CONFLITO E COOPERAÇÃO: AS RELAÇÕES E AS CONDIÇÕES DE TRABALHO NO PORTO DE FORTALEZA (1912-1933)

Nágila Maia de Morais Galvão[1]

RESUMO

O presente artigo objetiva analisar os trabalhadores do porto de Fortaleza que fizeram parte da Associação mutual *Deus e Mar*, *Deus e União* e ao STPC, e que fortaleceram-se enquanto coletividade através do autoconhecer-se e de identificação das necessidades e lutas comuns no processo de fazer-se enquanto classe social, para tanto, estudarei as relaçoes de trabalho estabelecidas entre os portuários, portuários e contratadores de Fortaleza utilizaram e práticas de organzação colocadas em prática nas mutuais (assistência médica, pecúlio, auxilio funeral, etc.),de resistência (greves, manifestações, paralisações) e negociações com os contratadores e as empresas de navegação) as quais objetivavam melhorar as condições de vida e de trabalho dos portuários. Utilizo como fontes os jornais *O Legionário*, *Folha da Tarde*, *O Correio do Ceará*, *O Nordeste*, *A Tribuna, O Trabalhador Gráfico,O correio da Tarde*. Buscando entender as relaçoes de trabalho entre os portuários, tomando como base as suas vivências e experiências, a partir dos conceitos de E. P. Thompson.

PALAVRAS-CHAVE

Portuários, Porto, Lutas.

ABSTRACT

The present article aims to analyze the workers of the port of Fortaleza who were part of the mutual association Deus e Mar, Deus e União and the STPC, and who strengthened themselves collectivity through self-knowledge and the identification of common needs and struggles in the process of becoming a social class. For this purpose, I will study the labor relations established between dockworkers and contractors in Fortaleza and the organization of practices put into use in the mutual societies (medical assistance, funeral aid, etc.), resistance (strikes, demonstrations, shutdowns) and negotiations with the contractors and shipping companies, which aim to improve the living and working conditions of the dockers. I use as sources the newspapers O Legionário, Folha da Tarde, O Correio do Ceará, O Nordeste, A Tribuna, O Trabalhador Gráfico, O correio da Tarde and seek to understand the work relations among the dockers, based on their experiences, using the concepts of E. P. Thompson.

KEYWORDS:

Dockers, Port, Struggles.

> Digo-vos que nada pior do que o mar para cansar um homem, por mais forte que seja.
>
> Odisséia

Fortaleza, uma cidade litorânea voltada para o mar, tendo sua economia diretamente relacionada ao movimento do porto, o qual durante as quatro primeiras décadas do século XX esteve localizado próximo ao centro comercial, também local onde residia grande parte das famílias enriquecidas dessa capital. Na qual à medida que o porto modificava o seu funcionamento e mudava de local, foi corroborando para a mudança na organização do espaço e da economia da cidade.

Assim, compreendo o porto como sendo fundamental para o funcionamento DE Fortaleza-Ce, pois concentrava os movimentos de importação e exportação, servia como ponto de conexão entre as regiões do Brasil e com outras nações,

tornando-se um lugar onde ocorriam transações políticas e econômicas que envolviam várias camadas da sociedade, interesses particulares e públicos, no fluxo contínuo de mercadorias e informações.

Em meio a esse cenário e à sua relevância econômica, analisarei os personagens que fizeram parte desse espaço, e contribuíram para a sua dinâmica. Assim, o maior desafio a ser enfrentado, utilizando as palavras de Paul Thompson, "é fazer com que as pessoas sejam tão proeminentes quanto os lugares, e estes e aqueles estejam intimamente entrelaçados".[2]

O porto ganhava vida através da força dos trabalhadores portuários que carregavam sobre os seus braços e ombros, o peso das mercadorias e dos serviços de carga e descarga dos navios. Dessa maneira, o presente artigo analisará os portuários a partir do sistema de contratação: a carga horária e as relações estabelecidas entre os trabalhadores e contratadores de mão de obra.

Segundo Cruz, a contratação de mão de obra é um dos pontos de maior conflito dentro do porto, pois ocorre a partir do choque de interesses entre os proprietários, exploradores, administradores e os armadores, principais usuários do porto:

> A raiz do conflito é fácil de ser percebida. Ao proprietário ou explorador do porto interessa maximizar a renda oriunda do uso de suas instalações ou serviços, mediante a cobrança de taxas sobre a tonelagem dos navios, tempo de atracação, transito de mercadorias, armazenagem, utilização dos maquinismos do cais, fornecimento de água, lastro, etc. Ao armador pelo contrário, interessava minimizar os custos acima e agilizar ao máximo a passagem do navio pelo porto, carregando e descarregando o mais rápido possível.[3]

Existiam divergências entre os interesses dos proprietários e dos armadores. De um lado, os proprietários do porto (exploradores do porto, armazéns, cais)

2 THOMPSON, PAUL. **A voz do passado**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

[3]CRUZ, Maria Cecília Velascos. **Virando o Jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República**. Tese de Doutorado defendida no programa de pós-graduação em Sociologia da Faculdade de Filosofia e Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998. p. 38.

estavam interessados apenas no lucro a partir da quantidade de mercadorias. Do outro lado, os armadores[231] (responsáveis pela contratação dos serviços de carga e descarga) estavam interessados apenas se o navio estava carregado e navegando. Diante dessa situação, as companhias de navegação iniciaram um processo para conservar e controlar a mão de obra, dificultando o domínio dos armadores sobre o sistema de contratação dos trabalhadores.[4]

No artigo publicado no Jornal *Correio do Ceará*, a agente J. Miranda, afirma que:

> Linha Norte-Sul: O paquete Guayara - esperando a 10 de janeiro, seguirá após a indispensável demora para Belem.
> Linha Norte: Vapores esperando do Norte: o paquete goyaz, esperando a 14 do corrente, seguirá após indispensável demora para Belem.
> O paquete Bahia, esperando a 14 do corrente, seguirá após indispensável demora para Maranhão e Belem.
> Para melhor conferencia de cargas, aviso aos senhores consignatários que de accordo como o encarregado da descarga as mercadorias só serão entregues no armazém depois de estarem conferidas.
> A agencia chama attenção dos srs. Carregadores que só recebe cargas até a ante- vespera da chegada dos vapores, assim como, que de ordem da directoria os conhecimentos de carga só serão entregues depois da carga recebida a bordo. Ordem de bem, valores e embarque, encomendas, valores e demais informações. Agente J. Miranda[5]

A questão dos atrasos nos serviços de carga dos navios, visto que acarretava o aumento nos custos dos serviços devido ao pagamento de taxas cobradas pelos proprietários do Porto.

[4]As grandes empresas de navegação possuíam em cada porto do país os seus Armadores, homens responsáveis pela contratação de toda a mão-de-obra necessária para o serviço de carga e descarga dos navios.

[5]CRUZ, 1998. op. cit. p. 42.

Para os armadores, os atrasos significavam prejuízos, necessitando melhor organização e agilidade nos serviços, tal como o J. Miranda adverte.

Além dos proprietários do Porto, existiam os armadores ou contratadores, sendo os trabalhadores apenas utilizados como mão de obra. O agente contratado pela empresa de navegação era responsável pela contratação da mão-de-obra avulsa do Porto e pela fiscalização do processo de carregamento dos navios, era também chamado "patrão" e prestava serviço para os armadores ligados à empresa de navegação.

Os trabalhadores vinculados ao serviço no porto defrontavam-se com os empregadores, que disputavam entre si, mas também faziam alianças de cooperação: "Na medida em que o porto se estruturava como um agregado institucional intermediário entre mercado e empresas, ele envolve um número apreciável de firmas e empresários com interesses particulares e fortemente concorrenciais." [6]

> O trabalhador do Porto que desempenha um trabalho árduo perigoso, e que não tem a certeza de encontrar trabalho, acha mais seguro submeter-se às oscilações do mercado de trabalho em um único porto do que ter que se locomover à outros lugares onde as chances de encontrar trabalho são ainda menos previsíveis.[7]

O sistema de contratação no porto de Fortaleza foi marcado pela ocasionalidade, ou seja, os trabalhadores eram contratados para o serviço nos navios, mas não tinham a certeza que teriam o serviço com regularidade. Esse sistema ocasional tinha como característica a flexibilidade, ficando o portuário dependendo, muitas vezes, dos laços de proteção e troca de favores entre os trabalhadores e das vontades dos contratadores, que estavam a serviço das empresas de navegação (de acordo com as fontes, a diária partiu do valor médio de 2 mil réis).

> Trabalhando 10, 11, 12 hs. por dia, eles fazem uma medida de 3$000, 3$500, quantias de todo insuficientes para evitar uma situação de fome, que trazem os lares de oito, dez, doze pessoas

[6]CORREIO DO CEARÁ. 04/01/1921. No 1753, p. 4.

[7]SILVA, Fernando Teixeira da Silva. **Operários sem patrões:** os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2003. p.24.

> em condições as mais dolorosas. Para melhoral-o, pudessem eles mais trabalhar, mais sacrificar-se, e certamente o fariam, entrando pela noite...[8]

Muito embora a Legislação Brasileira já tivesse garantido as 8 horas de trabalho nas indústrias,[9] tal medida não chegou até os portuários, pois os valores pagos aos trabalhadores não eram o suficiente para a manutenção das famílias, sendo os portuários, muitas vezes, obrigados a se arvorar em jornadas extenuantes de trabalho para conseguir prover o lar. Destacando o fato de que as famílias tendiam a ser numerosas.

Nesse sentido, as lutas de todos os dias na "parede", para os serviços do dia ou por horas tornavam-se mais sofridas. A vivência diária da parede e a dura competição no mercado de trabalho faziam com que os portuários tornassem-se mais fragilizados.[10]

> Esta condição sazonal das operações portuárias era não apenas responsável pela acirrada disputa entre operários e patrões para controlar o mercado e a organização do processo de trabalho nos portos, mas também pela ruidosa rivalidade e competição entre os próprios trabalhadores[11].

Era importante para os contratadores manter mão de obra em grande quantidade, para ficar de reserva no caso de aumento do movimento do porto e para ditar o ritmo de trabalho, alimentando a competição e a rivalidade entre os portuários. Um dos fatores que mais contribuiu para incentivar as disputas entre os trabalhadores foi a luta para se especializar em vários tipos de tarefas, pois quan-

[8]GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do Mar.** Trabalhadores do Porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914. Editora da Universidade Estadual Paulista: São Paulo 1992. p. 107.

[9]O LEGIONÁRIO. **A QUESTÃO DO SALÁRIO**. 01/04/1933, N. 5. p.1.

[10]A jornada de trabalho de oito horas diárias na indústria, instituída no Brasil em 4 de maio de 1932 por Getúlio Vargas. Os decretos de 1932, iniciaram o processo de proteção à jornada de trabalho, aperfeiçoado em 1943 com a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), que limitou o período de trabalho adicional a duas horas extras diárias. Além disso, criou as férias de 30 dias e, posteriormente, incorporou o descanso semanal remunerado (Lei 605, de 1949).

[11]As chamadas na parede regulamentavam as leis de oferta e de procura do trabalho.

to maior o domínio sobre várias atividades, maior era a chance de ser escolhido durante o processo na "parede".

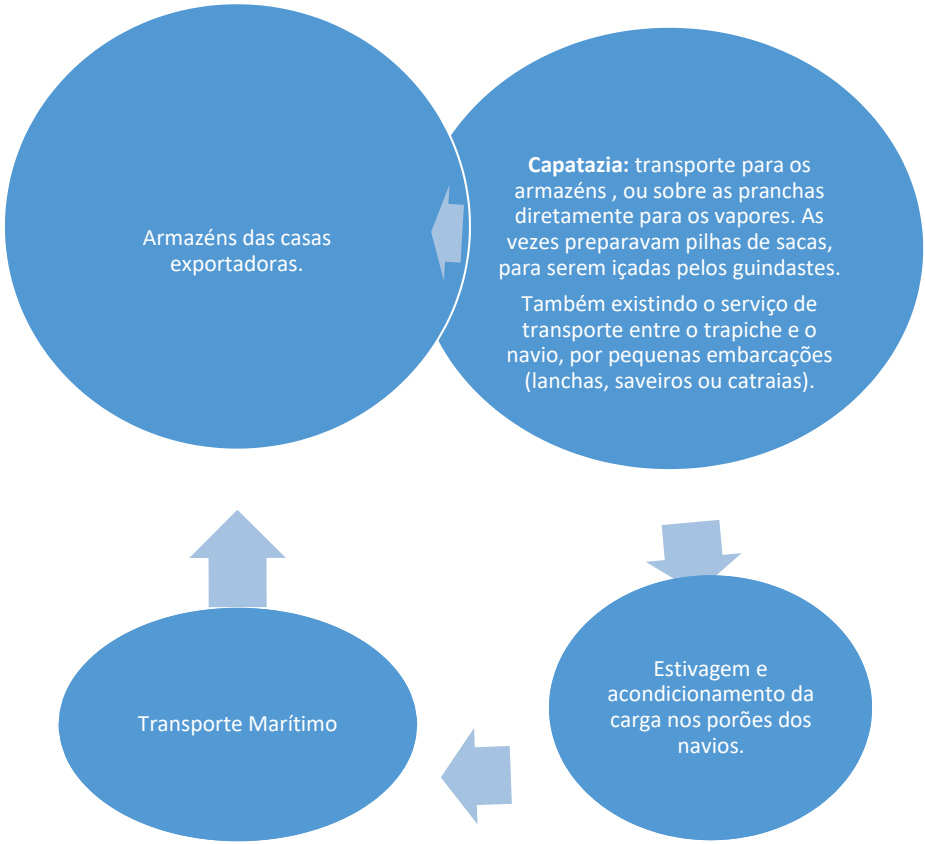
A competição entre os portuários foi prejudicial para a luta desses trabalhadores, tendo em vista que contribuiu para a imobilidade deles, os quais concentravam as suas atenções nas disputas para conseguir o melhor serviço, preterindo, muitas vezes, as lutas por melhores condições de vida e de trabalho. Um exemplo claro, como já foi visto e que mostra que não havia homogeneidade entre os portuários, foram disputas entre as associações *Deus e Mar* e *União Marítima,* que congregavam os trabalhadores portuários, ocorriam no âmbito político e econômico.

A competição interna, aliadas às divisões de funções e especialidades, refletiam no acirramento da divisão dentro dessa categoria e na contratação da mão de obra, sendo alguns privilegiados em detrimento de outros nos serviços de carga e descarga dos navios.

Esse serviço era desempenhado por pequenos grupos chamados de "ternos", eram feitos normalmente em pares. Nesse serviço o contramestre não tinha controle da situação, ao contrário do que ocorria na "parede". O contramestre dificilmente descia aos porões, estando ocupado no convés ou em terra, assegurando a estabilidade do fluxo de mercadorias e resolvendo problemas similares fora do navio. Os mestres ficavam em cada porão, controlando os estivadores que realizavam o serviço manualmente e não envolvia equipamentos sofisticados ou qualquer outra fonte de hierarquia. Dessa forma, o salário era calculado de acordo com a produção e dividido em base igual entre todos os trabalhadores.[12]

[12]GITAHY, 1992. op. cit. p. 114.

Quadro - Organograma do serviço de carga e descarga dos navios[13]



13 Organograma feito a partir da leitura e compreensão das fontes de pesquisa: jornais, documentos de contratadores, e documentos do sindicato dos Trabalhadores do Porto do Ceará. Ver também: GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do Mar.** Trabalhadores do Porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889- 1914. Editora da Universidade Estadual Paulista: São Paulo 1992. CRUZ, Maria Cecília Velascos. **Virando o Jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República**. Tese de Doutorado defendida no programa de pós-graduação em Sociologia da Faculdade de Filosofia e Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

O transporte de mercadorias no porto passava pelas seguintes etapas: o carregamento começava nos armazéns de onde as mercadorias eram transportadas para os trapiches que posteriormente eram levadas por lanchas, saveiros, ou catraias, sendo descarregadas no convés e encaminhadas para os porões. De modo geral, os serviços eram controlados por vários proprietários de trapiches, de pequenas embarcações, ou de donos de casas comerciais.

Um aspecto importante do serviço no porto era a variação da remuneração que oscilava de acordo com a qualificação do trabalho e do tipo de carga. Batalha afirma que:

> Um dos pontos sensíveis das relações sociais nos portos é a disputa pelo controle do mercado de trabalho. Essa luta era agravada por um "sistema de fronteiras fluídas", no qual o trabalho consiste em um complexo operacional de movimentação de mercadorias que apresenta um conjunto de funções muito diversificadas e cujos componentes podem ser organizados de diversas formas.[14]

As disputas pelo controle do mercado de trabalho, as disputas e tensões dentro da organização dos serviços do porto foram características relevantes também no porto de Fortaleza. Os diferentes cargos (ex.:capataz, contramestre, mestre, estivador, vigia, lancheiro, etc.) utilizados no serviço de carga e descarga dos navios possuíam as suas peculiaridades, que iam desde as funções até os valores dos pagamentos, dependendo do tamanho do navio, do tipo de carga, a variação da carga horária que somados as más condições estruturais do porto, contribuíam para os acidentes de trabalho.

- Caiu da ponte Metallica recebendo contusões

[14]BATALHA, Claudio. **Cultura associativa no Rio de Janeiro da Primeira República**. In: Culturas de classe. Org. I Batalha, Claudio H. M. II Silva, Fernando Teixeira da. III Fortes, Alexandre. Campinas: Editora Unicamp, 2004.p. 216.

> "hontem, às 8 horas,quando mais intenso era o movimento dos trabalhadores, encarregados da construção das obras do porto desta capital, aconteceu que operário **João Silvestre dos Santos** se despencasse de cima da ponte Metallica e caísse, desastradamente, dentro da lancha (Aurora), pertencente aos Srs. Boris Frères & Cia, a qual conduzia grossas marras de cimento.
> A directoria do Sindicato dos Trabalhadores do Porto a que pertencia o trabalhador **João Silvestre dos Santos,** constituiu o Dr. Mozart Pinho advogado da victima para intentar uma ordem de indenização contra a firma Boris Frères & Cia.[15]

O acidente com o João Silveira dos Santos, segundo consta no artigo acima, foi ocasionado pelo excesso de peso carregado na lancha, pois quanto maior a carga, menor o número de viagens, menor o preço pago ao trabalhador e menor o tempo do navio parado no porto. Portanto, deve ser ressaltado que o ritmo de trabalho no porto era ditado pelo controle do tempo, visto que o objetivo das empresas era fazer com que o navio ficasse o menor período possível parado para atender a lógica de que menos tempo gasto no serviço portuário significava mais lucro, por isso, os armadores pressionavam os contratantes, incentivando-os à concorrência na definição da jornada de trabalho e salários.

Em nota publicada no jornal *Correio do Ceará*, a Empresa de Navegação Lloyd Brasileira, com sede no Rio de Janeiro, afirmou que para melhor controle do serviço de carga e descarga das mercadorias só seriam feitas no armazém mediante a devida conferência. A agência chamou a atenção dos carregadores para o fato de somente receber as cargas antes da véspera da chegada dos vapores e os conhecimentos sobre as cargas seriam entregues depois da carga recebida a bordo.[16]

Nessa busca pelo controle do tempo, os armadores acabaram dando poder aos trabalhadores, posto que eram eles que ditavam o ritmo do trabalho de acordo com o grau de habilidade na improvisação das iniciativas: "as atividades internas possibilitavam conversas regulares, trocas de experiências, facilitando a resistência à exploração e burlando as regras estabelecidas pelos contramestres".

[15]FOLHA DA TARDE**. Mais uma victima dos accidentes do traballho**. 21/09/1921, No 208, p. 2.
[16]JORNAL CORREIO DO CEARÁ. **Lloyd Brasileira**. 04/01/1921**,** No 1753, p.4.

Os trabalhadores portuários não foram passivos em relação à sua condição de explorados, visto que reagiram as condições ruins de trabalho e a pobreza em que viviam, seja negociando com os contratadores, fazendo denúncias nos jornais da cidade, deflagrando greves, organizando manifestações e passeatas, tal como noticiado no Jornal *Trabalhador Graphico*:

> Fiel ao seu programa, o "Voz do Graphico" não podia e nem pode ficar indiferente à atitude asumida pelos trabalhadores do porto que, em face do mesquinho salário que lhes querem dar a um gesto de altivez e dignidade, segunda-feira última, se declaram em greve pacífica como protesto mais vibrante de sua revolta contra a exploração desavergonhada daqueles a cuja direção estão entregues aquelas obras.
>
> Mais acertada não poderia ser, portanto atitude dos nossos camaradas que demonstram, assim, o valor de suas forças e a grandeza de sua revolta quando a casta de exploradores tenta, à custa de seu trabalho, acumular capital sobre o capital para amanhã, com a mesma sem-cerimônia com que explorou, esbanjá-lo superflutuamente nas casas de diversões, nos prados e cabarés, enquanto que aquelas suas vítimas gemem ao peso da dor que lhes corrói o peito e a miséria cruel lhe povoa o lar!
>
> ...Querem eles pagar a cada trabalhador a miséria diária de 2$000 com o desconto de 20% que será extorquido no fornecimento, adredemente preparado para este fim. Alem disso, determinaram um horário de 10 HORAS por dia, quando o máximo nos dias que correm é de 8 horas, estabelecido na conferência de Versalhes.[17]

A resistência dos trabalhadores portuários ocorreu a partir das tensões dentro do porto decorridas das péssimas condições de trabalho, às

17

regras para a contratação, à carga horária de trabalho (10 horas) e ao valor médio/diária (2$000 com o desconto de 20%) que não possibilitava comprar bens alimentícios básicos de maneira satisfatória, como: farinha, carne, pão. Como consequência, os trabalhadores associaram-se às sociedades de socorro mútuo em busca de assegurar suas necessidades materiais mais imediatas. Filiaram-se ao *Sindicato dos trabalhadores do Porto* (STPC) para obter assistência material e, principalmente, para conquistar aliados e fortalecer as reivindicações diante do processo de exploração da força de trabalho. Também fizeram aliança com a *Legião Cearense do Trabalho* (LCT) que mantinha proximidade com a Igreja e mediava os conflitos com os patrões. Essas ações, não necessariamente, ocorreram em momentos distintos, visto que os trabalhadores, em meio à sua condição de pobreza, buscavam apoio para as suas lutas cotidianas.

> A sociedade marítima Deus e união, attendendo á ordem do tribunal legionario de conciliação e arbitragem, suspendeu por tres dias o serviço de carga e descarga dos vapores da booth e; ltd. Para reivindicar os direitos violados do capataz José Felippe da Silva, Ahi, está o exemplo de solidariedade digno de ser imitado por todos os trabalhadores do interior. Hoje, quando os patrões começam a se constituir forças syndicaes, hoje mais do que nunca, deve reinar o espirito de classe legionaria. O homem isolado na sociedade nada consegue; faz-se preciso o apoio franco e enthusiasteco dos seus companheiros de luctas.[18]

O texto acima apresenta várias funções exercidas nas oficinas do porto do Mucuripe e seus respectivos vencimentos (pedreiro-6:000 reis, servente-3:500, serviço de transporte marítimo-6:000, guindaste-6:000, seção de carpintaria e serraria, chefe de seção 18:000, ajudantes entre 6:000 e 8:000, aprendizes entre 4:000 e 5:000), além de denunciar a falta de equidade, o baixo valor nos salários,

[18] **O LEGIONÁRIO**. 04/03/1933. No 01, p.2.

os atrasos dos pagamentos, as péssimas condições de higiene, de limpeza e a carência de assistência farmacêutica e médica.[19]

Lembrando que o médico contratado, Dr. Pedro Menescal, recebia 450:00 réismensal e atendia somente durante o expediente, entre 8 horas da manhã e 10 horas da noite. A assistência farmacêutica era possível devido à cobrança de 100 réis diários de cada trabalhador, que rendia um milhão e duzentos mil réis mensais, mas devido aos atrasos dos pagamentos nem sempre esse valor era atingido.

> O sistema de contratação tanto dos trabalhadores das Obras do Porto do Mucuripe como dos portuários de Fortaleza possuíam características específicas do mercado de trabalho e do processo de realização desses ofícios, que estavam relacionadas às batalhas enfrentadas pelos trabalhadores no tocante às péssimas condições de trabalho, ao baixo valor pago pela mão de obra, aos conflitos travados nos locais de trabalho entre e para além das fronteiras do porto.[20]

A luta por melhor remuneração juntamente com a redução da carga horária diária de trabalho para oito horas foram importantes para as discussões sobre o sistema de contratação no porto. O fato é que o sistema de "parede" contribuía para a instabilidade dos trabalhadores, e acarretava muitos problemas nos serviços de carga e descarga nos navios. Por isso, foi questionado e debatido por armadores, por trabalhadores, por empresas de navegação e pelo governo, quando foi construído, através de debates e negociações entre o STPC, *Associação Deus e União*, LCT, empresas de navegação e contratadores de mão de obra, o sistema de *Closed Shop* que se baseava na mediação de um sindicato na locação dos serviços no porto, diminuindo a interferência dos contratadores a serviço das empresas de navegação.

Os trabalhadores fizeram alianças objetivando negociar melhores condições de trabalho e de vida, para isso foram sendo traçados caminhos que não se limitavam as greves, mas que implicavam negociações políticas e econômicas com as empresas de navegação, sindicato e também com o governo.

Existiu o que denomino como resistência silenciada, não por falta de voz dos trabalhadores, mas porque, muitas vezes, não havia quem os escutassem. Também ocorriam lutas surdas, pois, para os contratadores, o mais interessante

[19]Apesar desses valores contarem no jornal **O Legionário** de 08/07/1933, auxílio no processo de análise sobre os pagamentos dos trabalhadores, possibilitando compreender suas dificuldades materiais e de trabalho.

[20]O LEGIONÁRIO. **Inquerito nas officinas da fiscalisação dos portos, rios e canaes**. 08/07/1933, No 19, p.5.

era não escutar ou fingir não escutar os gritos e falas dos portuários. Tal fato pode ser exemplificado através da análise do artigo publicado no Jornal *Trabalhador Graphico* que tratou sobre a luta dos trabalhadores nas obras do porto por melhor pagamento das diárias e pela jornada de 8 horas de trabalho, denunciando os contratadores, srs. Rebouças & Cia, resultando apenas no silêncio diante das reivindicações dos trabalhadores.[21] Não havia acomodação dos trabalhadores, nem surdez dos contratadores, existiam disputas e tensões entre os portuários e os contratadores de mão de obra. Dentro dessas disputas e tensões, a conquista do *Contrato Coletivo* tornou-se importante para a reorganizar o sistema de contratação e os serviços do porto.

A luta para conquistar uma jornada de trabalho paga de maneira justa e que atendesse as necessidades dos trabalhadores e das suas famílias era um dos principais desafios dos portuários. Esse caminho passava pela construção de uma relação menos opressiva de trabalho, e pelo fortalecimento das instituições que representavam os portuários, seja do STPC, ou da *Sociedade Marítima Deus e União*, apoiadas pela LCT para a elaboração do contrato coletivo.

AS MUDANÇAS NO SISTEMA DE CONTRATAÇÃO NO PORTO DE FORTALEZA

As mudanças nas relações de contratação nos portos do Brasil foram possíveis devido ao Decreto 19.770 de 1931 que regulamentou o sindicalismo e objetivava desmobilizar as antigas lideranças sindicais, orientando no sentido de decapitar politicamente uma boa parcela das lideranças mais aguerridas e resistentes.[22]

Após a nova regulamentação dos sindicatos, foi criada, em 1933, a *Delegacia do Trabalho Marítimo* que tinha a função de diminuir os conflitos oriundos do trabalho no porto, respondendo ao *Departamento Nacional do Trabalho* (DNT) por meio de uma *Junta de Conciliação e Julgamento*, posteriormente, substituída por um "Conselho", que incluía a presença de um representante operário ao lado dos representantes do capital (7 membros mais presidente, em geral, do Ministério do Trabalho). Conforme noticiou o jornal *O Legionário* do dia 18 de novembro de 1933: Decreto N. 23296 de 20 de outubro de 1933 – Institui às

[21]O LEGIONÁRIO. **Contrato coletivo**. 421/10/1933, No 3, p.6

[22]Decreto- lei 1.371, de 23/IV/1939, art. 5§2 e 3.

Delegacias de Trabalho Marítimo a inspeção, disciplina e policiamento do trabalho nos portos e outras providências.[23]

Ficando determinado que a Delegacia Marítima teria as seguintes funções:

> Art. 1º Os serviços de Inspecção, disciplina e policiamento de trabalhos nos portos incubirao a orgãos que sob a denominação de Delegacias do Trabalho Marítimo, são instituídas pelo presente decreto, e irão sendo organisadas consoantes às necessidades publicas.
> Art. 3º As Delegacias do Trabalho Marítimo terão as atribuições seguintes:
> fixar o numero de estivadores necessários ao movimento do respectivo porto podendo promover a revisão das actuaes matriculas.
> Fiscalizar o horário do trabalho de accordo com a legislação vigente;
> Fixar para o respectivo porto, segundo as exigências locaes, a tabella de remuneração do serviço de estiva, por tonelagem ou cabotagem.
> Fiscalizar os trabalhos de carga e descarga e movimentação de mercadorias, nos trapiches e armazéns fixando e numero necessário de trabalhadores para esses serviços e remuneração que lhes deve caber;
> Art. 4º haverá em cada Delegacia de Trabalho Marítimo uma junta de consciliação e julgamento nos moldes das instituídas pelo decreto n. 22 132, de 25 de novembro de 1932 (...)
> Art. 8º Os estivadores bem como os empreiteiros de estiva em cada porto ficam sujeitos ás instrucções que, segundo as conveniências locaes, e dentro dos preceitos deste decreto, forem organisadas pela Delegancia de Trabalho Marítimo sobre seus Deveres (...)[24]

[23]O LEGIONÁRIO. 18/11/1933, No 38, p.2.
24O LEGIONÁRIO. 24/02/1934, No 52, p. 4.

A delegacia de Trabalho Marítimo foi criada com o objetivo de inspecionar os serviços e o funcionamento dos portos, tendo em vista a importância desse instrumento para a economia do país, estando diretamente envolvido no processo de importação e exportação de mercadorias. Fixava o número de estivadores para a realizações dos serviços, fiscalizava o horário de trabalho, cobrava o cumprimento dos pagamentos de acordo com a tabela de remuneração (de acordo com os valores locais) e fiscalizava a realização dos serviços.

De um modo geral, o sistema de contratação no porto funcionava da seguinte maneira: a contratação da mão de obra era feita pela *Deus e União* e o STPC, que deveria seguir as regras do contrato, as quais deixavam as empresas de navegação bastantes resguardas de qualquer tipo de ameaças e do não descumprimento dos serviços e prazos; e todo o funcionamento do porto, estava sob a fiscalização da DTM. Devo frisar que além de organizava e fiscalizava o funcionamento do porto, a DTM serviu para garantir que o pagamento da mão de obra seria feito corretamente.

Assim os trabalhadores eram vigiados e cobrados, pelas instituições as quais estavam associados (*Deus e União* e STPC), bem como pelos contratadores e a DTM. A diferença de antes do contrato é que antes a pressão era direta sobre os trabalhadores, e após o acordo, a pressão ficou sobre as instituições que passaram a cobrar dos trabalhadores o cumprimentos dos ponto estabelecido no Contrato.

Diante da importância do serviço de carga e descarga dos navios e as consequências econômicas geradas pelos conflitos e tensões ocorridas dentro do porto, a *Delegacia Marítima* foi criada com o objetivo de fiscalizar e minorar os conflitos entre as empresas de navegação e os trabalhadores portuários. Dessa maneira, ao buscar atender as exigências do governo Vargas, que abriu a possibilidade da elaboração de acordos segundo as conveniências locais. A LCT, juntamente com os agentes das empresas de navegação, viram com bons olhos a possibilidade da elaboração de um contrato que amarrasse as regras do sistema de serviços e contratação da mão de obra no porto de Fortaleza.

Apesar de não ter gerado grandes impactos no sistema de pagamentos e organização da carga horária, o *Contrato Coletivo* assinado setembro de 1933 foi importante para os trabalhadores do porto de Fortaleza, visto que tornaram escritas as regras (direitos e deveres) antes feitas de maneira informal para contratação.

CONTRACTO COLLECTIVO

Publicamos abaixo a tabella já em vigor, desde o dia 11 do corrente, em virtude do contracto celebrado entre as casas exportadoras e o Sindicato dos Trabalhadores do Porto de Fortaleza.

O contracto foi aprovado, após demorada e cordial discussão entre as partes interessadas, em sessão, na séde do Centro dos Exportadores, sob a presidencia do sr. Bertrand Boris, achando-se presentes o secretario geral da Legião, dr. Ubirajara Indio do Ceará, e os companheiros Victal Felix de Souza e Manoel Cavalcante, respectivamente, presidentes dos Sindicatos dos Trabalhadores do Porto e dos Calafates de Fortaleza.

Alem de outras, são essas as casas embarcadoras que estão cumprindo o contracto: — Salgado Filho & Cia., J. Lopes & Cia., Porto Cia Limitada, J. Façanha & Cia., Fernando & Cia., Lordo & Cia, Alfredo Fernandes & Cia., Companhia R. S/A, Henrique Lopes, Pontes & Vidal, Braga Barroso, Octavio Virissimo & Cia., João Arruda & Irmão, Domingos Gomes & Filho, Exportadora C. Ltd., Antonio Vidal, Domingos B. Mello, Antonio Salles & Cia., Medeiros & Cia., Barreto & Cia, José Pires Lustosa, Joaquim Gonçalves & Cia, Coelho & Araujo, C. Machado & Cia., A. Diogo S. & Filhos, Barbosa & Ury, Myrtil Lima & Cia., Frota Gentil, Leite Barbosa, Waldomiro Maia, G. Gradvol & Filho, Boris G. Pilnik & Cia., Deodato Gonçalves & Cia., Vicente de Castro & Filho, Antonio de Oliveira, Berringer & Cia., Lloyd Brasileiro, Castellar & Irmão, Cipriano Gurgel, Booth & Cia., Boris Fréres.

TABELLA DE PREÇOS DE EMBARQUES DE MERCADORIAS POR UNIDADE

ESPECIE	Preço, recebendo a mercadoria nos armazens do quadro do porto		Preço, recebendo a mercadoria no Pavilhão		Preço, recebendo a mercadoria em localidades diversas		OBSERVAÇÕES
	No Horario	No Extraordinario	No Horario	No Extraordinario	No Horario	No Extraordinario	
Algodão, almofadinha 180 kilos	1$500	1$800	1$100	1$500			
Idem em barricas de 150 ditos	1$100	1$300	$700	$900			
Idem idem 180 ditos					1$000	1$200	Nos armazens da Inspectoria proximos ao Pavilhão
Idem idem 150 ditos					$900	1$100	Idem idem idem
Caixas de cerveja vasias	$250	$300	$200	$240			
Engradados idem idem	$200	$240	$150	$180			
Saccaria em geral—60 kilos	$350	$450	$200	$250			Seccaria, superior e inferior a 60 ks. preço—será nesta base
Alcatrão em tambores					2$500	3$000	Recebendo no Gazometro
Barris com oleo de 200 kilos					2$400	2$900	Idem na Cia. Industrial Algodão e Oleo
Idem idem pequenos					1$800	2$100	Idem idem idem
Idem idem de 200 kilos	1$800	2$300	1$000	1$300			
Idem idem pequenos	1$200	1$400	$800	1$000			
Barricas de vasilhames grandes	2$500	3$000	1$500	2$000			
Tambores de ferro, vasios pequenos	$600	$700	$500	$600			
Idem idem idem grandes	$900	1$000	$800	$900			
Residuo—fardo de 60 kilos	$350	$450	$200	$250			

CARGA POR TONELADA (PESO) Preço — 4$500 dentro do horario — 5$000 com extraordinario, comprehendendo as mercadorias abaixo especificadas e mais qualquer outra, cujo preço não foi fixado por unidade.

«Fardos de tecidos de qualquer tamanho; Caixaria de qualquer especie; ferro; Rolos de sola; encapados de qualquer especie; caixas de sabão; fardos de redes; fardos de esteiras; fardos de chapeus; tubos de oxigenio; rolos de famo; arame farpado c/augmento de 10 % Volumes de grande peso da Rêde de Viação Cearense e Inspectoria Federal de Obras Contra as Seccas, serão pagos a 4$500 dentro do horario e 5$000 com extraordinario, por tonelada (peso), compromettendo-se a firma encarregada do serviço, a prestar algum auxilio para facilitar o trabalho quando necessario, como seja:—obter o guindaste da Rêde de Viação Cearense e locomotiva para conduzir os carros.

Figura 1 - Jornal O LEGIONÁRIO. Contrato colectivo, 28/10/1933. No. 35, p. 4.

As discussões em relação aos valores pagos pelo serviço de carga e descarga dos navios, alimentaram os principais pontos de divergências entre os trabalhadores e os contratadores, e chegaram aos valores acima listados, que variavam de acordo com o tipo de mercadoria, se poderia sofrer facilmente avaria, como por exemplo o transporte de café/algodão, ou de acordo com o peso. Se o serviço fosse realizado durante a semana era pago um valor um pouco abaixo do serviço aos domingos e também se fosse necessário o uso de guindastes.

Segundo colocado pela Legião Cearense as negociações obtiveram o êxito completo, proporcionando aos trabalhadores da praia a regularização dos valores salariais, e assegurou a justiça na distribuição dos serviços[25].

Seguindo a ordem do discurso legionário que se pautava na manutenção da ordem entre os trabalhadores como o principal meio para organizar o movimento e conquistar as suas reivindicações. E foi nesse contexto de conquista do Contrato que os legionários trouxeram à tona o combate ao anarcossindicalismo (anarquista) e principalmente o modelos de sindicato defendido pelos comunistas, afirmando serem suas formas de lutas ilegítimas e não saudáveis para os trabalhadores.

> Para a cosecução desta admiralvel Victoria, concorreram a organisação e disciplina do operariado legionário da praia e o animo cardato e justiceiro revelado pelos srs. Agentes..
> Sentimo-nos bem em poder frisar nestas collunnas a boa vontade de que deram mostra estes elementos patronaes.
> Pela attitude que tomaram nesta questão elle merecem ser apontados ao operariado e principalmente a alguns patrões de Fortaleza. O modo como trancorreram as démarche, atravez muita lhaneza de trato e cardialidade, constitue acontecimento auspicioso e rasga novos modos de vida para as relações entre operários e patrões.
> Quando os communistas pregam a lucta de classes e a salversão da ordem para que possam tripudiar sobre os despojos do capitalismo arrasado, nós na legião acreditamos numa collaboração entre as classes como maneira de crear na terra uma coexistência humana feliz e justa.

[25]O LEGIONÁRIO. **Uma grande Victoria da legião.** N. 29,16/09/1933, p.9.

> Entendem-nos assim os capitalistas da terra e não estariam directa ou indirectamente insuflando e dando mão forte aos communistas commandados pelo Sr. Jader de carvalho (...)[26]

A ideia de que a legião era o melhor caminho para as lutas dos trabalhadores através da união entre as classes, foi fortemente trabalhada nas páginas *d'O Legionário*, em contra ponto a bandeira das lutas de classes levantada pelos comunistas para resistir à exploração capitalista e promover o fim desse sistema econômico.

Dessa feita, a conquista do Contrato Coletivo e a implementação do *close-d-shop,* serviu como argumento para a LCT se afirmar como sendo importante para as lutas dos trabalhadores, além de ser utilizado como propaganda. Mas, essa conquista só foi possível devido as ações dos trabalhadores portuários ao longo dos anos (década de 1910-1920), que aliadas as políticas de controle dos movimentos dos trabalhadores implementadas por Getúlio Vargas, e ao apoio da LCT, construíram um cenário em que o sistema tornou-se possível. O

Closed Shop legalizado em 1943, com a CLT, entretanto, foi oficialmente reconhecida em 1939 por um anteprojeto de lei assinado por Getúlio Vargas que concluía que a relação direta entre armadores e sindicatos era economicamente mais proveitosa para as duas partes.

O trecho acima citado do artigo legionário, é um dos vários que ganharam espaço ao longo das edições do jornal, que visavam afastar as ameaças anarquistas e comunistas e os modelos de sindicatos que se fundamentavam no objetivo de resistir e contestar o sistema capitalista para mudar a ordem social vigente. Essa tensão (sindicalismo de resistência e associações mutualistas) também era enfrentada pelos portuários de Fortaleza, apesar da LCT implementar a prática de negociação e acordo com os empregados, com o objetivo de evitar o embate entre as classes.

Ao analisar os trabalhadores portuários, desde a presença na sociedade mutualista *Deus e Mar*, passando por sua cisão em 1928, chegando a *Sociedade Marítima Deus e União*, compreendo que nem sempre tinham os trabalhadores tinham os seus interesses defendidos e atendidos pelas associações. Mas serviram como importante meio para que os portuários, através das experiências de

[26]Idem.

solidariedade e mesmo enfrentando os conflitos internos da categoria, estabelecessem laços de luta por melhores condições de trabalho e de vida.

Apesar do papel das sociedades mutualistas nas lutas dos portuários, esses trabalhadores também tiveram contato ou se associaram ao *Sindicato dos Trabalhadores Portuários,* que apesar de se afirmar mutual também defendia a resistência. Partindo da prerrogativa de que houve uma simultaneidade de ações de resistência, como greves, por exemplo, e mutualidade, com o estabelecimento das caixas de socorro, pagamento de pecúlio, etc. no interior do referido sindicato que manteve forte "estrutura beneficente", não sendo possível estabelecer uma relação de hierarquia entre resistência e beneficência. Dessa feita, concordo com Fortes quando afirma que o socorro mútuo canalizava a solidariedade operária e tornava possíveis os elos de identificação, de construção de uma cultura solidária entre os trabalhadores[27].

Diante da tensão (mutualismo e resistência) analisarei de maneira mais detida os aspectos que definiam as condições da atuação do STPC e as suas ações no que diz respeito às questões ligadas à resistência e as influencias das ideias anarquistas e comunistas entre os trabalhadores portuários sindicalizados.

A organização do trabalho, é um dos aspectos que se sobressaem em relação as dificuldades dentro desse processo histórico, seja no modelo taylorista, fordista ou na divisão do trabalho dentro do porto está relacionado a própria organização do trabalho, pautada na divisão de tarefas, e hierarquização das funções, que gera problemas internos dentro de uma categoria e que corroboraram para que as tensões internas ofuscassem a subordinação que sofreram diante dos patrões. Essa é problemática do próprio sistema moderno capitalista, no qual a concorrência promove a divisão do trabalho e dos trabalhadores.

Nesse sentindo, compreendo que os trabalhadores do porto da cidade de Fortaleza entre os anos de 1912-1933, sócios das associações e do sindicato, iniciaram o processo de autoconhecer. Amadureceram suas necessidades e afinidades, identificaram quem eram os "outros", no caso, os patrões e contratadores do porto, os quais tinham interesses divergentes dos trabalhadores.

Foi nesse processo de conhecer-se, através das experiências e vivencias cotidianas que a consciência de classe foi sendo construída. A partir da perspectiva de vir a ser enquanto classe,

[27]FORTES, Alexandre. Da Solidariedade à Assistência: estratégias organizativas e mutualidade no movimento operário de Porto Alegre na primeira metade do século XX. In: **Cadernos AEL**, v. 6,n.10/11, 1999.

na medida que os portuários estabeleceram relações e muito frequentemente, fazendo aliança com as forças da Igreja, do governo, dos grupos políticos e da LCT, utilizando os dentro de umea relação de troca, na qual os trabalhadores se aproximavam das instituições e grupos objetivando conseguir benefícios, como melhores condições de trabalho e da sistemática de contratação, avançar em relação aos valores e as formas de pagamentos, jornada de trabalho, nas condições matérias, chegando a se inserir em grupos intelectuais e políticos.[28]

Mesmo que as trincheiras não apareçam de forma clara e delimitadas pelos trabalhadores, os aspectos acima citados apontam na direção de que a luta dos portuários se fez em diversos aspectos, com o confronto direto entre trabalhadores e patrões, nos terrenos das negociações, que de modo geral, ocorrem dentro da tensão, chegando por vezes ao choque direto, como no caso das greves e paralisações dos serviços, através das ações mutuais como a criação de laços solidários e de fortalecimento da luta, como verificado ao logo da tese.

As lutas dos trabalhadores do porto de Fortaleza, só foram possíveis devido as experiências vivenciadas e a participação dos mesmos dentro do processo de conhecer-se que foi sendo conquistado ao longo das décadas de lutas, desde os primeiros anos da república no Brasil, chegando as décadas de 20 e 30 com um bagagem de autoconhecimento considerável e com a participação ativa dos trabalhadores nas associações e no sindicato. No processo de *fazer- se* dos trabalhadores portuários de Fortaleza (1912-1933), ocorreram avanços e retrocessos, conquistas e derrotas, ganhos salarias e perdas de direitos trabalhistas, em outras palavras, foi um processo permanente no qual não cabe a compreensão estanque de uma consciência pronta e acabada, mas que o próprio processo de consciência se efetivou através das lutas do dia a dia.[29]

RECEBIDO em 25/08/2022
APROVADO em 19/11/2022

[28]MÉSZÁROS, Istvan. **Filosofia, Ideologia e Ciências Sociais: Ensaios de negação e afirmação**. Tradução: Ester Vaisman, São Paulo: Editora Ensaio, 1993.
[29]THOMPSON, E. P. **A Formação da Classe Operária Inglesa**. A árvore da Liberdade. Vol. I, Editora: Paz e Terra. Tradução: Denise Botmann, 1997.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

CRUZ, Maria Cecília Velascos. **Virando o Jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República**. Tese de Doutorado defendida no programa de pós-graduação em Sociologia da Faculdade de Filosofia e Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

FORTES, Alexandre. Da Solidariedade à Assistência: estratégias organizativas e mutualidade no movimento operário de Porto Alegre na primeira metade do século XX. In: **Cadernos AEL**, v. 6,n.10/11, 1999.

GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do Mar.** Trabalhadores do Porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889- 1914. Editora da Universidade Estadual Paulista: São Paulo 1992.

MÉSZÁROS, Istvan. **Filosofia, Ideologia e Ciências Sociais: Ensaios de negação e afirmação**. Tradução: Ester Vaisman, São Paulo: Editora Ensaio, 1993.

SILVA, Fernando Teixeira da Silva. **Operários sem patrões:** os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2003. p.24.

THOMPSON,, E. P. **A Formação da Classe Operária Inglesa**. A árvore da Liberdade. Vol. I, Editora: Paz e Terra. Tradução: Denise Botmann, 1997.

THOMPSON, PAUL. **A voz do passado**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.