Etnicidade e Trabalho no Porto de Manaus (1880-1920)

MARIA LUIZA UGARTE PINHEIRO*

Há mais de uma década temos trabalhado com a perspectiva de empreender novas leituras da dinâmica histórica da cidade de Manaus, em especial vendo-a pela ótica de alguns de seus construtores anônimos, cujas vivências, em conflito, faziam da cidade um verdadeiro caldeirão de contradições e possibilidades. Nosso olhar, direcionado especialmente para os estivadores e trabalhadores portuários de Manaus da virada do século XIX para o XX, tem revelado a pressão segregadora que os impelia à espaços restritos, vigiados e controlados por posturas hierarquizantes e moralizadoras, separados por múltiplas linhas divisórias (de cidadania, dependência econômica, alfabetização, etc.) que os colocava como deserdados do látex em plena "cidade da borracha".

Procuramos mostrar o papel ativo que estes sujeitos sociais desempenharam, intervindo na cena histórica e pondo em campo seus valores, muitas vezes em contradição com os que lhes cobravam obediência irrestrita. Assim, suas vivências trazem as marcas de dominação e cooptação, mas também de transgressões e resistências.

Um traço relevante nessa história é o da cristalização de estereótipos extremamente depreciativos que os próprios estivadores não conseguiram reverter de todo e o senso comum guardou vigoroso até os dias atuais. Para chegar-se ao momento em que estas marcas se fixaram com maior rigidez, foi preciso investigar melhor as múltiplas dimensões dessa vivência para confrontar as imagens estereotipadas do presente com as que os estivadores forjaram de si mesmos ao longo do tempo.

Politicamente, entre 1880 e 1920 os estivadores e trabalhadores portuários de Manaus desenvolveram uma trajetória que não pode ser reduzida a um rosário de derrotas. De igual forma, reavaliamos sua suposta fragilidade e inconsciência política. O que encontramos em nossas pesquisas foi uma luta intensa pela redução da jornada diária de trabalho e pelo estabelecimento do processo associativo, consolidando um sindicato que manteve-se atuante nas décadas seguintes. Dessa forma, impuseram-se enquanto categoria organizada frente a um patronato pouco propenso ao diálogo e à aceitação destes organismos sindicais. A Manáos Harbour, por exemplo, recusou-se em vários momentos a equacionar as situações de greve diretamente com as associações dos estivadores, preferindo recorrer diretamente aos poderes públicos e as entidades

* Doutora em História pela PUC-SP, Professora da Universidade Federal do Amazonas e Bolsista Produtividade do CNPq.

patronais, mas, em geral, acabava por ceder à pressão das associações dos estivadores, tendo que assinar acordos com elas, reconhecendo na prática, não só sua existência como também a sua força.

A própria trajetória associativa foi fruto de um processo interno de luta e reflexão, muitas vezes externadas em dissidências flagradas pela documentação. Foi essa dinâmica interna que transformou, quase sempre, o rumo dos movimentos paredistas, ampliando-os para além dos limites onde seria possível sofrer um controle ou direcionamento externo.

Muitas de suas conquistas (como as salariais) foram, com efeito, bastante efêmeras e influíram para que não houvesse uma melhoria nas condições materiais de existência dos estivadores ao longo do período. Todavia, há que indagar-se a importância delas à médio e longo prazo não só para consolidar uma tradição de luta e respeitabilidade política, como ainda para demarcar limites mínimos e garantias (segurança contra acidentes, garantia da integridade do salário frente às multas, redução da jornada noturna, custeio de tratamento de saúde, etc.) que deveriam ser assegurados pelos patrões à categoria. É bastante provável que dada a recorrência com que na greve eram reivindicados certos direitos, os patrões se sentissem tentados a evitar o confronto, cedendo-os de forma irreversível.

O caminho da pesquisa acabou por nos levar a inquirir dimensões da composição e vivência desses trabalhadores urbanos, a luz de novas categorias de análise, como no caso das que se ligavam as distinções étnicas no interior do mundo do trabalho urbano de Manaus em sua mais dinâmica fase modernizadora (1880-1920).

Um conjunto de referências documentais tem nos permitido argumentar que o trabalho portuário e, em especial a estiva, articulava – em pólos distintos – dois importantes segmentos de migrantes estrangeiros (portugueses e ingleses), que se juntavam ao contingente maior de trabalhadores nacionais, em sua maioria compostos por levas empobrecidas de migrantes nordestinos.

Uma importante referência veio da constatação de que as grandes firmas que atuavam no porto de Manaus, como a Manáos Harbour Lmited, recrutavam trabalhadores para a estiva prioritariamente entre os estrangeiros recém-chegados à cidade, propiciando-lhes o pagamento de salário fixo mensal, algo inédito, já que esta é uma atividade mundialmente associada à modalidade de trabalho mais conhecida como *closed shop*. (Gitahy, 1992:106).

O número desses estivadores especiais não era muito elevado, sendo escolhidos entre aqueles que apresentavam maior robustez física, aspecto sadio e que possuíssem

aptidão. Dadas as limitações e precariedades de acomodação (em geral embarcações ancoradas no porto), dava-se preferência aos solteiros e sem família residente na cidade. Em geral, eram de nacionalidade estrangeira, quase todos portugueses. Uma vez alojados nessas embarcações, recebiam ali alimentação e um salário mensal, sendo empregados em atividades de estiva específicas e, dada a sua extrema dependência ao patronato, eram largamente utilizados durante as greves da categoria.

Se tomarmos integralmente a categoria dos estivadores será preciso argumentar que sua composição étnica é um indicador difícil de precisar, embora consistisse majoritariamente de migrantes nordestinos e de nativos. Havia também um percentual considerável de portugueses que, considerando-se as referências fragmentárias veiculadas na imprensa, deveriam responder entre 10 a 20% do total no período de máxima atividade portuária. Assim, de acordo com o Jornal do Comércio de 17 de janeiro de 1911, dos 420 estivadores contratados pela Manaus Harbour, 36 eram de nacionalidade portuguesa, assim como outros 40 que a empresa acabara de contratar.

Repetia-se em Manaus com a presença lusitana, uma tradição presente em quase todos os portos do Brasil e do mundo. Com efeito, é sabido que desde finais do século XIII, Portugal tornou-se um centro de comércio marítimo ativo que fez desenvolver e consolidar profissões ligadas as atividades portuárias. Desde aquela época a presença de marítimos (pilotos, taifeiros, etc.) e estivadores portugueses nos portos do mundo inteiro tornou-se freqüente (Albuquerque, 1983: 66). Em cidades como Manaus, onde havia a precedência do domínio colonial português e onde também se formara, por força de novos processos migratórios, uma forte comunidade lusitana, era de se esperar que essa presença fosse bastante incisiva.

A comunidade portuguesa ampliou-se ainda mais com a expansão da economia gumífera e novos migrantes oriundos de Portugal chegavam todos os dias à Manaus. De longa data os portugueses controlavam boa parte do comércio lojista, padarias e mercearias. A tomar-se como verdadeira a afirmação do cônsul português em 1916, a *"colônia portuguesa em Manaus [possuía] mais de metade da propriedade urbana, que [rendia] anualmente a Portugal cerca de mil contos fortes"*. (Simões, 1916: 120). Vinte anos antes, outro cronista, Lourenço da Fonseca, já registrava essa primazia, argumentando que *"dos seus 25.000 habitantes, talvez um terço seja de estrangeiros, a maior parte filhos de Portugal"*. (Fonseca, 1895: 85). Esse fato é posteriormente (1907)

corroborado por outro informante: *"Quanto à nacionalidade da população na capital podemos calcular perto de 10.000 estrangeiros para 50.000 brasileiros. A maior colônia é a dos portugueses, avaliada por competentes em 5.000"*. (Campos, 1988:101)

Acrescenta-se ainda a força com que as idéias eugênicas penetraram e ganharam corpo no seio das elites dirigentes que viam uma possibilidade de "melhorar a qualidade" da população amazônica via incentivo à colonização européia, de preferência ibérica. É esse, por exemplo, o argumento que Augusto Ximeno Villeroy – Governador do Estado do Amazonas em 1890 – apresentou em comunicação premiada que procurava responder "como se deve povoar o solo amazônico". Seus argumentos partiam de uma avaliação negativa da população regional:

> A nacionalidade brasileira resulta de uma mistura de raças, ainda não fundidas intimamente, o que será o trabalho dos séculos, de modo que etnograficamente não constituímos ainda – um povo; consequentemente, seria um erro aumentar a desordem existente, importando colonos a esmo, sem critério, sem seleção; portanto, para não alterar o caráter fundamental da nacionalidade nascente, convém limitar a colonização aos povos ocidentais, especialmente ibéricos. Toda tentativa, pois, de colonização asiática, seja qual for, deve ser energicamente combatida; de resto, ensaiada em S. Paulo, ela tem sido verdadeiro desastre. (Villeroy, 1911: 21)

Após essas considerações gerais, Villeroy terminava enfatizando o caráter empreendedor dos portugueses e relembrando o fato de que uma vez que a colonização da região fora feita por Portugal, haveria um substrato cultural que facilitava a assimilação do colono, evitando-se traumas maiores de adaptação. Assim, ficava-lhe claro que:

> ...esta raça preenche todas as condições para viver, crescer e progredir no meio amazonense. Inútil expender aqui argumentos para demonstrar uma verdade sentida por todos, brilhantemente atestada pela nossa história e pela pujança da colônia portuguesa da Amazônia, principal esteio do seu comércio. (Villeroy, 1911: 25-26)

Um anúncio de emprego recolhido em 14 de fevereiro de 1899 no Jornal do Comércio parece confirmar que essa preferência estava, de certo modo, generalizada na cidade: "*Caixeiro – Na Mercearia Alfacinha precisa-se de um de 12 a 15 anos; prefere-se português*".

O que queremos asseverar é que esse recorte étnico parece ter sido realmente importante, uma vez que marcou, inclusive, o movimento de contestação dos estivadores. Em abaixo-assinado dirigido à Associação Comercial do Amazonas durante

uma greve em que pleiteavam a jornada de 8 horas, os estivadores assumiam explicitamente esse viés de sua composição:

> 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... (*Jornal do Comércio*, 08 de junho de 1923).

Em outro momento, referindo-se ao êxito de uma de suas manifestações políticas, onde haviam conseguido reunir na praça do Comércio mais de dois mil trabalhadores, o presidente da *Associação Beneficente dos Estivadores e Carroceiros do Amazonas*, Manoel Rufino Correia da Silva, enfatizava que *"o dia de ontem era para os estivadores, como o 15 de novembro foi para os brasileiros e o 5 de outubro para os portugueses"*. (*Jornal do Comércio*, 3 de janeiro de 1911).

Tais evidências não podem sugerir somente a existência de relações harmoniosas entre esses trabalhadores. Na verdade, os momentos de crise e retração da oferta de empregos levavam à emergência de apelos xenófobos, como quando alguns empregadores priorizaram a contratação de estivadores portugueses[1] alegando sua melhor robustez e aptidão. Nesses momentos, os protestos ocorriam de imediato e por vezes resultavam em paralisações com denúncias e apelos ao cumprimento dos dispositivos legais contidos nos "Estatutos dos Armazéns Alfandegados", onde estava estabelecido que *"os brasileiros natos são os que devem ser os preferidos para o serviço"*.[2]

No início da década de 1920, os números referentes aos estivadores contratados como assalariados (ou fixos) pelas firmas portuárias mostraram-se bastante reduzidos, indicando uma crescente tendência em direção ao sistema de trabalho ocasional[3]. Além do mais, a ineficácia da utilização estratégica daqueles estivadores já havia sido suficientemente demonstrada tanto pela força coerciva dos piquetes quanto pela participação espontânea nos movimentos grevistas. Em 1917, duas matérias veiculadas

---

1 *Booth Line*, *Companhia do Amazonas* e *Armazéns Andressen*, por exemplo, mantinham essa prática de longa data, conforme matéria do *Jornal do Comércio* de 17 de janeiro de 1911. Sidney Chalhoub refletindo a partir da realidade do Rio de Janeiro, afirmava que "os conflitos nacionais e raciais [eram] a expressão mais comum dessas tensões provenientes da luta pela sobrevivência". (Chalhoub, 1986: 38).

2 Carta da Manáos Harbour ao *Jornal do Comércio***,** Manaus, 17 de janeiro de 1911.

3 Na Manáos Harbour esse número cai para apenas 12 em 1923. *Jornal do Comércio*, Manaus, 07 de junho de 1923.

no *Jornal do Comércio* indicavam a existência de um movimento de protesto desses estivadores "fixos" contra a Manáos Harbour, onde, além da reivindicação do pagamento extra da jornada exercida extraordinariamente e do protesto contra a diminuição gradativa que os salários vinham experimentando desde 1914, queixavam-se também de maus tratos no interior das embarcações que serviam de alojamento, decorrente da prepotência de seus superiores e da má qualidade da comida ali servida. Pelos argumentos apresentados na matéria do *Jornal do Comércio* de 12 de janeiro de 1917, esses trabalhadores eram em grande parte portugueses:

> Antes de tomarmos a defesa dos portugueses trabalhadores da Companhia procedemos uma rigorosa investigação [e] é pois de acordo com a verdade dos fatos que vamos apresentar perante o público a dolorosa odisséia de martírios que tem passado tantos portugueses a maior parte dos quais chefes de numerosas famílias...

Outro fator que certamente pesou para a diminuição desse tipo de estivador foi o fato das empresas os encararem como muito onerosos, visto que tinham de mantê-los mesmo nos dias em que o fluxo das atividades portuárias eram baixas ou praticamente nulas. É bom lembrar que a derrocada da borracha reduziu drasticamente o fluxo de cargas no porto e, consequentemente, o montante de trabalhadores necessários para a execução dessas tarefas.

A presença de portugueses foi também importante no seio de outra relevante categoria portuária: os catraieiros. As catraias e alvarengas (pequenas embarcações) foram importantes no trabalho de estivação pelo menos até 1906 quando se concluiu a construção um cais flutuante do novo porto de Manaus (o Roadway), uma vez que até aquela data as catraias funcionavam como intermediários entre o cais e os grandes navios que fundeavam no meio do rio, a 150 metros da margem.

À semelhança dos estivadores, os catraieiros contavam em sua composição com um número considerável de portugueses. Em 1895 temos uma referência explícita a essa questão, trazida pela fala de um importante cronista português, quando de sua chegada à Manaus:

> Quando aí fundeou o nosso Imperatriz Thereza a ele encostou uma dúzia de botes, vistosamente pintados. Eram todos de catraieiros portugueses. Os nomes estampados à popa em caracteres de fantasia, bem atestavam quanto o patriotismo lusitano não decresce com o auxílio em longes terras e por dilatado tempo. Bem hajam. Recorda-nos que entre esses bateis havia um *Vasco da Gama*, um *Avenida da Liberdade*, um *Minho*, um *Torre de Belém* e um *Luiz de Camões*. E os costumes são tão portugueses que mais de uma vez

> se nos tem afigurado estarmos na pátria do cantor dos *Luzíadas*. (Fonseca, 1985: 85)

Essa presença de portugueses entre os catraieiros favorecia ainda mais o estreitamento de relações de solidariedade entre essas duas categorias. Tal como ocorria com os carroceiros, era comum a parceria entre catraieiros e estivadores, fruto de anos de trabalho em comum a consolidar amizades.

Após o período de modernização do porto de Manaus (1902-1910), a utilização das catraias pelo porto embora não tivessem sido totalmente excluídas, ficaram mais limitadas ao trabalho de travessia de populares nos inúmeros igarapés que cortavam a cidade ou, à venda ambulante de refrescos e pães tanto nas diversas embarcações ancoradas na orla do rio quanto às populações ribeirinhas.

A participação política dos catraieiros, visivelmente ligada a sua importância dentro do processo de estivação, acompanhou de perto a luta dos estivadores. Registre que os catraieiros foram os pioneiros, ainda no século XIX, a realizar uma greve em Manaus, fenômeno que os habitantes da cidade não conheciam.

Emblemática é o fato de que a primeira greve que se tem notícia em Manaus é a que esta categoria empreendeu em 1884, quando, engajados no processo abolicionista, recusaram-se a transportar escravos em suas embarcações, bem como embarcar ou desembarcar escravos dos navios chegados ou de saída do porto. Poucos anos mais tarde, o jornal O Amazonas, de 11 de janeiro de 1887, noticiava que *"A pretexto do aumento de impostos municipais os catraieiros de nosso porto encalharam ontem suas embarcações, negando-se a todo e qualquer serviço de sua profissão"*. A catraia deixou também por longo tempo sua presença marcada na lembrança dos mais velhos e no cotidiano das populações ribeirinhas onde ela ainda é hoje uma realidade importante. Delas registrou Thiago de Mello:

> C das catraias, tantas, pássaros bailando serenos nas pétalas da água. Atravessavam os igarapés da cidade, avançavam pelo Rio Negro, tripuladas por um só homem, o catraieiro, que remava em pé, o dorso arqueado sobre a dança das faias compridas. O toldo de lona muito branca brilhando como um cântico de luz. Catraias de São Raimundo. O porto das catraias dos Educandos. Os operários da serraria chegavam de manhãzinha nas catraias que encostavam na beirada da Quintino Bocayuva. Num tempo em que quase todos os catraieiros eram portugueses. Um deles o Joaquim Adão. De Vila Nova de Gaia, tinha um orgulho danado de sua catraia, sempre muito limpa, os bancos laterais de itaúba lisinha, era gostoso passar a mão. Senhora dos Navegantes era o nome da catraia que fazia a última viagem noturna. (Mello, 1983:108)

Do lado oposto ao universo do trabalho e em contradição com ele, estavam as maiores e mais poderosas empresas instaladas na cidade, sendo boa parte delas inglesa. Grandes empresas como a *Booth Line Company* e *The Manáos Harbour Limited* montaram na cidade uma estrutura gerencial e administrativa que visava a obtenção de lucros a partir da exploração dos serviços portuários. Todo seu corpo burocrático de primeira linha era constituído por estrangeiros, que ocupavam posições importantes na hierarquia funcional da empresa na própria Inglaterra. Mesmo funcionários não tão graduados, como os guarda-livros, eram também ingleses.

Embora pequena, a comunidade de ingleses que logo se formou na cidade, imprimiu fortemente hábitos elitizados que passaram a ditar normas à recente elite manauara que se formava, mas também atraiu sobre si a animosidade dos que, mesmo endinheirados, não eram encarados por ela como iguais.

A comparação com a comunidade portuguesa é importante e inevitável. Em Manaus os portugueses – muito mais diversificados econômica e socialmente falando – buscaram criar mecanismos de solidariedade interclassista permitindo que a comunidade adquirisse um forte senso corporativo. Fizeram circular na cidade diversos periódicos, por onde buscavam não só informar, mas também uniformizar a comunidade em torno de questões relevantes àqueles imigrantes.

O *Jornal do Commércio*, um dos maiores diários da cidade, sendo de propriedade de um abastado comerciante português, em boa medida refletiu os interesses dessa comunidade lusitana, numa vinculação que se materializava mais claramente a partir de importantes colunas, como "Portugal Pelo Telégrafo" e "Cartas de Portugal", que informavam e articulavam a colônia em Manaus. O jornal manteve durante décadas um correspondente especial em Lisboa, João Grave, que periodicamente publicava suas "Cartas de Portugal", por onde buscava informar as últimas notícias da vida política e cultural lusitana.

Não é de todo improvável, que a forte presença de portugueses no interior da categoria dos estivadores tivesse contribuído para que o *Jornal do Commércio*, em mais de uma oportunidade e em contradição com os grandes jornais da cidade, demonstrasse uma clara empatia para com os membros dessa categoria de trabalhadores, solidarizando-se com suas reivindicações e protestos.

O cimento utilizado nessa difícil uniformização de interesses conflitantes vinha da forte carga paternalista que vigorava no interior da comunidade lusa no Amazonas. Dessa forma, é possível concordar com as queixas freqüentes dos trabalhadores nacionais, que reclamavam da prioridade que comerciantes portugueses e espanhóis davam aos seus conterrâneos.

Formaram-se no seio da comunidade portuguesa sociedades repatriadoras – a mais importante foi a *Luzitânia Repatriadora*, de 1908 – que ajudaram inúmeros portugueses empobrecidos a retornar para sua terra natal. Além dessas agremiações filantrópicas, a comunidade portuguesa criou vários clubes sociais e esportivos, além da implantação de um dos mais importantes centros de saúde da cidade, o Hospital da Sociedade Beneficente Portuguesa do Amazonas.

A comunidade portuguesa buscou fortalecer os laços de solidariedade com os habitantes da região que a acolhia, para quem lembravam o "passado comum" e mostrando-se como pertencentes não a uma nação amiga, mas irmã. Buscaram, portanto, integrar-se à sociedade amazonense, interagindo e misturando-se a ela. Sentiam-se partícipes do processo de desenvolvimento regional e todos os eventos da comunidade eram franqueados aos amazonenses.

Nada mais diverso, pois, da postura adotada pela comunidade de ingleses em Manaus, que buscou criar espaços próprios e bastante restritos de convivência[4], onde nem mesmo ingleses com parcos recursos (o que era raro na cidade) podiam freqüentar. Se no *Luso Sport Club*, a freqüência maior de bailes e eventos populares, criava oportunidades de uma convivência mais plural, no *Bosque dos Ingleses*, mais que a exigência da nacionalidade britânica, era necessário ter muito dinheiro e sabê-lo ostentar. Os poucos filhos da terra que eram admitidos sem restrições faziam parte do seleto grupo de políticos mais influentes do Estado, como governador, intendente, deputados e senadores.

Mesmo quando se referenciavam à esse grupo de políticos e autoridades do Estado, os ingleses não o faziam com muitas reverências e honrarias. O mais comum era uma atitude arrogante e 'superior' que, muitas vezes, beirava a impertinência. Um

4 Com relação ao espaço propriamente doméstico, diz Ulisses Bittencourt: "os membros da colônia britânica, embora cordiais, afáveis e prestativos em seus escritórios, tornavam-se, com raras exceções, extremamente reservados no que dizia respeito ao seu ambiente doméstico, de certa forma defendendo, discreta mas seguramente, a privacidade dos seus lares. (...) George Browne, um dos líderes da colônia, constituía uma exceção por gostar de receber em sua casa, sempre da maneira mais fidalga". Ulisses Bittencourt. "Manaus e os Ingleses do Meu Tempo". Jornal *A Crítica*, Manaus, s/d.

exemplo dessa atitude pode ser percebido na crítica esboçada pela Associação Comercial do Amazonas em ofício dirigido à direção da Manáos Harbour Limited, em Londres. Nele, os mais importantes comerciantes do Amazonas, queixavam-se, dentre outras coisas, do tratamento acintoso que recebiam por parte da direção da empresa em Manaus:

> A direção da Companhia em Manaus não satisfaz os diretores [da ACA] recebendo as partes de pé, como se fossem juízes ditando sentenças ou soberanos reclamando homenagens. Não atendem a coisa alguma. Respondem com maus modos o que impossibilita as partes, voltarem serenamente a reclamar segunda vez.[5]

Tal tratamento derivava do fato desses sujeitos sociais pertencerem a mundos culturais bastante diferenciados e encarados (talvez por ambas as partes) a partir de uma ótica hierarquizadora que partia da primazia inata das "civilizações avançadas" sobre o conjunto das "sociedades primitivas". Tal modelo pressupunha ainda que às primeiras cabia o pesado fardo de um projeto civilizador inconteste, que mesmo gerando animosidades e resistências, não deveria ser evitado, posto que tais contestações por parte dessas "populações atrasadas" eram fruto de sua própria incapacidade de perceber os "benefícios" que estavam sendo outorgados.

Além do mais, pessoas como Stanley Sutton, E. B. Kirk e George Browne, representantes das grandes fortunas residentes na cidade, apesar de serem meros funcionários de empresas estrangeiras, recebiam, não raro, salários que superavam em muito o das maiores autoridades do Estado. Em artigo citado, Ulisses Bittencourt lembra que E. B. Kirk, diretor da *Manáos Tramways and Light Corporations Limited*, *"auferia um salário altíssimo de vinte e tantos contos de réis mensais, verdadeira fortuna, quando o governador do Estado recebia pouco mais de cinco"*.

Como representantes das maiores casas aviadoras da região, proprietários das únicas casas bancárias e de créditos ou superintendentes das companhias monopolistas dos diversos serviços públicos, os ingleses relacionavam-se com os seringalistas da região e em particular com o comércio de Manaus de uma forma bastante tensa e conflituosa. Com as autoridades estaduais, a pressão fazia-se através das representações consulares da coroa britânica – sempre cuidadosas dos interesses de seus súditos por mais mesquinhos e ilegítimos que eles fossem –, que não cansavam nunca de lembrar

[5] Ata da Sessão Extraordinária da Associação Comercial do Amazonas, de 20 de dezembro de 1910.

seus anfitriões dos "favores" prestados através dos empréstimos de capital tomados pelo Estado e pelo Município contra o *London and Brasilian Bank*.

A animosidade contra os ingleses reforçou-se pouco a pouco com as incorporações sucessivas que esses faziam das concessões públicas. Ao iniciar o século XX, eles controlavam os sistemas de água e esgoto, o de iluminação elétrica, o telegráfico, o de bondes e até mesmo o mercado público municipal. Muitas dessas concessões foram decorrentes de contratos preliminares para execução de obras que viabilizassem esses serviços. Lembremos que o contrato firmado para a execução das obras do porto rendeu a seus executores o direito de exploração de todo o serviço portuário por um elástico período de 60 anos. Se tais acordos eram importantes para um governo que não dispunha de recursos para agenciar melhoramentos de infra-estrutura, para o grosso da população manauara era um fardo tido como muito pesado para ser assimilado sem contestação.

Fortemente ligado ao comércio lojista manauara, o historiador Antonio Loureiro recuperou essas tensões ao longo de várias de suas obras. Desse ponto de vista, asseverava que:

> Estas concessões, negociadas com inexperiência, açodamento e, talvez, interesses fortuitos, resultavam na criação de uma série de vantagens, sedutoras para os aplicadores alienígenas, mas descabidas para os usuários locais. Além das garantias de juros sobre os fundos aplicados, subvenções extras em dinheiro, cláusulas contratuais leoninas para o contratante e longos períodos de exploração, superiores a 50 anos, a existência de autoridades interessadas em seus negócios dava-lhes uma autonomia tão grande, que elas atuavam com total desenvoltura, mais parecendo serem um feudo, tornando-se soberanas de seus atos, sem a menor atenção às lideranças locais, pois tudo resolviam no plano federal. (Loureiro, 1985: 129)

O que mais incomodava era o fato de que os administradores ingleses das concessões públicas pareciam não se importar com as experiências econômicas tradicionais dos habitantes da cidade e utilizavam essas concessões monopolistas para impor novas taxações, sempre consideradas escandalosas e escorchantes. Em 1906, por exemplo, logo após o mercado público ser arrendado à *Manaós Markets and Slaughterhouse*, a empresa fez vigorar uma nova tabela de impostos, majorando a venda de produtos e os aluguéis dos seus boxes, medidas que acabaram sendo responsáveis pelo aumento da carestia na cidade e gerando protestos diversos por parte da população, além da ocorrência de algumas greves, como a dos peixeiros. Os jornais locais apoiaram a greve dos pescadores, chamando-a de *"protesto contra a extorsão"* e de *"resistência*

legal ao assalto contra a pobreza". Os termos com que o movimento foi descrito pelo *Correio do Norte*, de 15 de março de 1906, também são extremamente significativos:

> Ontem uma procissão comovedora, a procissão dos representantes da miséria e da pobreza, esse cortejo numeroso dos perseguidos pela ganância e pela auricídia dos do nosso mercado, passeou as ruas da cidade, cheia de indignação patriótica, de revolta sublime e encantadora, contra os perseguidores dos desafortunados que aqui residem e, oirejam pela vida e dos que aqui aportam fugindo a perseguição, que a natureza, pela esterilidade do solo, em algumas regiões contra eles empreende.

Em 1909, *A Farpa*, um dos inúmeros periódicos humorísticos que circularam por Manaus naquele período, veiculava charge intitulada "Assuntos Borracheiros", onde os personagens ingleses envolvidos eram apresentados como oportunistas avarentos que pouco se importavam com os problemas locais e também nada faziam para melhorar a qualidade do serviço que o comércio e o povo da cidade precisavam:

> Commercio – Referindo-se à Amazon Telegraph – Mister John, esse estado de coisas não pode absolutamente continuar, com detrimento de nossos interesses. Ou você remenda o cabo, ou nós lhe faremos chegar a mostarda ao nariz, guindando-o ao pináculo da desmoralização pública.
>
> Amazon Telegraph – All rigt! Mim vem Brazil enche bolso dinheirra; pouco importa comercia falar desmoralisaçon. Telégrafo non vende borracha, non altera Telégrafo oscilaçon praça mercado.
>
> Seringueiro – E eu antonce, que fique aqui comendo o ganhado até que se faça preço prá essa joça... Ma raios os parta!
>
> Manáos Harbour (ao seringueiro) – Não se impressioneis, mancê... beba... Pode guardar aqui a mercadoria pelo tempo que quizer. A armazenagem custa pouco: e além disso, tu vens lá do alto sequioso de trabalhos... femininos. Si hás de gastar com as outras, gasta comigo.
>
> Entra zimpathico...
>
> Zé Povo – Abaixo a especulação! Não podem explorar tanto o marmanjo!
>
> A FARPA – Deixa mano, que eu ando à pista de um assunto, quero dizer, de um cadáver para seputar no cemitério da troça.

Na base da população manauara a figura dos "capitalistas ingleses" causava um misto de respeito e indignação, que pouco a pouco foi consolidando animosidades e sedimentando preconceitos. Na verdade, não é difícil para o pesquisador que manuseie alguns jornais da época, não perceber que muitas vezes o termo *"capitalistas ingleses"* estava impregnado de forte carga pejorativa, atingindo mesmo características de franca censura. Tais termos eram quase sempre empregados no sentido de denunciar práticas e posturas condenáveis na região, onde ainda podia-se notar a presença de certas noções tradicionais de direito baseadas no costume, como a de "preço justo".

O "capitalista inglês" era apresentado, portanto, como o usurpador do suor e dos recursos alheios, insensível e desumano no trato com os seus subordinados. Os trabalhadores da firma inglesa *Amazon Engeneering*, por exemplo, não aceitavam que em nome da produtividade, fossem privados de recorrer ao banheiro toda vez que disso sentissem necessidade. Quando, em 1920 o gerente desta empresa, o Sr. Makense, determinou que os vigias não permitissem que os trabalhadores ficassem na "sentina" por mais de cinco minutos, gerou protestos indignados, e ameaças de que com "medidas tão vexatórias" o operário dessa empresa logo seria transformado "em um homicida voluntário". (*Vida Operária*, nº 6, Manaus, 1920)

Na Manaus da borracha os ingleses eram ainda, numa analogia de dimensões mais amplas, os dilapidadores da nação, em grande medida responsáveis pelas dificuldades de crescimento econômico e do desenvolvimento regional. Lembremos que desde cedo consolidou-se no Amazonas uma interpretação do fracasso da borracha que responsabilizava a crise regional por atos de pirataria e saque praticados por especuladores avarentos e oportunistas, cujo exemplo maior estaria na figura de Henri Wilkens, o comerciante inglês acusado de ter subtraído mudas e sementes de borracha sem que as autoridades locais disso tivessem conhecimento e levado-as como contrabando para a Inglaterra e dali para as suas colônias no leste asiático.

No mundo do trabalho em Manaus, os estivadores e os demais trabalhadores do porto cunharam adjetivos de igual teor e nada lisonjeiros para representar seus patrões, sempre lembrados como representantes da "velha Albion". Inúmeras vezes difundiram notas e apelos onde o cunho anti-britânico estava presente. De igual forma, parte da imprensa manauara mais ligada aos interesses do comércio local e propensa à idéias nacionalistas, fez reverberar essa crítica, apontando constantemente a Manáos Harbour como o exemplo maior de uma prática do capitalismo inglês que buscava em tudo ingerir e açambarcar, sem o menor respeito aos limites éticos ou morais. O Jornal do Comércio, de 02 de janeiro de 1911, anunciava em letras garrafais: *"O Grande Polvo chamado Manáos Harbour quer sugar o suor dos honrados homens do trabalho"*. Dez dias depois, o jornal voltava à carga, de forma irônica e mordaz: *"A felizarda Manáos Harbour, o grande polvo que não tem feito até hoje outra coisa senão sugar discricionariamente o suor do povo, meteu ombros a mais um abuso que vêm aumentar o número de tantos outros que há impunemente praticado"*.

Entre os segmentos urbanos mais enriquecidos – cujos interesses já haviam encontrado um canal de reivindicação no quadro político local – essa indignação também chegou a forjar uma postura nacionalista. Assim, quando nos anos quarenta uma onda de nacionalizações de empresas tomou conta do debate político nacional, a imprensa amazonense abriu nova onda de fogo cerrado às empresas concessionárias dos serviços públicos. Em 1946 George Booth (acionista majoritário de empresas como a *Manáos Harbour*, *Amazon Tramways* e *Booth Line*) veio a Manaus negociar as indenizações das nacionalizações pretendidas e, de imediato, tornou-se alvo de manchetes irônicas e depreciativas por parte do jornal *A Crítica*: "*Seguiu hoje o burguês britânico para os confortos lá da sua terra! Riquíssimo, dono de bens e mais bens no Brasil, Mr. Booth é dono da Tramways – por aí se tira...*". Em outra nota, o mesmo jornal afirmava: "*Mr. Booth concluiu por referir o seu possível retorno a Manaus, para o ano vindouro. Diabos te levem corujão, e não te tragam mais aqui!!!...*". (Apud Mello, 1983: 90-91)

Boa parte dessas queixas do povo que a imprensa incorporava e alimentava (ou vice-versa) chegaram ao centro do poder local durante o governo de Jonathas Pedrosa (1913-17), num período já fortemente marcado pela crise da borracha e pela conseqüente perda dos recursos públicos, e portanto, no momento ideal para tentar reverter o ônus fiscal acarretado por aquelas concessões, o que, efetivamente, aquele governo tencionou realizar, abrindo diversas contendas judiciais. Tais contendas acabaram sempre decididas, em instância federal, em favor dos arrendatários. Anos mais tarde (1924), o forte viés nacionalista se fez sentir novamente pela atuação dos tenentes rebelados. Pretendendo moralizar a vida pública regional, os tenentes incluíram entre seus atos iniciais as incorporações sumárias (sem indenizações) dos serviços públicos arrendados. (Santos, 1985)

Bibliografia:

Albuquerque, Marli Brito M. de (1983) **Trabalho e Conflito no Porto do Rio de Janeiro (1904-1920)**. Rio de Janeiro. 178p. (Dissertação Mestrado em História – Universidade Federal do Rio de Janeiro)

Campos, Hermenegildo de (1988) **Climatologia Médica do Estado do Amazonas**. 2. ed. Manaus: A.C.A.

Chalhoub, Sidney (1986) **Trabalho, Lar e Botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque**. São Paulo: Brasiliense.

Fonseca, L. (1895) **No Amazonas.** Lisboa: Cia. Geral Typográfica Editora.

Gitahy, Maria Lúcia Caira (1992) **Ventos do Mar*:* trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914**. São Paulo: Unesp.

Loureiro, Antonio José Souto (1985) **A Grande Crise (1908-1916)**. Manaus: T. Loureiro

Mello, Thiago (1983) **Manaus, Amor e Memória**. Manaus: Funcomiz.

Santos, Eloína Monteiro dos (1985) **A Rebelião de 1924 em Manaus**. Manaus: Funcomiz.

Villeroy, A. X. "Como se Deve Povoar o Solo Amazônico". In. Miranda, B. (Org.) **Annaes do Congresso Comercial, Industrial e Agrícola** (22 a 27 de fevereiro de 1910). Manaus, Palais Royal, 1911.