinando-se a incentivar a heteronomia sindical”.<sup>22</sup> Mais uma vez é forçoso reconhecer que o grande problema na utilização de todas estas tipologias, está na facilidade com que ela pode ser convertida em rótulo, e assim, mais que esclarecer o problema, o rótulo simplifica-o. Nesse sentido concordo com a afirmação de Claudio Batalha quando afirma que

“trabalhismo” remete inevitavelmente ao sindicalismo oficial pós-1930, o que, o que constitui um anacronismo, mesmo que se possam vislumbrar traços comuns entre o fenômeno da Primeira República e o posterior sindicalismo afinado como o Ministério do Trabalho. Se acrescido, então, do adjetivo “carioca”, essa forma de sindicalismo fica parecendo um fenômeno puramente local e excepcional, quando, em realidade, teve expressão muito mais ampla. Assim, com toda a imprecisão que

<sup>22</sup> Fausto, Boris. *Trabalho Urbano e Conflito Social (1890-1920)*. São Paulo: Difel, 1986, p. 41.

a designação comporta, *sindicalismo reformista* ainda parece ser a melhor denominação para os principais concorrentes do sindicalismo de ação direta no movimento operário.<sup>23</sup>

Todo o ideário político das diferentes associações dos estivadores manauaras chegou de forma indireta, uma vez que seus poucos escritos que encontramos tratam sempre de questões pertinentes à algum tipo de problema colocado nos momentos de luta. Não encontramos nada dentre os seus escritos que pudesse ter sido formulado especificamente como material de divulgação política visando a formação ideológica de seus filiados. A própria composição numérica dessas associações é apenas sugerida pela documentação pesquisada e o atual Sindicato dos Estivadores de Manaus nada possui em seus arquivos sobre esse período, do qual, inclusive, sua diretoria não tinha a menor informação, a ponto de, terem ficado surpresos e desconfiados com as informações que lhes foram passadas de uma grande greve com mais de 700 estivadores ocorrida na cidade em 1899.

Outra dificuldade está no fato de não termos tido acesso direto aos estatutos dessas associações, a não ser de forma fragmentária e parcial, tornando árdua a tarefa de fazer grandes inferências a partir deles. No entanto, o material jornalístico estudado – que divulgou um número importante de “Boletins” e “Notas” onde “os estivadores” ou suas lideranças apareciam como signatários –, quando cruzado com outras evidências oriundas de documentação de origem diferenciada (atas da Associação Comercial do Amazonas, relatórios das autoridades públicas estaduais e municipais, etc.), possibilitam algumas reflexões que se não são suficientes para fechar questão sobre esse assunto, pelo menos servem para iluminá-lo um pouco mais.

É correto afirmar, portanto, que as diferentes associações criadas pelos estivadores não estavam ligadas à nenhum tipo de corrente política do chamado “sindicalismo revolucionário”, fosse ele de orientação anarquista ou comunista. Na verdade, a presença dessa última corrente apresentou-se bastante fraca no interior do movimento associativo dos trabalhadores manauaras, e com mais facilidade encontra-se referências críticas diante dos rumos pretendidos pelo modelo

---

<sup>23</sup> BATALHA, Claudio Henrique de Moraes. O movimento operário na Primeira República, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2000 p. 32.

bolchevique. Em tom alarmista, o *Vida Operária*<sup>24</sup> – marcado pela voga nacionalista do período do imediato pós-guerra – esclarecia aos seus leitores qual o objetivo do comunismo bolchevique:

188

O comunismo de Lenine e Trotsky não reconhece as linhas divisórias dos Estados nem fronteiras. Ele aspira reunir todos os países do mundo sob a ditadura do proletariado. Esta é substância de uma declaração do governo de “soviet”, incluída numa coleção de recortes de jornais, que acaba de ser traduzida do russo, para o Ministério das Relações Exteriores dos Estados Unidos.<sup>25</sup>

No caso da atuação dos anarquistas, ela mostrou-se melhor evidenciada em 1913, quando a *Sociedade das Artes Gráficas do Amazonas* passou a figurar no rol das associações ligadas à *Confederação Operária Brasileira - C.O.B.*, tendo, inclusive, participado do “IIº Congresso Operário Brasileiro” realizado no Rio de Janeiro entre 8 e 13 de setembro daquele ano, através do seu delegado, Rozendo dos Santos.<sup>26</sup> O jornal *A Voz do Trabalhador*, começa a lhe fazer referência a partir do nº 25, de 15 de fevereiro de 1913 e, algumas vezes, chegou a transcrever pequenas informações enviadas pelo tipógrafo anarquista português Tércio Miranda:

MANAUS – Pelas últimas notícias vindas deste longínquo Estado, sabemos reinar no seio do operariado grande interesse e trabalho em prol da organização das classes expoliadas, convencidos como estão os trabalhadores de que o seu bem-estar só poderá ser obra deles mesmo, e não de estranhos, cujos interesses estão

<sup>24</sup> O jornal *Vida Operária* circulou em Manaus ao longo do ano de 1920, tendo alcançado um total de vinte e seis números, sendo que o primeiro circulou em 08 de fevereiro e o último em 26 de setembro daquele ano. Intitulava-se “órgão de defesa da classe laboriosa de Manaus”. Era dirigido pelo Capitão Eslebão do Nascimento e contou com a colaboração e “gerência” de Anacleto Reis, um dos mais atuantes líderes sindicais de Manaus, com uma forte vinculação no movimento dos estivadores, onde em vários momentos apareceu como orador que conclamava a categoria à greve no mesmo instante que defendia seu caráter pacífico e ordeiro. O enquadramento político do *Vida Operária* não é tarefa das mais fáceis, pois se claramente os trabalhadores foram seu público alvo, nem sempre as ideias por ele defendidas mostraram-se muito coerentes com as reivindicações operárias (em alguns momentos a voz patronal está bastante evidenciada). Muitas vezes num mesmo número oscilavam posturas políticas bastante díspares que deixavam entrever, se não a existência de tensões internas, pelo menos encaminhamentos e linguagens diferenciadas, evidenciando muito mais um momento de experimentação, sem o reconhecimento de fronteiras de atuação política rígida. Essa ambiguidade de propostas pode ser percebida, por exemplo no nº 2, veiculado em 15 de fevereiro, onde existem inúmeras notas conclamando os trabalhadores à participação política e ao enfrentamento com o patronato, no mesmo instante em que defendia a ideia, em artigo de 1ª página, de que só o fortalecimento do parlamento poderia resolver os problemas gerais do país, que assim, “se verá livre dessa constante praga de greves que sempre lhes vem trazendo sérios entraves na sua própria marcha”. *Vida Operária*, Manaus, 15 de fevereiro de 1920.

<sup>25</sup> *Vida Operária*, Manaus, nº 2, 15 de fevereiro de 1920.

<sup>26</sup> HARDMAN, Francisco Foot e LEONARDI, Victor. *História da Indústria e do Trabalho no Brasil (das origens aos anos 20)*. São Paulo: Ática, 1991, p. 248.

em completo antagonismo. Esse sopro generoso numa fase nova é devido a forte e séria propaganda de bons camaradas educados na escola do sindicalismo revolucionário.<sup>27</sup>

Essa mesma *Sociedade das Artes Gráficas do Amazonas*, transformada um ano mais tarde em *Sindicato dos Trabalhadores Gráficos*, publicou em Manaus o jornal *A Lucta Social*, “órgão operário livre”, cujo editor chefe era o já citado Tércio Miranda. De periodicidade mensal, o jornal teve vida bastante efêmera, tendo publicado apenas seis números. A linha sindicalista revolucionária claramente defendida e divulgada, fazia com que esse periódico desse maior destaque às associações operárias ligadas à essa tendência, silenciando sobre as demais, cuja orientação, taxada de “reformista” era fortemente questionada.

*A Lucta Social* dava constantemente as boas vindas a cada nova associação de operários que surgia na cidade, mas jamais mencionou os estivadores e suas associações. O próprio Sindicato dos Estivadores, congregando mais de mil associados e, portanto, um dos maiores da cidade naquele período havia sido criado no mesmo dia (29/03/1914) da saída do primeiro número desse jornal, e teve intensa atividade durante todo o ano de 1914, fazendo reverberar o protesto dos estivadores do pontão da Manáos Harbour pela imprensa cotidiana. Dessa forma, o estranho silêncio de *A Lucta Social* sobre os estivadores serve, na verdade, para confirmar que esses dois grupos de trabalhadores tinham poucas afinidades ideológicas. Sintomaticamente os gráficos criticaram de forma contundente a atitude política da *Federação Marítima* que foi criada no 1º de maio, em solenidade “festiva” com a participação das principais autoridades do Estado. Para eles, o 1º de maio era dia de luta contra o capitalismo<sup>28</sup> e os trabalhadores deveriam buscar formas autônomas de

<sup>27</sup> *A Voz do Trabalhador*, Rio de Janeiro, Ano VII, nº 59, de 20 de julho de 1914. Um ano antes, no nº 27, de 15 de março de 1913, o jornal já apontava a Sociedade das Artes Gráficas como sendo a referência do movimento sindicalista revolucionário em Manaus: “Sociedade das Artes Gráficas do Amazonas é o nome de uma agremiação que em Manaus está pugnando pelos interesses da sua classe. Recebemos um ofício comunicando a posse, em 12 de janeiro da sua nova diretoria. Que siga pois o caminho traçado em busca das nossas conquistas”. O jornal transcreve ainda longa reportagem sobre as comemorações do 1º de maio em Manaus, dando ênfase na atuação de seus correligionários. *A Voz do Trabalhador*, Rio de Janeiro, Ano VII, nº 55, 15 de maio de 1914.

<sup>28</sup> “entretermo-nos com festas é não só ridículo, como rematada estupidez (...) todo o trabalhador que deseje estar de bem com a sua consciência, mostrando o seu valor e a sua força deve abandonar as festas grotescas e ir diretamente ao campo da rebeldia, trabalhando exclusivamente contra a usurpação e exploração capitalista, apossando-se de terra e dos instrumentos de produção.” *A Lucta Social*, nº 2, Manaus, 1º de maio de 1914.



organização, afastando-se da manipulação do patronato e de “certos políticos arregimentadores de operários”.

É importante salientar que o jornal anarquista, mesmo criticando essa linha de ação trilhada pela Federação Marítima, saudava o aparecimento da entidade como um fato importante, eximindo-se de maiores críticas em nome da manutenção da unidade da classe.<sup>29</sup> Na verdade, o que não estava sendo desejado era um confronto direto com a base, pois hostilizar os marítimos poderia significar também um afastamento irremediável dos operários dessa categoria, inviabilizando as evidentes pretensões de controle que as lideranças anarquistas continuavam a manter.

A tensão dos anarquistas de Manaus com as categorias portuárias pode ser até mesmo percebida em saudação póstuma feita pelo jornal ao operário do porto Ignácio de Souza, morto durante o serviço:

No dia 12 de maio faleceu no Porto o operário socialista Ignácio de Souza, irmão do nosso amigo e camarada M. J. de Souza. Se bem, que, no campo doutrinário estivéssemos em desacordo, não deixamos de patentear nas nossas colunas, o sentimento devido, pela morte do incansável lutador da causa operária.<sup>30</sup>

É possível admitir que boa parte da crítica esboçada pelos anarquistas amazonenses às categorias portuárias devia-se, em boa medida, ao fato delas orbitarem fora de sua zona de influência, aproximando-se muito mais das concepções políticas de luta operária embasadas nas propostas socialistas, como no caso citado do operário Ignácio Souza.

Essa tensão contra as categorias marítimas e portuárias, reproduzida em Manaus, era na realidade uma tendência já esboçada para outras cidades portuárias brasileiras, notadamente o Rio de Janeiro. Marli Albuquerque, tendo estudado os conflitos daquele porto à luz de grande documentação original, reconhecia que sobre essas categorias pesava o vigor de uma tradição historiográfica pouco ligada à pesquisa documental e incorporadora dos chavões e preconceitos gerados na tensão entre os agrupamentos políticos operários:

<sup>29</sup> “a solidariedade nos impõe o dever de conservar a unidade das classes operárias”. *A Lucta Social*, nº 2, Manaus, 1º de maio de 1914.

<sup>30</sup> “a solidariedade nos impõe o dever de conservar a unidade das classes operárias”. *A Lucta Social*, nº 2, Manaus, 1º de maio de 1914.

Esses estudos são explícitos ao afirmar que as categorias portuárias se constituíam nas mais ‘atrasadas’ do movimento operário da época e por isso eram estigmatizadas como “fura-greves” ou “amarelos”, extremamente susceptíveis à cooptação e à passividade nas relações com o patronato.<sup>31</sup>

No caso específico dos estivadores manauaras, a crítica anarquista parece ensejar certa procedência, pois não há como deixar de reconhecer que o relacionamento das associações sindicais dos estivadores com grandes parcelas do setor comercial dominante foi muito intenso, e de tal forma acalentado pela “imprensa burguesa” que, muitas vezes, pareciam mesmo aquelas entidades agir como instrumento do comércio manauara, acionadas cada vez que as contradições no interior desse setor esbarravam na intransigência das firmas monopolizadoras dos serviços públicos, notadamente a Manáos Harbour. Como afirma Claudio Batalha o sindicalismo professado por essa categoria não era homogêneo e jamais teve “unidade organizacional”.<sup>32</sup>

Nesse sentido, a própria criação da *Associação Beneficente dos Estivadores e Carroceiros*, em 26 de junho de 1910, surge num momento crítico dessas contradições, de tal forma que é difícil acreditar que tenha sido fruto da mera coincidência. Os setores dominantes manauaras possuíam profundas contradições que dificultavam um consenso interno e faziam descer essa contradição às camadas populares, através de notas sensacionalistas da grande imprensa, foi por perceber que elas esbarravam fortemente não só no nível organizacional dos estivadores, como também em suas reivindicações. Em meados de 1910, a Associação Comercial do Amazonas encontrava-se em franca campanha contra a empresa inglesa concessionária do porto e patrocinara explicitamente a criação de uma entidade classista com o fim também explícito de se fortalecer no confronto com a Harbour. Fruto desta pressão foi a *Liga dos Armadores de Manaus* fundada apenas quinze dias após a criação da associação dos estivadores. Nessas circunstâncias, como não especular acerca da possibilidade desta pressão dos comerciantes ter fomentado também o surgimento daquele organismo sindical?

<sup>31</sup> Albuquerque, Marli Brito M. *Trabalho e Conflito no Porto do Rio de Janeiro (1904-1920)*. Rio de Janeiro, dissertação de Mestrado em História, 1983, p. 145.

<sup>32</sup> Como afirma Batalha, “para esse sindicalismo a greve era o último recurso, e nada mais que isso, jamais um fim em si mesmo, pois o que importava era a obtenção de ganhos, mesmo que parciais, em qualquer movimento. Para ver atendidas as reivindicações apresentadas, qualquer ajuda era bem vinda, inclusive a intermediação de advogados, políticos, autoridades.” BATALHA, Claudio Henrique de Moraes. *O movimento operário na Primeira República*, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2000 p. 33.

Seis meses após sua fundação, a *Associação Benficiente dos Estivadores e Carroceiros* já se encontrava a frente de uma grande manifestação paredista empreendida pelos estivadores contra a Manáos Harbour. Acompanhar rapidamente alguns aspectos do desenvolvimento dessa greve pode ilustrar a presença destas intenções de cooptação e manipulação patronal. O primeiro “sintoma” estaria na própria cobertura jornalística efetuada pelos diários da cidade. Enquanto os jornais ligados às oligarquias regionais – encasteladas no poder e cujas articulações políticas e econômicas extrapolavam os limites da estruturação socioeconômica do Estado – restringiam-se a reprodução de pequenas notas, muitas vezes com juízos negativos e contrários aos paredistas, o *Jornal do Comércio*, legítimo representante dos empresários desse setor, empenhava-se numa cobertura abrangente e detalhada de todo o movimento, sempre cedendo espaço à palavra dos grevistas e posicionando-se claramente favorável a eles.

Os mesmos estivadores que volta e meia apareciam nesse jornal através da coluna “coisas policiais” como sendo ébrios e arruaceiros, agora passavam a receber novas adjetivações: “honrados homens do trabalho”, “caravana humilde de obreiros”, “honestos filhos do trabalho”, “enorme massa oprimida que se rebelava sobranceira contra o opressor”. De forma inversa a Manáos Harbour é tratada como “o grande polvo”, “sanguessuga”, “insubordinada empresa”, etc.<sup>33</sup> A greve é saudada como sendo uma “necessidade”, antes do comércio de Manaus que dos próprios estivadores:

A Manáos Harbour, Limited, que tem até prejudicado enormemente ao comércio do Amazonas em um cem números de vezes, abusando do seu contrato e com manifesto desprezo às instituições propugnadoras do nosso desenvolvimento e progresso, como seja a Associação Comercial, de hoje por diante irá reconhecer que os seus desregramentos precisam de um corretivo urgente e este meio disciplinar parte, em boa hora o asseveramos, dessa boa e humilde gente de quem a despótica empresa pensava ser a única feitora.<sup>34</sup>

Assim, os estivadores aparecem antes como justiceiros inesperados de uma causa alheia (no dizer do jornal, são “o meio disciplinar”, o “exército vingador”) que guardiões de seus legítimos

<sup>33</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 02 e 03 de janeiro de 1911.

<sup>34</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 02 de janeiro de 1911.

direitos.<sup>35</sup> Vai ser ainda um “ardoroso cidadão”, o Sr. Manoel Rufino Correia da Silva, um “comerciante nesta capital”, que dirigirá a associação dos paredistas e presidirá suas assembleias. Esse não era, decerto, o único comerciante a envolver-se com o movimento dos estivadores. Havia outras formas possíveis de envolvimento do setor comercial, principalmente aquelas ligadas à solidariedade e apoios logísticos. Muitos comerciantes de Manaus ajudaram as campanhas grevistas contribuindo com dinheiro para a montagem de um fundo de greve, instrumento fundamental para a sobrevivência de um movimento paredista feito, *grosso modo*, por trabalhadores ocasionais. Sem ele, bastariam três ou quatro dias seguidos sem trabalho para que os trabalhadores cujas reservas já se houvessem exaurido fossem impelidos à aceitação de propostas patronais para “furar” a greve. Assim, quando um estivador declarou na assembleia da categoria em 1º de janeiro de 1911 que ouvira do Superintendente da Manáos Harbour a afirmação de que “não temia greves porque tinha gente disposta para o serviço” e que a “Sociedade dos Estivadores era uma mera brincadeira porquanto não dispunha de numerário suficiente para manter uma parede”, o presidente Manoel Rufino retrucou para acalmar a plateia que “não é pequeno o número de casas comerciais de nossa praça que a disposição da Sociedade darão o suficiente para o custeio da greve pacífica”.<sup>36</sup>

Outro fato importante é que essa mesma greve, anunciada pelos paredistas como sendo de “todos os estivadores da cidade”, se transformava, dois dias depois, em greve “dos estivadores do porto” contra a Manáos Harbour e a Booth Line, uma vez que, as demais casas comerciais que agenciavam estiva na cidade cederam, quase imediatamente, às exigências dos grevistas. Assim, não há como deixar de reconhecer que, em janeiro de 1911, o movimento político dos estivadores havia produzido uma greve “de feição simpática a grande parte do comércio”.<sup>37</sup>

Temos até aqui tentado levantar alguns elementos que poderiam dar sentido a crítica que recaí sobre o movimento dos estivadores, acusado de retrógrado e reformista. Seriam tais evidências, no entanto, suficientes para legitimar essa crítica? Foram realmente os estivadores de

---

<sup>35</sup> “A Manáos Harbour, como outras empresas poderosas que tem o hábito inveterado de cercear a liberdade de ação dos seus menores auxiliares, carecia de um exemplo. Ele veio, forte e inconcusso, terrível e ameaçador, reboando pela cidade inteira como a trombeta de um exército vingador, retomando as posições inimigas”. *Jornal do Comércio*, Manaus, 06 de janeiro de 1911.

<sup>36</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 06 de janeiro de 1911.

<sup>37</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 06 de janeiro de 1911.

Manaus meros joguetes, manipulados através do controle patronal sobre suas entidades sindicais, igualmente submissas e desprovidas de interesses próprios da categoria? A própria eclosão desses movimentos grevistas pode ser analisada simplesmente em termos de pressão de interesses externos sobre os estivadores, por si só, desprovidos de força e interesses suficientemente fortes e legítimos? Essas questões podem ser melhor avaliadas quando acompanhamos, suas lutas, suas inúmeras greves, buscando perceber – para além da pressão patronal pela cooptação e manipulação, que de fato estava presente –, o comportamento da categoria (e não só de suas lideranças) nesses momentos críticos e fundamentais não só para a melhoria imediata das condições de vida e trabalho, mas também para a consolidação de uma tradição de luta capaz de, a longo prazo, consolidar algumas conquistas e fortalecer a categoria.

O o itinerário da participação política dos estivadores, materializado nas jornadas grevistas que se sucederam por vários anos, não foram movimentos “da ordem”, mas refletiram fortemente os interesses dos próprios estivadores em seu afã de alcançar um padrão superior de existência, com melhorias nas relações de trabalho, nas condições de subsistência e mesmo em dimensões mais amplas de seu viver social.

As tensões do movimento demonstraram que mesmo com o peso de toda pressão patronal a impor caminhos de luta, alvos e objetivos exteriores aos seus, o movimento dos estivadores pautou-se cotidianamente por definir sua participação como autônoma, recusando a cooptação e mostrando-se extremamente capaz de perceber não só o conjunto dos interesses em jogo, mas também abstrair dele aqueles que diziam-lhes respeito. Tais interesses eram defendidos com grande ênfase, enquanto no mesmo instante a colaboração com aqueles que pareciam-lhes contrários era recusada.

Essa autonomia, longe de também ser algo previamente dado, foi sendo de forma conflituosa construída em diversos momentos no interior do movimento, com graus e intensidades variáveis e se, muitas vezes, não fora capaz de reverter a seu favor um processo que lhe era negativo, nem por isso deixou de estar presente enquanto luta. Essa autonomia não foi também mera expectativa, pois conseguiu, em vários momentos, afirmar-se frente a pretensões e pressões adversas.

Deixando de lado a pretensão de analisar o resultado dessas manifestações pautadas nas greves em termos exclusivos de sucesso ou fracasso, é possível perceber que as possibilidades de maior ou menor êxito dessas manifestações estavam associadas a uma gama diversificada de fatores, não sendo, portanto, resultado da simples associação da existência de uma forma determinada de engajamento associativo, o sindicato, com uma conjuntura marcada pela elevação do custo de vida. O esquematismo da formulação – Carestia + Sindicato (consciência de classe) = Greve –, em que pese a relevância individual dos fatores salientados, deixa escapar aspectos importantes que muitas vezes mostraram-se fundamentais.

Assim, a existência de uma conjuntura econômica favorável, mais que a depressão e a fome, facilitava a luta, pois dela os estivadores podiam tirar proveito em função da maior necessidade de braços para escoar a produção regional. Embora em quase todas as greves os estivadores argumentassem como mola propulsora de seus atos a elevação generalizada de preços e a conseqüente “carestia da vida”, parece improvável que tais greves tenham refletido unicamente essa pressão “do estômago”<sup>38</sup> Tanto é assim, que os estivadores dificilmente fizeram suas greves nos períodos (do ano) de maior retração econômica, acompanhando a sazonalidade dos produtos de exportação regional. Das três últimas greves, duas (1923 e 1925) aconteceram no meio do ano, refletindo já o aumento da produção de castanha, cuja coleta ocorria na entressafra da borracha.

Esse argumento, no entanto, parece ter validade unicamente para a análise da ocorrência de greves pautadas por motivações salariais, na medida em que refletiam mais de perto a conjuntura econômica. Por outro lado, aquelas greves que traziam em seu bojo reivindicações mais abrangentes, como a “greve geral de 1919” pela regulamentação da jornada de oito horas, podiam seguir outros estímulos, como, a possibilidade de votação pela Câmara Federal de um projeto regulamentando a matéria, ou mesmo a ocorrência de uma conjuntura política nacional marcada pelo aumento das manifestações operárias, que disseminavam o ânimo entre os trabalhadores das diversas regiões.

---

<sup>38</sup> Retomamos aqui uma famosa crítica de Thompson à análise dos “motins” ingleses do século XVIII, cuja abrangência teórica parece suficientemente grande para trazer luz aos temas aqui tratados. “La Economía ‘Moral’ de la Multitud en la Inglaterra del Siglo XVIII”. *Tradicón, Revuelta y Consciencia de Clase*, p. 62-134.

Tão fundamental para o êxito do movimento paredista quanto a unidade da categoria, foi a falta dela no seio das diversas entidades patronais que ligavam-se à vida portuária. Quando um determinado problema no porto entravava o escoamento da produção regional e, portanto, a própria realização do lucro empresarial, espalhava-se a divergência entre grupos dominantes já bastante distanciados pelas confrontações cotidianas de um relacionamento econômico hierarquizado e, por vezes, espoliativo. Um fator preponderante para a agudização desses relacionamentos estava no controle monopolista dos serviços portuários, exercido pela firma inglesa Manáos Harbour, que gozava de ampla autonomia para cobrar taxas especiais, elevar o preço das capatazias, impor multas pela permanência das atracções, etc.

Não poucas vezes ocorreu uma intervenção favorável aos grevistas por parte de autoridades e políticos influentes locais. Nesses casos, dificilmente esses sujeitos tomavam o partido dos estivadores por concordarem com a justeza de suas reivindicações e a legitimidade de seus pleitos. Além da possibilidade sempre presente de exploração política desses acontecimentos, engrossada pela geral antipatia local às firmas inglesas, havia também a intenção de rapidamente por termo ao “problema” que paralisava o comércio, sem contudo, criar uma situação de confronto direto com um contingente significativo de trabalhadores, que poderia resultar num deslocamento do movimento grevista em direção às casas comerciais, promovendo saques, pilhagens e quebraadeiras.

Enquanto fosse possível manter esses movimentos à distância do comércio e vigiados pela força policial, não recorrer-se-ia à repressão violenta, mas apenas à práticas persuasivas e conciliadoras. Por outro lado, não sendo possível conter o movimento dentro de limites políticos seguros, o recurso à força policial e ao Código Penal fazia-se sem maiores hesitações, como no final da greve de 1899, em março de 1911 e em 1919.

As possibilidades de êxito da greve aumentavam quando o mercado de empregos em expansão esbarrava na flagrante escassez de força de trabalho, resultando numa valorização da “mercadoria” e tornando possível um maior poder de barganha, o que certamente explica a força da paralisação ocorrida em 1899, quando os estivadores conseguiram mantê-la por vinte e dois dias, uma greve portuária longa, mesmo para os padrões do “sul” do país.<sup>39</sup> Por outro lado, quando a

---

<sup>39</sup> Retomamos aqui uma famosa crítica de Thompson à análise dos “motins” ingleses do século XVIII, cuja abrangência teórica parece suficientemente grande para trazer luz aos temas aqui tratados.. “La Economía ‘Moral’ de la Multitud en la Inglaterra

relação invertia-se, e o número de trabalhadores em potencial era bem maior que a oferta de empregos, como nos movimentos ocorridos nos anos vinte, a tendência era de uma maior dificuldade na obtenção da pauta de reivindicações.

Assim quando ocorria desses fatores (ou uma parte deles) apresentarem-se conjugados num dado momento e os estivadores estivessem suficientemente articulados para organizar e conduzir suas reivindicações – de resto o único fator *sine qua non* para a emergência das jornadas grevistas – as paralisações surtiam os efeitos desejados. Por outro lado, o próprio fato desses ganhos serem momentâneos e instáveis refletia também uma instabilidade da conjuntura, onde uma nova ordenação de fatores favorecia o retorno à uma condição desfavorável para os estivadores.

Esse último ponto é interessante por permitir visualizar as conquistas operárias, por mais modestas que fossem, não como o resultado de um consenso interclassista ou, muito menos, uma concessão das elites – se assim fosse não haveria a necessidade de retroceder mais adiante –, mas como luta. De igual forma, esse processo demonstrou também ser a manutenção dessas lutas a única garantia efetiva e eficaz para assegurar tais conquistas.

Seja como for, o fator determinante e capaz de dar densidade ao movimento levando-o à obtenção de êxito, foi essa possibilidade de manter unida a categoria em torno de pontos comuns. A simples deflagração da greve era em si um exemplo da existência de mecanismos que fortaleciam os laços de sociabilidade entre a categoria. Chegar a greve, pressupunha ter vivenciado uma trajetória comum que facilitava a identificação de interesses no momento em que as experiências do trabalho, da disciplina, da instabilidade econômica, eram vivenciadas coletivamente e, portanto, discutidas nos mais diversos espaços onde os estivadores atuavam.

Essas sociabilidades não se davam exclusivamente entre os estivadores, mas extrapolavam para outros sujeitos sociais que intervinham na zona portuária e partilhavam experiências de dominação e resistência correlata às deles. É possível perceber essa imbricação a partir das próprias greves, uma vez que outras categorias mostravam-se articuladas com o movimento dos estivadores, muitas vezes parando no mesmo momento, ou para garantir seus interesses específicos

---

del Siglo XVIII". In: THOMPSON, Edward Palmer. *Tradicón, Revuelta y Consciencia de Clase: estúdios sobre la crises de la sociedad pré-industrial*. Trad. Eva Roidriguez. Barcelona: Grijalbo/Crítica, 1979, p. 62-134.

Revista Litteris  
www.revistaliteris.com.br  
ISSN: 19837429  
setembro de 2014  
N.14



aproveitando-se do momento de exacerbação política, mesclando os dois movimentos, ou mesmo por pura intenção de demonstrar solidariedade à causa daquela categoria.

Como exemplo dessa última participação – a greve de solidariedade –, ela ocorreu fortemente em 1911 quando os carroceiros e os trabalhadores da Manáos Improvement, Limited, (beneficiamento de água e esgoto) resolveram aderir a causa dos estivadores, paralisando o transporte de cargas não só no porto, mas também em toda a cidade.<sup>40</sup> Numa carta a imprensa intitulada “Os Proletários e Souza Brasil” escrita por um estrangeiro (pois assinava “Ex-futuro deportado”) que condenava a atitude do advogado dos estivadores, reconhecia este, ter sido a adesão dos carroceiros fundamental para que estivadores não fossem enganados como os condutores e motoristas haviam sido pelo citado advogado.<sup>41</sup>

Todos esses atos de solidariedade demonstrados tanto pelos estivadores quanto pelos demais trabalhadores de Manaus, chamam novamente a atenção para a avaliação do papel das diversas associações nesse processo de articulação e consolidação desses laços. Certamente o arranjo associativo pautado na criação de organismos institucionais juridicamente constituídos, com uma liderança legitimada pelo voto dos associados, com objetivos definidos, configurava um avanço importante para a categoria, na medida em que ampliava o poder de articulação interna, congregando os trabalhadores e dando-lhes uma possibilidade de materializar sua “falas”, seus protestos de uma forma mais segura, sem o risco da perseguição e da represália por parte do patronato.

No caso específico dos estivadores, as necessidades de um organismo desse tipo eram prementes e, de fato, elas se materializaram precocemente nos mais diversos cantos do mundo. Tal necessidade decorria da vontade de poder intervir diretamente nas formas de contratação dos estivadores, pondo limites à um processo extremamente subjetivo que tornava a possibilidade de emprego algo sempre difícil e incerto. Nos maiores portos do mundo, a luta das associações dos estivadores pelo controle das contratações, a *closed shop*, foi intensa e tida como suas mais

---

<sup>40</sup> A empresa Manáos Improvement solicitou ao Chefe de Polícia providências pretextando que os seus trabalhadores tinham sido insuflados “por um grupo de exaltados”. Feitas as averiguações o subdelegado capitão Justiniano de Farias informou “que a adesão fora toda espontânea, não podendo, portanto, tomar em consideração o pedido daquela empresa a não ser que a ordem pública fosse alterada por qualquer das classes refratárias ao trabalho”. *Jornal do Comércio*, Manaus, de 03 de janeiro de 1911.

<sup>41</sup> *Folha do Amazonas*, Manaus, 31 de janeiro de 1911.

importantes bandeiras.<sup>42</sup> Para o caso de Manaus essa questão não aparece com muita clareza, pois embora os discursos e reivindicações veiculadas na imprensa não trouxessem nenhuma referência direta desse tipo de reivindicação, há, todavia, indícios de que em 1911 a *Sociedade Beneficente dos Carroceiros e Estivadores do Amazonas* já tivesse ingerência no processo de contratação da força de trabalho. Pelo menos é isso que podemos perceber do seguinte comentário veiculado por um jornal local:

Além do que ficou dito sobre o tratado de apaziguamento da greve, a Sociedade ficou possuidora da faculdade de admitir todos os seus associados que tomaram parte na greve, cabendo-lhe também a promoção às classes superiores, de conformidade com as habilitações de cada estivador.

Isso, francamente, foi um esplêndido triunfo dos paredistas.<sup>43</sup>

Não há maiores esclarecimentos na nota, que permita aquilatar o real teor desses termos que sugeriam ao jornal um “esplêndido triunfo” para os estivadores. Outro dado inquietante nesse mesmo sentido, embora as referências igualmente não sejam desenvolvidas em maiores comentários no interior da documentação, é o de que em vários momentos da greve de 1899, os estivadores alegavam que várias casas “**pediram-nos trabalhadores** também pela nossa tabela...”<sup>44</sup> Em 1923, no acordo firmado entre o comércio de Manaus e o *Sindicato dos Estivadores*, a empresa impunha uma cláusula onde os estivadores deveriam chegar ao emprego 15 minutos antes desse iniciar,<sup>45</sup> o que demonstrava claramente não se tratar de trabalhadores avulsos que deveriam ser “apontados” pelo capataz à porta da empresa, mas de estivadores previamente definidos pelo Sindicato.

---

<sup>42</sup> “Nem sempre a reivindicação do *closed shop* significa o exclusivismo corporativista, de lideranças corruptas ou de gangues de orla marítima. Ao contrário, a experiência histórica tem demonstrado que onde o controle de trabalhadores tem estado presente em algum grau, uma certa democratização na distribuição do trabalho tem existido”. GITAHÍ, Maria Lucia Caira. Ventos do Mar: *Trabalhadores do Porto*: movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914, São Paulo: Unesp, p. 106. Cf. também SARTI, Ingrid. Estiva e Política: estudo de caso no porto de Santos. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1973, introdução.

<sup>43</sup> *Jornal do Comércio*, 04 de janeiro de 1911.

<sup>44</sup> *Diário de Notícias*, 22 de novembro de 1899. Como não parecia haver ainda nenhum tipo de associação institucional que congregasse a categoria, fica mais difícil aceitar que tal referência seja uma prova desse tipo de controle. Os grifos na citação são nossos.

<sup>45</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 09 de junho de 1923.

Outras questões que incomodavam bastante a categoria foram encampadas pelas duas associações de caráter mutualista criadas pelos estivadores em 1909 e 1910. Tratava-se de reivindicações visando assegurar auxílio patronal aos membros da categoria que sofressem acidente ou morte no âmbito do trabalho, ou por decorrência direta dele. Exigiam a continuidade do pagamento dos salários, nos casos em que o estivador acidentado no emprego tivesse que ausentar-se por alguns dias, além da cobertura das despesas com o tratamento. Ao patronato caberia ainda custear os enterros dos que faleciam em serviço.

Ocorriam também reivindicações no sentido de limitar o peso das penalidades, principalmente preservando os salários. Indisciplinas, dano aos volumes, desleixo e morosidade ao longo da jornada eram ações passíveis de punição pelo fiscal de armazém, que por sua vez aplicava-as, muitas vezes, de forma arbitrária e excessiva, causando baixa significativa no valor da diária a ser recebida no fim do dia. Em janeiro de 1911, os estivadores impuseram à Manáos Harbour uma destas limitações, onde reivindicavam que não poderia “ser multado o trabalhador em mais da metade de suas diárias e isso mesmo no caso de ser a falta cometida pelo trabalhador, atestada por dez companheiros”.<sup>46</sup>

Boa parte destas reivindicações perderam-se com as associações mutualistas e beneficentes, pois durante a vigência do Sindicato, os estivadores deixaram de reclamar de tais temas, o que pode significar que já os tivessem assegurado, passando a entabular novas preocupações. Não temos a pretensão de esvaziar o conteúdo político contido no arranjo associativo do Sindicato, procurando mostrar que os estivadores não ganharam nada com ele ou que a mudança de uma associação beneficente para sindicato não tenha influído de alguma forma para o fortalecimento da categoria no plano político e econômico. A própria criação do sindicato parece indicar o amadurecimento político que a categoria estava experimentando. Mesmo não coadunando com um tipo de sindicalismo revolucionário, o *Sindicato dos Estivadores*, desatrelando a categoria de uma liderança claramente patronal, contribuiu para que os estivadores passassem a incorporar como suas, algumas bandeiras de luta do operariado nacional, difíceis de serem digeridas pelo patronato e, portanto, difíceis de serem encaminhadas por um organismo que refletia fortemente a ideologia dominante do congraçamento entre as classes, como as sociedades de cunho beneficente.

<sup>46</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 02 de janeiro de 1911.

O que temos tentado questionar é uma avaliação do movimento a partir destas instituições organizacionais unicamente. Em quase todas as greves, ocorreram dissonâncias entre base e liderança, fossem elas materializadas pelas sociedades beneficentes ou pelo sindicato. Em quase todas elas também, essas lideranças mostraram-se muito mais propensas a ceder diante das primeiras imposições do patronato e, as vezes, acabaram por tomar atitudes que estavam em franca oposição às deliberações mais amplas e legítimas tomadas pela base nas assembleias gerais.

As próprias assembleias foram alvo de discórdia no interior desse movimento. Enquanto as lideranças optavam pôr reuniões fechadas, somente com a categoria, em geral no teatro Alhambra ou na sede da própria associação, os estivadores exigiam suas realizações em locais públicos, em especial na Praça do Comércio, entre o porto e a Matriz, ponto de convergência e passagem de boa parte da população da cidade. Quando em 1911, a *Sociedade Beneficente* tentava mostrar-se aos estivadores como sendo a diretoria o fórum deliberativo maior a que deveriam subordinar-se os demais sócios, esses mostraram-se intransigentes negando-lhes tal papel, muitas vezes revertendo posições das lideranças e afastando membros que entendiam comprometidos com o patronato. Minimizada pelo jornal, que claramente buscava legitimar a liderança da Sociedade perante seus sócios menos afortunados, essa tensão aflorou de forma persistente nas notícias da greve de 1911:

Ouve é certo quem tentasse persuadir os grevistas que a Manáos Harbour havia comprado a diretoria da Sociedade que os protegia porque essa associação, no intuito de estabelecer um honroso acordo entre a empresa e os trabalhadores, propôs um meio termo entre a persistência e teimosia da primeira e a simpática equitativa solicitação dos últimos.<sup>47</sup>

Nessa greve a pecha de “vendido” caiu severamente sobre as figuras do presidente da Sociedade, o comerciante Manuel Rufino e do advogado daquela entidade, Souza Brasil, acusados de oportunismo político e falta de interesse para com o pleito dos grevistas. Assim, se por um lado essas lideranças tinham o poder de influir na definição das linhas políticas da categoria; por outro lado não o faziam a seu *bel prazer*, sem limites ou controles por parte dos demais associados. Os atos das diretorias passavam necessariamente pela mediação da categoria, que cada vez mais ia descobrindo

<sup>47</sup> *Comércio* voltava a criticar a dissidência, buscando apresentá-la como ilegítima, posto que, supostamente feita por não-estivadores: “Os grevistas mais exaltados, que afinal não eram estivadores, ao que se disse depois, mantiveram-se em atitude ostensiva ao próprio presidente da Sociedade que os protegia...”.

seu poder de influir nos rumos do movimento, criticando severamente suas lideranças quanto a prática de atos lesivos aos estivadores:

202

Não há existido, nem pode existir, no futuro, para a classe proletária manauense, homem mais nefasto e arbítrio que o ex-Delegado de Polícia Souza Brasil, inventando conspirações, sonhando com anarquistas e quilos de dinamites, vendo por todos os cantos da rua homens perigosos, deixou no maior desamparo à numerosos operários, com o fechamento, por sua causa, da Folha do Amazonas e da A Notícia.

Depois de ser demitido do cargo policial, por arbitrário e impopular, Souza Brasil quis popularizar-se socialmente e, o seu oferecimento espontâneo para advogar a causa dos estivadores, quando estes se declararam em greve.<sup>48</sup>

Acompanhamos também no desenrolar das greves de 1923 todo o processo de tensão existente no interior da categoria, que de tão ampliadas chegaram a ponto de recorrer a desmoralização pública de seus líderes, tanto através de abaixo-assinado que externava o descontentamento da base, quanto pelo recurso a substituição compulsória dos negociadores cuja atuação fora julgada comprometida com os interesses patronais.

Mesmo o recurso a atos violentos, como a ameaça de colocação de uma bomba de dinamite no prédio da Manáos Harbour em 1911 e sua utilização efetiva em 1923, demonstram que o movimento era rico em contradições e tensões; além do que, o fato destas tensões terem emergido em vários momentos, sugere a existência de todo um processo interno de crítica e de amadurecimento que dificilmente são percebidos quando o foco tradicional de estudos do movimento operário não consegue deslocar-se dos discursos e atos das lideranças sindicais, desprezando o trabalhador comum. Foram esses trabalhadores comuns, um contingente de estivadores anônimos, que, mais do que podiam querer ou desejar seus líderes, ousaram escrever de forma diferente sua própria história.

---

<sup>48</sup> O artigo é assinado por um “Ex-futuro deportado”. *Folha do Amazonas*, 31 de janeiro de 1911.