PORTUGUESES E INGLESES NO PORTO DE MANAUS (1880–1920)

MARIA LUIZA UGARTE PINHEIRO

INTRODUÇÃO

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 demais trabalhadores portuários de Manaus da virada do século XIX para o XX, tem revelado a pressão segregadora que os expurgava para espaços restritos, vigiados e controlados por posturas hierarquizantes e moralizadoras, a consolidar múltiplas linhas divisórias – de cidadania, dependência econômica, alfabetização, etc. – que consagravam aos trabalhadores portuários sua dimensão de 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, se suas vivências traziam as marcas da dominação e cooptação, traziam também as de transgressões e resistências.

Um traço relevante nessa história foi o da cristalização de estereótipos extremamente depreciativos que os próprios trabalhadores do porto não conseguiram reverter de todo e o senso comum guardou vigoroso até os dias atuais. Sem qualificação e níveis educacionais dignos de nota, os portuários – e os estivadores em especial – viam-se associados à verdadeiros burros de carga. Embrutecidos e rudes, suas práticas e sociabilidades tendiam ao turbulento submundo de cortiços, bebedeiras, jogatinas, cafetões, prostitutas e, claro, forças policiais.

Em boa medida, a retenção exclusiva das vozes da dominação e da repressão pela memória social contribuiu para que essas marcas identitárias se fixassem com muita rigidez, o que torna urgente investigar melhor as múltiplas dimensões daquelas vivências no passado, pondo-as em confronto com as imagens estereotipadas do presente.

MANAUS E A IMIGRAÇÃO PORTUGUESA E INGLESA

Um primeiro confronto pode partir da reavaliação de uma suposta fragilidade e inconsciência política associada aos trabalhadores portuários. Com efeito, politicamente, entre 1880 e 1920, estivadores e trabalhadores portuários de Manaus desenvolveram uma trajetória de organização, reivindicação e luta que não pode ser reduzida nem a imagens de apatia, nem a um rosário de derrotas. As pesquisas apontam para uma luta intensa pela redução da jornada diária de trabalho e pelo estabelecimento do processo associativo, consolidando um sindicato que se manteve atuante nas décadas seguintes.

Dessa forma, os trabalhadores do Porto de Manaus impuseram-se enquanto categoria organizada frente a um patronato pouco propenso ao diálogo e à aceitação destes organismos sindicais. Um exemplo do vigor dessa atuação pode ser percebido a partir do confronto com a *Manáos Harbour*, concessionária inglesa dos serviços portuários da cidade e maior empregadora dessas categorias. Em regra a *Harbour* recusava-se a equacionar as situações de greves e enfrentamentos diretamente com as associações dos estivadores, preferindo recorrer aos poderes públicos e às entidades patronais, mas em diversas oportunidades (1899, 1911, 1913, 1917, 1919, 1923 e 1925) viu-se obrigada a ceder à pressão das associações dos estivadores, firmando com elas acordos visando o fim dos movimentos paredistas. Na prática, as patronais não só reconheciam a existência das associações e sindicatos operários, como também reconheciam sua força.

A própria trajetória associativa dos estivadores – de associações beneficentes e mutualistas a sindicato – foi fruto de um processo interno de luta e reflexão, muitas vezes externadas em dissidências flagradas pela documentação [1]. Contudo, essa dinâmica interna transformou, quase sempre, o rumo dos movimentos paredistas,

1 PINHEIRO; 2003.

ampliando-os para além dos limites onde seria possível sofrer um controle ou direcionamento externo [2].

Muitas conquistas (como as salariais) foram, com efeito, bastante efêmeras e influíram para que não houvesse uma melhoria significativa nas condições materiais de existência dos estivadores ao longo do período. Todavia, há que se indagar acerca da importância delas à médio e longo prazo não só para consolidar uma tradição de luta e respeitabilidade política, como também para demarcar limites mínimos e garantias, como a segurança contra acidentes, integridade do salário frente às multas, redução da jornada noturna ou ainda o custeio dos tratamentos de saúde pelos patrões. 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 fase mais dinâmica (1880-1920). Assim, enveredamos pelos caminhos dos deslocamentos humanos, buscando mapear, potencializar e perceber a importância do estudo da composição étnica no interior da classe trabalhadora, para além dos temas mais tradicionais, como a do peso da contribuição do estrangeiro para a conscientização e organização da classe operária. Precisamos investigar também "aprofundando o problema da construção da identidade de classe em meios as instabilidades sociais, espaciais que caracterizam os deslocamentos populacionais" [3].

Um recente artigo de Isabel Bilhão propondo a feitura de um balanço da "discussão relacionada à construção da identidade operária nos estudos da história operária brasileira" [4] ressalta a pertinente observação de Alexandre Fortes, que observava a

> "sobreposição da relações interétnicas e de classe em uma população de trabalhadores formada por meio de um diversificado fluxo migratório... Dessa análise, salientam-se as discussões acerca da forma como esses operários precisaram conviver e definir seus

2 Foi o que ocorreu, por exemplo, em janeiro de 1911, quando aproximadamente dois mil estivadores e carroceiros, tomando ciência de um acordo de cúpula entre patrões e a diretoria da sua associação que punha fim a sua greve, não apenas rechaçam o acordo, mas ainda destituíram a diretoria, mantendo a greve e suas reivindicações. *Jornal do Comércio*, 6 de janeiro de 1911.

3 BATALHA; SILVA; FORTES, 2004: 19.

4 BILHÃO, 2010: 218.

> espaços sociais e culturais na cidade, em momentos marcados pela emergência de conflitos internacionais no período entre as guerras"[5].

A História Social da Amazônia quando relacionada ao período de expansão e crise da economia gumífera de fins do século XIX e primeiras décadas do XX, registrou com bastante ênfase o fenômeno dos deslocamentos populacionais, mas o fez localizando, quase que exclusivamente, o fluxo migratório de nordestinos – cearenses e potiguares em sua maioria – em demanda aos seringais no imenso sertão amazônico. Em contraste, jogou um pouco de sombra e silêncio, como sugere Franciane Gama Lacerda[6], para com os migrantes que tinham por destino, não a floresta, mas as cidades amazônicas, como Belém e Manaus. Esta última, particularmente, viu-se transformada num processo avassalador que elevou em dez vezes sua população em pouco mais de 20 anos. Esse incremento populacional se fez, portanto, basicamente ancorado nos aportes de população nacional e estrangeira atraída pela abertura de oportunidades geradas pela borracha regional e sua alta valorização no mercado mundial.

Como salientou Hermenegildo de Campos[7], junto com as levas incontáveis de nordestinos, destinados majoritariamente aos seringais, todos os dias aportavam em Manaus, gaiolas e navios provenientes dos quatro cantos do globo, trazendo com eles não apenas ingleses, franceses, italianos, mas também turcos, judeus, libaneses e sírios, que, inversamente, tendiam a se estabelecer na cidade, abrindo empreendimentos comerciais ou assumindo postos de trabalho os mais diversificados, indo dos cargos de chefia, gerenciamento e direção das firmas estrangeiras concessionárias dos serviços públicos, até o trabalho braçal nos armazéns portuários.

Reproduzindo no contexto local o mesmo fenômeno apresentado em outras áreas do país, Pará e Amazonas também vivenciaram uma segunda imigração de portugueses, em dimensões bastante significativas, lançando-se ao comércio varejista, e a diversos serviços e ocupações portuárias.

Como trabalhadores do porto e como tantos outros deserdados do látex, participaram da aventura do capital na selva amazônica, materializada principalmente pelo trabalho de suas mãos calejadas e de seus ombros esfolados. Sofreram com a falta de oportunidades de empregos, com os baixos salários e com

5 BILHÃO, 2010: 228-229.

6 LACERDA, 2010: 20.

7 CAMPOS, 1988.

um custo de vida elevado, muitas vezes maior que o das outras cidades brasileiras, tornando difícil encontrar moradias baratas, custear a saúde, transporte, vestuário e alimentação, sem falar das dificuldades para o descanso e o lazer.

Um conjunto de referências documentais nos tem permitido argumentar que o trabalho portuário e, em especial a estiva, articulou, em polos distintos e antagônicos, dois importantes segmentos de migrantes estrangeiros (portugueses e ingleses), que se juntavam ao contingente maior de trabalhadores nacionais.

Uma importante referência veio da constatação de que as grandes firmas que atuavam no porto de Manaus, como a *Manáos Harbour Lmited*. Concessionária dos serviços portuários, era administrada pelo capital inglês e mantinha apenas ingleses no comando e gerenciamento da firma, enquanto empregos e trabalhos intermediários eram assumidos por estrangeiros de outras nacionalidades e, em menor escala, por trabalhadores nacionais. A se levar em consideração o discurso operário da época, na base a situação não era diferente, já que os trabalhadores nacionais queixavam-se continuamente que a firma inglesa recrutava trabalhadores para a estiva primeiramente entre os estrangeiros recém-chegados à cidade, propiciando-lhes, inclusive, o pagamento de salário fixo mensal, algo excepcional no trabalho da estiva, já que, como argumenta Maria Lúcia Caira Gitahy, esta atividade laboral estava mundialmente associada à modalidade de trabalho mais conhecida como *closed shop* [8].

Os registros não indicam números precisos desses estivadores especiais, embora, em momentos específicos, pareçam ter chegado a algumas centenas, como adiante se verá. Sua incorporação parece estar associada à estratégia patronal de enfrentamento das "paredes", cada vez mais frequentes naquele período (1911). Sabemos, a partir da própria fala patronal veiculada na imprensa, que tais trabalhadores escolhidos entre aqueles que apresentavam maior robustez física, aspecto sadio e que possuíssem aptidão para o serviço. Dadas as limitações e precariedades das acomodações (que incluíam embarcações ancoradas no porto), dava-se preferência aos solteiros e sem família residentes na cidade [9]. Em geral, eram de nacionalidade estrangeira, quase todos portugueses. Uma vez alojados nessas embarcações, recebiam 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 [10].

8 GITAHY, 1992: 106.

9 *Jornal do Comércio*, 17 de janeiro de 1911.

10 PINHEIRO, 2003: 67-68.

Com relação à categoria dos estivadores amazonenses é preciso argumentar que sua composição étnica é um indicador difícil de precisar, embora possamos argumentar com segurança terem sido compostos majoritariamente de migrantes nordestinos e de trabalhadores locais. Embora menor, o percentual de portugueses mostrava-se considerável – a se levar em consideração as referências fragmentárias veiculadas na imprensa –, devendo responder por algo em torno de 10 a 20% do total no período de máxima atividade portuária (1909-1912). Assim, de acordo com o *Jornal do Comércio*, dos 420 estivadores contratados pela *Manáos Harbour*, 36 eram de nacionalidade portuguesa, assim como outros 40 que a empresa contratar pouco antes [11].

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 frequente [12]. 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 cada vez 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, de 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" [13]. Vinte anos antes, outro cronista português, 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" [14]. Esse fato é posteriormente (1907) corroborado por Hermenegildo de Campos: "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" [15].

11 *Jornal do Comércio*, 17 de janeiro de 1911.
12 ALBUQUERQUE, 1983: 66.
13 SIMÕES, 1916:120.
14 FONSECA 1985: 95.
15 CAMPOS, 1988: 101.

A presença portuguesa era particularmente significativa no controle dos empreendimentos comerciais do varejo, e parte significativa dos empregados desses estabelecimentos também eram de origem portuguesa, configurando a expressiva "classe caixeral" manauense. Com efeito, repetia-se no Amazonas uma especialização já observada em outras localidades do país, pelo menos desde a Independência, como se pode perceber pelo trabalho de Fabiane Popinigis, para quem "durante todo o século XIX, a preponderância de portugueses foi inconteste e, mesmo no início do século XX, sua presença no trabalho do comércio era notável" [16].

A força com que as ideias eugênicas penetraram e ganharam corpo no seio das elites dirigentes, que viam nela uma possibilidade de "melhorar a qualidade" da população regional via incentivo à colonização europeia – de preferência ibérica – também contribuiu para o aumento do contingente estrangeiro no Amazonas. Esse é, por exemplo, o argumento que Augusto Ximeno Villeroy – Governador do Estado do Amazonas em 1890 – apresentou em comunicação premiada que procurava responder a questão de "como se deve povoar o solo amazônico?". Seus argumentos partiam de uma avaliação negativa da população regional em direção à sua clara preferência aos europeus:

> "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" [17].

Após essas considerações gerais, Villeroy termina argumentando o caráter empreendedor dos portugueses e lembrando o fato de que uma vez que a colonização da região fora feita por Portugal, havia um substrato cultural que facilitava a assimilação desses colonos, evitando-se traumas maiores de adaptação.

16 POPINIGIS, 2007: 33-34.
17 VILLEROY, 1911: 21.

Ficava claro para ele 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" [18].

Um anúncio de emprego recolhido do periódico *Jornal do Comércio* confirma que essa preferência estava, de certo modo, bastante generalizada na cidade. Assim dizia o anúncio: "Caixeiro – Na Mercearia Alfacinha precisa-se de um de 12 a 15 anos; prefere-se português" [19]. Referindo-se ao contexto carioca, Popinigis também registrou como prática corrente o fato de que os "negociantes portugueses admitiam preferencialmente patr*ícios em suas casas comerciais"* [20].

Os dilemas colocados pelo imperativo da disciplinarização e "adestramento" da força de trabalho levou também a que os administradores e empresários em Manaus tivessem uma preferencia pela mão-de-obra estrangeira. Sabemos que na Europa Ocidental a transição para a sociedade industrial – após um longo período de maturação – suscitou modificações drásticas que foram impostas através de rígidas práticas disciplinadoras do trabalho [21]. De igual modo e talvez até com muito mais intensidade, as imposições no sentido de articular a Amazônia a uma economia internacionalizada sob a égide do capital, suscitaram em Manaus dinâmicas novas, muitas vezes em forte antagonismo com os hábitos locais.

Assim, é possível perceber através dos dilemas colocados pelo próprio processo de trabalho, que a composição e consolidação dos estivadores manauaras enquanto categoria específica dentro da "modernidade amazônica" passou necessariamente por esse dilema: ter que retornar resultados positivos dentro de uma lógica racionalizadora e pragmática, estando ainda bastante impregnados de noções de tempo e de trabalho

18 VILLEROY, 1911: 25-26.

19 *Jornal do Comércio*, 14 de fevereiro de 1899.

20 POPINIGIS, 2007: 43. Não se deve supor, todavia, um relacionamento harmônico entre patrícios, como se pode perceber nos depoimentos de Francisco Gomes de Amorim – o célebre autor de *O Selvagem* –, ele próprio chegado à Amazônia como caixeiro de dois comerciantes portugueses. Para Amorim, não eram os brasileiros "tão barbaros para com os seus jovens caixeiros, filhos de Portugal, como grande parte dos patrícios d'estes… Os peores patrões são os portugueses naturalizados brasileiros". AMORIM, 1869: 177.

21 THOMPSON, 1979: 239-293.

muito mais de acordo com as práticas seculares vigentes na economia amazônica. Mesmo a presença no seio da categoria de um número significativo de estrangeiros tradicionalmente afetos ao trabalho da estiva não amenizou essa contradição, pelo contrário, interiorizou mais ainda, uma vez que esses trabalhadores acabaram por impor à grande maioria dos estivadores "nacionais" um padrão de robustez, aptidão e disciplina que, real ou hipotético, era frequentemente valorizado pelo patronato. Assim, o porto foi sempre esse espaço aberto de relações e tensões, de imposições e resistências, nunca dadas *a priori*, mas sempre construídas a partir de experiências concretas dos sujeitos sociais ali envolvidos.

Esse recorte étnico parece ter sido realmente importante, e muitas vezes, pudemos flagrar portugueses e brasileiros irmanados por um ideal comum como foi o movimento de contestação dos estivadores no ano de 1923. Em abaixo-assinado dirigido à Associação Comercial do Amazonas durante uma greve em que pleiteavam a jornada de oito horas, eles assumiam explicitamente esse viés de sua composição: "Nós pretendemos implantar com todo o ardor as 8 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..." [22].

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" [23].

Tais evidências não podem sugerir somente a existência de relações harmoniosas entre os trabalhadores portuários. 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 [24] alegando, como vimos, sua melhor robustez e aptidão. Nesses momentos, os protestos ocorriam de imediato e por vezes resultavam em paralisações com

22 *Jornal do Comércio*, 8 de junho de 1923.

23 *Jornal do Comércio*, 3 de janeiro de 1911.

24 *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.

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" [25].

Situações como essa estimulavam os conflitos étnicos que provocavam desagregação no seio da classe trabalhadora e dificultavam sua organização. Como afirma Claudio Batalha:

> "Nos países em que a imigração teve um peso fundamental, como no Brasil, costumam figurar as divisões étnicas e os conflitos que dela derivam. Além dos problemas que naturalmente decorrem da convivência de grupos étnicos que nem possuem uma língua comum, há problemas entre os grupos instalados há mais tempo nos centros urbanos brasileiros e os de chegada recente. Isso vale tanto para os conflitos entre brasileiros e imigrantes, como para os conflitos entre os diferentes grupos étnicos de imigrantes" [26].

No início da década de 1920, os números referentes aos estivadores contratados como assalariados (ou fixos) pelas firmas portuárias mostraram-se bastante reduzidos se comparados aos do início da década anterior, indicando uma crescente tendência em direção ao sistema de trabalho ocasional [27]. 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. Tal questão pode ser observada por situações como as ocorridas em 1917. Duas matérias veiculadas 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, esses trabalhadores eram em grande parte portugueses:

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

26 BATALHA, 2003: 167.

27 Na *Manáos Harbour* esse número cai para apenas 12, em 1923. *Jornal do Comércio*, 7 de junho de 1923.

> "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..." [28].

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 – mais acentuada a partir de 1912 – 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 cerca de 150 metros da margem [29].

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

> "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

28 *Jornal do Comércio*, 12 de janeiro de 1917. A matéria é assinada por M. B. dos Passos Gomes e está parcialmente ilegível.

29 Situação semelhante vivenciaram os catraieiros da área portuária de Fortaleza: "Devido à construção do novo porto, o trabalho dos catraieiros diminuiu, com um novo cais de formato retilíneo e a destruição dos antigos trapiches e pontes permitindo a atracação dos navios ao cais". MORAES, 2010: 66.

> 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 Lusíadas..." [30].

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 realizarem 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*, 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" [31]. 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

30 FONSECA, 1985: 85.

31 *O Amazonas*, 11 de janeiro de 1887.

> 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" [32].

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. O memorialista Ulisses Bittencourt comentando sobre como eram as relações dos ingleses no espaço doméstico e social salientava que uma das poucas exceções era George Browne:

> "... 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" [33].

32 MELLO, 1983: 108.

33 BITTENCOURT, S/D.

A comparação com a comunidade portuguesa é importante e inevitável. Em Manaus os portugueses – muito mais diversificados econômica e socialmente – 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 abastado comerciante português, em boa medida refletiu os interesses da 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 ligações com João Grave, correspondente em Lisboa, 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 dos trabalhadores portuários tivesse contribuído para que o *Jornal do Commércio*, em mais de uma oportunidade, e em contradição com outros grandes jornais da cidade, demonstrasse maior empatia para com os membros dessa categoria de trabalhadores, solidarizando-se frequentemente 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.

Fruto de tais preocupações, 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 claramente fortalecer os laços de solidariedade com os habitantes da região que a acolhia, a quem lembravam o passado comum e se mostravam não como pertencentes 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 com os locais, onde nem mesmo ingleses com parcos recursos (raros na cidade) podiam frequentar. Se no *Luso Sport Club*, a frequência 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 saber ostentá-lo. 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 a esse grupo de políticos e autoridades do Estado, os ingleses não o faziam com muitas reverências e honrarias. O mais comum era uma atitude sentida localmente como arrogante e "superior" que, muitas vezes, beirava a impertinência. Um 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" [34].

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

34 Ata da Sessão Extraordinária da Associação Comercial do Amazonas, de 20 de dezembro de 1910.

funcionários de empresas estrangeiras, recebiam, não raro, salários que superavam em muito o das maiores autoridades do Estado. Em artigo citado, 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"[35].

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 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[36]. Se tais acordos eram importantes para um governo que não dispunha de recursos para agenciar melhoramentos de infraestrutura, 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 descabi-

35 BITTENCOURT, S/D.

36 PINHEIRO, 2003: 38.

> das 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" [37].

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" [38].

37 LOUREIRO, 1985: 129.

38 *Correio do Norte*, 15 de março de 1906.

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"[39].

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,

39 *A Farpa*, 1 de novembro de 1909.

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" [40].

Entre os trabalhadores de Manaus, a crítica aos "filhos da velha albion", vinham de longa data. Em 1899, quando da eclosão da primeira grande mobilização e greve de estivadores em Manaus, os trabalhadores já externavam, sem rodeios, essa contrariedade:

> "Aqui, estes ilustres representantes da colossal potência, portadoras daqueles sentimento todo especial, redundam na mania de grandezas, da força e do valor, tem querido sufocar de uma só vez todo o nosso direito, toda a nossa justa reclamação.
> Estes cavalheiros, à semelhança do seu país, pretendem governar os nossos sentimentos, o nosso trabalho, o nosso direito como propriedade sua, um direito que lhes assiste, em virtude do qual pudessem agir discricionariamente...
> Pensam, com o orgulho próprio da sua raça, que nossa atitude é afrontosa, e por isso devemos ser batidos em todos os flancos.
> Falta apenas que nos obriguem a trabalhar sem remuneração de espécie alguma, como antigamente os monges que faziam profissão de pobreza, para alcançarem na outra vida a bem aventurança eterna!" [41]

Portanto, na Manaus da borracha, os ingleses eram vistos como os dilapidadores da nação e em grande medida responsáveis pelas dificuldades de crescimento econômico e do desenvolvimento regional. Desde cedo consolidou-

40 *Vida Operária*, nº 6. Manaus, 1920.

41 *Diário de Notícias*, 16 de novembro de 1899.

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 às 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. Em 1911, o *Jornal do Comércio* anunciava em letras garrafais: "O Grande Polvo chamado *Manáos Harbour* quer sugar o suor dos honrados homens do trabalho". 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" [42].

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 p ara 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:

42 *Jornal do Comércio*, 3 de janeiro de 1911.

> "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!!" [43]

Boa parte das queixas do povo que a imprensa incorporava, e por vezes fomentava, chegaram ao centro do poder local durante o governo de Jonathas Pedrosa (1913-1917), 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 [44].

FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES

Amazonas (O), 1887, Manaus.
Correio do Norte, 1906, Manaus.
Diário de Notícias, 1899, Manaus.
Farpa (A), 1909, Manaus.
Jornal do Comércio, 1899, 1911 e 1923, Manaus.
Vida Operária, n.º 6, 1920, Manaus.

BIBLIOGRAFIA

Albuquerque, Marli Brito de, 1983 – *Trabalho e Conflito no Porto do Rio de Janeiro (1904-1920)*. Dissertação Mestrado em História. Rio de Janeiro: UFRJ.

AMORIM, Francisco Gomes de, 1869 – Ódio de Raça. Lisboa: Typografia Universal de Thomaz Quintino Antunes.

Batalha, Claudio; SILVA, Fernando Teixeira da; FORTES, Alexandre (orgs), 2004 – *Culturas de Classe: Identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas, SP: Editora da Unicamp.

43 MELLO, 1983: 90-91.
44 SANTOS, 1985.

BATALHA, Claudio, 2003 – "A Formação da Classe Operária: um fenômeno econômico?", in FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida Neves (orgs), *O Brasil Republicano*, vol. 1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

Bilhão, Isabel, 2010 – "A Construção da Identidade Operária Brasileira: aspectos de uma trajetória historiográfica (do nacional ao local)". *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 2, n.º 4. Campinas: Unicamp.

Bittencourt, Ulisses, s/d – *Manaus e os Ingleses do meu Tempo*. *A Crítica*. Manaus.

Campos, Hermenegildo de, 1988 – *Climatologia Médica do Estado do Amazonas*, 2ª ed. Manaus: Associação Comercial do Amazonas.

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

Fonseca, Lourenço da, 1985 – *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.

LACERDA, Franciane Gama, 2010 – *Migrantes Cearenses no Pará: Faces da sobrevivência (1889-1916)*. Belém: Açaí.

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

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

Moraes, Nágila Maia, 2010 – "Vaivém das marés: o dia a dia dos trabalhadores catraieiros no porto de Fortaleza (1903-1904)". Revista Mundos do Trabalho, vol. 2, n.º 3. Campinas: Unicamp.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte, 2003 – *A Cidade Sobre os Ombros: Trabalho e conflito no porto de Manaus (1889-1925)*, 2.ª ed. Manaus: Edua.

POPINIGIS, Fabiani, 2007 – *Proletários de Casaca: Trabalhadores do comércio cariosa, 1850-1911*. Campinas, SP: Editora da Unicamp.

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

Simões, Veiga, 1916 – *Daquem & Dalem Mar*. Manaus: Typ. da Livraria Palais Royal.

Thompson, Edward Palmer, 1979 – "Tempo, Disciplina de Trabajo y Capitalismo Industrial". *Tradición, Revuelta y Consciencia de Clase*. Barcelona: Grijalbo/Critica.

Villeroy, Augusto Ximeno, 1911 – "Como se Deve Povoar o Solo Amazônico", in Miranda, Bertino (org.), *Annaes do Congresso Comercial, Industrial e Agrícola* (22 a 27 de fevereiro de 1910). Manaus: Palais Royal.