

A GREVE DOS CATRAIEIROS E O DIA-A-DIA DE TRABALHO NO PORTO DE FORTALEZA (1903-1904)

Nágila Maia de Morais¹

RESUMO

O presente artigo busca analisar o dia-a-dia de trabalho dos catraieiros no Porto de Fortaleza, entre 1903-1904, depois de uma greve e repressão aos manifestantes. Estes trabalhadores eram responsáveis por realizar o serviço de carga e descarga dos navios em pequenas embarcações, denominadas catraias. As relações que os catraieiros mantinham com os contratadores, homens ligados às grandes empresas comerciais, os quais contratavam mão-de-obra de maneira avulsa serão abordadas, através da constatação de como se constituíam as relações sócio-culturais, de trabalho, bem como, as disputas econômicas que as permeavam. A partir das quais, busco compreender o cotidiano dos trabalhadores catraieiros; as formas e os valores do pagamento, para trilharmos um caminho que nos leve à compreensão das ações cotidianas desses homens no trato com o trabalho. Para tanto, foram utilizados como fonte o Jornal “Unitário”, “Jornal do Ceará” e a documentação comercial da Casa Boris.

Palavras – chave: Catraieiros, Greve, Trabalhadores.

ABSTRACT

This article examines the shifting nature the *catraieiros*' work on the port of Fortaleza, between 1903 and 1904, as a result of a violent strike that paralyzed the port. These workers were responsible for loading and unloading ships, using for such, small vessels called *catraias*. In this sense, the relationships between the *catraieiros* had their employers, (elites linked to the city's commercial enterprises, is an essential part of the equation. I will explore how hired workers in a loose way. To do so, we will try to understand how socio-cultural and work relationships between workers and employers were established, as well as the ongoing economic conflict. My research draws on the newspapers “Unitário”, “Jornal do Ceará” e the commercial files of Casa Boris.

Key-words: Catraieiros, strikers, workers.

INTRODUÇÃO

Na manhã de domingo, 03 de janeiro de 1904, os catraieiros paralisaram suas atividades e foram até o Galpão do Porto para protestar contra o sorteio, quando foram surpreendidos com a ação do Batalhão de Polícia do Estado. A polícia ao reproduzir a ação agressiva, mataram 7 pessoas e feriram mais de 30, entre manifestantes e curiosos, que observavam o movimento.¹

Toda a alma cearense hontem se contrangiu de dor e tristesa, ante os cannibalescos sucessos, que produsiram montões de cadáveres. Muito sangue derramou-se de inocentes,

¹ Professora Mestre do departamento de História da Faculdade INTA (Instituto de Teologia Aplicada), Rua Antonio Rodrigues Magalhães, 700, Dom Expedito, Sobral-Ce. nagilamaia@hotmail.com

e a cidade em peso se horrizou diante da terrível mortandade sem exemplo na história do Ceará ou qualquer outro povo civilizado.²

A greve dos trabalhadores catraieiros é uma página importante para o movimento operário no Estado do Ceará, sendo uma das primeiras mobilizações de trabalhadores durante os primeiros anos da República. Analisar as ações cotidianas destes trabalhadores, no Porto da cidade de Fortaleza, é essencial para compreender os fatores motivadores da mobilização.

As fontes utilizadas são baseadas na documentação da Casa Boris Frères, importante casa comercial, instalada no Ceará com a chegada dos irmãos Alphonse e Theodore Boris, oriundos da província francesa de Lorena, chegaram à cidade do Rio de Janeiro em 1865 e, em seguida, foram para Recife, vindo posteriormente a Fortaleza, em 1867. No ano de 1869, fundaram a casa de comércio Theodore Boris & Irmãos, que tinha como principal atividade as permutas comerciais.

A Casa Boris possuía papel de destaque no comércio importador do Estado e mantinha relações estreitas com a oligarquia acciolina³. A Casa comercial foi responsável por incentivos financeiros e compra de materiais para a construção de obras públicas, e da proposta para a encampação do Porto, em 1904.⁴

Ao ponderar as notas de contratação de mão-de-obra para o transporte de mercadorias e passageiros, podemos chegar até aos catraieiros e entender a forma de contratação e o pagamento desses trabalhadores. Essa documentação comercial, referente aos anos de 1903 e 1904, trata do pagamento de trabalhadores que prestavam serviços de transporte de mercadorias para a Casa Boris. É possível compreender, ainda, a dinâmica do sistema de contratação de mão-de-obra avulsa do Porto de Fortaleza e a difícil rotina de trabalho dos catraieiros, embora com uma visão limitada, pois é analisado apenas um dos contratadores do Porto de Fortaleza.⁵

Os Jornais *O Unitário* e *Jornal do Ceará* foram fundamentais, pois, a partir da orientação de Maria Helena Capelato sobre a imprensa no Brasil, entendemos serem os jornais fontes significantes no processo de recuperação da vida de nossos antecessores. Assim, os jornais são “mananciais dos mais férteis para o conhecimento do passado”, já que:

... A imprensa possibilita ao historiador acompanhar o percurso dos homens através dos tempos. O periódico antes considerado fonte suspeita e de pouca importância, já é reconhecido como material de pesquisa valioso para o estudo de época.

A imprensa registra, comenta e participa da história. Através dela se trava uma constante batalha pela conquista dos corações e mentes⁶.

A batalha travada entre *O Unitário*, o *Jornal do Ceará* e a oligarquia acciolina reflete a disputa pela “conquista das mentes e dos corações” dos cearenses durante o período analisado.

Para melhor compreender o cotidiano dos catraieiros foram utilizados os memorialistas e a literatura do período através dos romances *A Afilhada*⁷, *O Mississipi*⁸ e *A Normalista*.⁹

A literatura tornou-se fundamental para a pesquisa ao retratar o cotidiano dos trabalhadores do Porto, do período pesquisado, possibilitando-nos uma leitura das ações cotidianas dos catraieiros. Apesar de se tratar de ficção e ser marcada por informações e disputas veladas ou explícitas, essa alternativa oferece ao historiador uma visão das relações sociais e do cotidiano da época, ou seja, uma visão para além do real, pois sinaliza para mundos possíveis.¹⁰

De acordo com Jacques Leenhardt, a literatura é fundamental para a história, visto que a considera:

...A boa filha do historiador sempre a servir, se for preciso, ou silenciosa, se necessário. Ela é, então, um objeto particularmente útil no momento de pensar ou de não pensar os movimentos que agitam, ainda que implicitamente, as calmas águas da História.¹¹

Os romances literários de Manuel de Oliveira Paiva, Gustavo Barroso e Adolfo Caminha são importantes para diminuir os silêncios das falas dos trabalhadores catraieiros, já que não existe material por eles produzido.

A literatura para Walter Benjamin é uma Historiografia inconsciente¹², ou seja, não pode ser considerada um mero registro, mas uma história inoficial, pois não possui o rigor metodológico do historiador, com a utilização e análise das fontes. Assim,

as obras literárias mesmo não pretendendo ser e não sendo um mero registro histórico, acabam sendo uma historiografia inoficial. Na medida mesma em que não querem ser documento, seu caráter autônomo lhe permite uma liberdade de registro e transmissão que escapa à historiografia oficial...¹³

Para Benjamin, apesar de a literatura fazer-se através da liberdade de registrar fatos sem se prender às amarras das relações econômicas, é produção literária de um dado período e, portanto, possibilita a aproximação com o passado. Assim sendo, buscamos

apresentar a forma em que o espaço da praia foi utilizado pelos trabalhadores portuários, através das metáforas adotadas pelo olhar dos romancistas.

SOBE E DESCE DAS ONDAS: O DIA-A-DIA DE TRABALHO DOS CATRAIEIROS.

O Porto de Fortaleza localizado próximo à antiga Alfândega, onde atualmente está situada a Ponte Metálica, foi construída em 1904 na Praia de Iracema. O mesmo não possuía estrutura para a atracação de navios de grande calado, sendo necessário o serviço de carga e descarga de mercadorias e passageiros por embarcações de pequeno porte.

Os catraieiros eram trabalhadores que realizavam o transporte de mercadorias e passageiros em catraias¹⁴, ou seja, carregavam e descarregavam os produtos dos navios que ficavam atracados à distância do cais.

No trecho do Dicionário de Termos Populares, o catraieiro era:

Indivíduo que tripulava os botes no Porto de Fortaleza e fazia disso profissão, servindo no embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, quando os navios ainda não atracavam a um cais, como atualmente, e ficavam no alto mar, distantes da ponte do desembarque.¹⁵

O mar, espaço construído através das ações da natureza, às vezes, manso e calmo, mas em outros momentos arredio e indomável. Esse era o local de trabalho dos catraieiros, marcado pelas adversidades, mas que, ao mesmo tempo, era primordial para sobrevivência, visto que era a principal fonte de sustento. Nesse espaço, os catraieiros realizavam o trabalho que se confundia com sua vida, pois esses trabalhadores ficavam mais tempo no sobe e desce das ondas do que propriamente em suas casas. O “sobe e desce”¹⁶ das ondas não estava limitado ao mar e suas dificuldades naturais, mas o quanto esse movimento das águas se assemelhava ao cotidiano de trabalho dos catraieiros. Era da atividade de frete sobre a água¹⁷ que retiravam o sustento da família, estabeleciam amizades com aqueles que trabalhavam na região portuária e também se divertiam. Porém, havia uma série de dificuldades com o transporte das mercadorias e as complicadas relações com os contratadores da mão-de-obra, além do pagamento do frete ser baixo, o catraieiro pagava uma taxa ao Capitão do Porto para assegurar a autorização do transporte marítimo.

Os trabalhadores catraieiros dependiam das marés para realizar um trabalho de fundamental importância para a dinâmica da cidade de Fortaleza e do Porto, visto que, tinham

que saber navegar em embarcações de pequeno porte e possuir conhecimentos sobre as mesmas.¹⁸

Para compreender o dia-a-dia desses trabalhadores se faz uso da idéia de experiência¹⁹ de E. P. Thompson para verificar o quanto as vivências são indispensáveis para o processo de auto-reconhecimento dos trabalhadores como uma categoria de trabalho. Nesse sentido, a concepção de experiência na identificação desses processos de construção, manutenção, ou até mesmo de transformação dos costumes, das vivências dos trabalhadores catraieiros no Porto de Fortaleza, permite compreendê-los no processo de “fazer-se” cotidiano.

OS CATRAIEIROS E O PORTO

Ao cruzar a descrição do livro *A Afilhada* e as informações contidas na documentação da Casa Boris, o termo utilizado para designar o tipo de embarcação responsável pelo transporte de mercadorias era “lança”, nos jornais *Unitário* e *Jornal do Ceará*, a denominação era “catraia” e “catraieiros”, quando mencionam a questão da greve ocorrida no fim de 1903, início de 1904²⁰. No editorial de *O Unitário* do dia 04 de fevereiro de 1904, João Brígido afirma que o transporte de passageiros e das mercadorias presentes no vapor “Maranhão”, seria realizado por lanchões navegados pelos catraieiros²¹.

Em nota do mesmo jornal foi divulgada a notícia de que “a greve dos catraieiros e lancheiros tomou caráter gravíssimo”²², o que levou a pensar que as atividades exercidas pelos mesmos eram diferentes. Porém, na edição de 09 de janeiro, João Brígido ao declarar suas ações entre os trabalhadores e os contratadores, anteriores aos embates na praia, afirma:

Embora alguma cousa doente, dirigi-me á casa dos Srs. Boris para entender-me com seos trabalhadores, que hesitavam em sair ao mar. Allí encontrei um grupo ao qual pedi de balde para que fizesse o serviço. Todos recusarão como já tinham recusado ao proprio Sr. Achilles Boris, apontando para o quartel de Lopes da Cruz , apinhado de soldados da policia e de linha, pelo frete do qual elles devião passar indo ao lugar das lanchas.²³

Os catraieiros e os lancheiros realizavam os mesmos serviços no porto, porém possuíam denominação diferenciada, sendo que para os contratadores, os homens responsáveis pelo trabalho de transporte de mercadorias sobre a água eram chamados de lancheiros. Já a denominação catraieiro, acredita-se ter sido, uma autodenominação por parte dos trabalhadores para fazer referência à embarcação por eles utilizada, a catraia.

Sobre a denominação das embarcações utilizadas pelos catraieiros para o transporte de mercadorias, questão essa deveras importante, pois ao analisar a documentação da Casa Boris Frères encontrei fontes que indicam o tipo de embarcação que fazia o serviço de transporte sobre a água, com seu respectivo “patrão”, a quantia paga de acordo com a carga transportada e as viagens realizadas.

Através das leituras dos documentos comerciais, pôde-se localizar aproximadamente 21 catraias, porém um número maior de patrões, ou seja, contratadores, devido à existência de dois nomes em diferentes notas para a mesma lancha, como por exemplo, a Alsace que realizou transporte para Luiz Camilo Franca²⁴ e Antonio Quaresma. Visto que a nota de pagamento não era encaminhada diretamente ao trabalhador, entendemos que estes homens eram os responsáveis pelo carregamento e estavam ligados às casas comerciais da cidade como a própria Casa Boris, a Holdernes e Salgado, Marques e Cia dentre outras, que se dedicavam ao serviço de estiva, contratação e fiscalização da mão-de-obra portuária.

No Porto havia grande lufa-lufa de gente que embarcava e desembarcava simultaneamente, bracejando, falando alto. A maré d’enchente, crispada pela ventania de sudoeste, num contínuo vaivém, alagava o areal seco e faiscante. Muita gente ao embarque do Conselheiro. Curiosos de todas as classes, trabalhadores aduaneiros de jaqueta azul, guardas d’Alfândega e oficiais de descarga com ar autoritário, de fardeta e boné, marinheiros da Capitania, confundiam-se numa promiscuidade interessante. Jangadeiros arregaçados até aos joelhos, chapéu de palha de carnaúba, mostrando o peito robusto e cabeludo, iam armando a vela das jangadas. A cada fluxo do mar havia gritos e assobios. Maior alvoroço! Jangadas iam e vinham em direção ao *Nacional* que tombava como um ébrio, aproado ao vento. Apenas quatro navios mercantes, pintadinhos de fresco na popa d’uma barca italiana - “*Cívica Vecchia*”.

O vapor apitou pedindo mala. Era uma maçada ir a bordo com a maré cheia e um vento como aquele. Demais o sol estava de rachar.²⁵

A maioria dessas embarcações ou catraias tinha nome francês, o que pode ser explicado pela influência dos irmãos Boris, pelo fato de serem os proprietários das lanchas, levando-nos à conclusão de que seus proprietários eram os armadores²⁶ ou contratadores, e os trabalhadores apenas utilizados como mão-de-obra.

O agente contratado pela empresa de navegação, responsável pela contratação da mão-de-obra avulsa do Porto e fiscalização do processo de carregamento dos navios, era chamado “patrão” e prestava serviço para os armadores ligados à empresa de navegação.

Nas notas comerciais de pagamento de trabalhadores consta o nome do mesmo patrão para várias lanchas, como no caso de Luiz Camilo França que, no dia 24 de março de 1904, recebeu pagamento pelo transporte de mercadorias nas lanchas Aurora, Loraine e Asará, recebendo a primeira, 40,000 mil réis e, as demais, 20,000 mil réis. Nesse documento também constatamos que cada lancha pagava 5,000 mil réis como passagem²⁷ - para obter autorização para realizar o transporte precisava pagar ao homem responsável pela organização e fiscalização do carregamento dos navios (contratador) a parte do que recebia pelo trabalho.

O transporte deveria ser realizado de acordo com a capacidade da embarcação e, no caso do desrespeito à quantidade de volumes, o patrão realizaria reclamações, pois este era responsável pela segurança do carregamento.

O pagamento para cada viagem variava entre 3,000 a 20,000 mil réis, dependendo da capacidade de volumes que a lancha comportasse. Existem registros de pagamentos efetuados que ressaltam a não existência de reclamações devido a quantidade de carregamento em excesso, como no caso da Lancha Paris que transportou “219 volumes de carga sem reclamação da parte da mesma”²⁸ e da Lancha Saverne que transportou 165 volumes de carga também sem reclamação²⁹. Porém, devemos ressaltar que o número de volumes para cada lancha variava de acordo com a capacidade de cada embarcação e do tipo de produto transportado.

A questão da capacidade do transporte pode ser percebida no caso da lancha Pará, que tinha a capacidade de 64 volumes, ou seja, com carga menor do que a lancha Aurora e a Louraine, teria diminuído o número de viagens, segundo nota: “deve ser pago somente 3 ½ lanchas à capatazia, no entanto, esta lancha carregou completa”³⁰. Em outras palavras, o responsável pela fiscalização e contratação da lancha Pará, não receberia o pagamento pelo número de viagens realizadas, posto que o contratador deveria ter solicitado uma lancha com maior capacidade e, assim, diminuir os gastos.

A partir dos indícios encontrados nesses documentos, pode-se compreender que a difícil condição dos catraieiros, visto que os trabalhadores, além de enfrentarem a adversidade das marés, precisavam de um contratador e corriam o risco de não receber o pagamento completo, porque pagavam parte do que recebiam na compra da passagem (autorização) para fazer o transporte.

A condição de vida dos catraieiros estava em declínio, trabalhavam muito, recebiam pouco. 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. Somada à difícil situação de trabalho, os catraieiros também precisavam lidar com as determinações abusivas do Capitão do Porto, Lopes da Cruz³¹, que realizava cobrança de taxas indevidas aos pescadores e catraieiros.

O jornal *O Unitário* assim relatou o fato:

...publica e notoria a sua habilidade em surripiar moeda, cobrando aos pobres pescadores e catraieiros impostos demasiados, de cujos excessos apoderava-se clandestinamente, ao mesmo tempo em que lesava o próprio thesouro nacional³².

Essa situação é visível em outros locais no Brasil. As condições materiais e as adversidades do trabalhador portuário e, as suas conseqüências na vida familiar, são analisadas por Maria Lucia Caira Gitahy ao afirmar:

O trabalhador do porto vivia perto do local de trabalho e seu ritmo de trabalho, no mínimo irregular, permitia a ele ir e vir de casa para o porto mais de uma vez por dia. A rotina de trabalho das esposas dos trabalhadores do porto era diretamente afetada pelas horas que seus maridos trabalhavam e pelo tipo de carga com que eles estavam lidando. Os filhos sabiam muito sobre o trabalho dos pais e, morando junto ao porto, observavam os navios chegando e partindo. As flutuações dos salários do trabalhador do porto tinham um óbvio impacto no orçamento da família.³³

Em vários pontos percebemos as semelhanças entre a descrição acima e a dinâmica (trabalho – casa) dos trabalhadores catraieiros e suas conseqüências no cotidiano de suas famílias, como a dura atividade de trabalho e o dinheiro incerto. No caso de Fortaleza, a maioria dos trabalhadores portuários morava no bairro do Oiteiro, próximo à região do Porto, local marcado pelos casebres, pela pobreza e pela negligência da oligarquia acciolina.

Raimundo Girão descreve este local: ...“fomos ao Oitiero, onde chácaras de luxo defrontavam com a casaria pobre dos pescadores e catraieiros...”. Tal localidade ficava próximo à Rua de Baixo e à Rua das Flôres, a qual também facilitava o acesso à Praça da Sé e ao local dos armazéns e da região portuária.³⁴

No romance *A Afilhada*, o Oiteiro é assim descrito:

...uma zona irregular e caprichosa de alegrias da vegetação, entre o mundo da cidade e o vasto aldeamento dos pescadores, dos lancheiros, dos trabalhadores da praia, dos homens da praia, dos homens do ganho, dos operários e de uma numerosa população decaída, habitando cabanas, verdadeiras covas de palhas desses esquimós do areal ardente...³⁵

E mais:

...era um “bairro original e paupérrimo”, com uma “população rareada, de gente pobre, transitava ali na subida, a maior parte recolhendo da feira. Passam quase todos pelo patamar da Sé, com os seus urus manteúdos, pés descalços, peito ao vento, xale trespasado, satisfeitos com eles mesmos.”³⁶

Ao observarmos a localidade do Oiteiro e suas adversidades, podemos perceber as condições materiais dos trabalhadores catraieiros e as experiências de luta para superar as dificuldades cotidianas e ter o mínimo de condições para sobreviver.

Analisando o dia-a-dia de trabalho dos catraieiros, busca-se entender o processo de organização e compreensão do seu “fazer-se” enquanto categoria profissional. Através do conceito de classe operária E. P. Thompson, afirma que as relações de classe e a consciência são formações culturais e a classe em si mesma não é uma “coisa” e sim um “acontecer”³⁷: “A classe acontece quando alguns homens, como resultado de experiências, são tratados em termos culturais, os quais sentem e articulam as tradições, sistemas de valores, idéias e formas institucionais”.³⁸

AS RELAÇÕES DE TRABALHO ENTRE CONTRATADORES E CATRAIEIROS.

“Navio parado não pega frete e tem prejuízo”.³⁹

De início, o que parece mais perceptível na relação de trabalho dos catraieiros com os contratadores é a tensão existente entre os mesmos. De um lado, estavam os contratadores responsáveis pelo contrato de mão-de-obra avulsa para a carga e descarga dos navios e que também mantinham relações com as Casas Comerciais, como Boris Frères, Holdernes & Salgado, as quais mantinham ligações com as grandes empresas de navegação. Do outro, estavam os catraieiros, trabalhadores avulsos; que sofriam as duras cobranças dos patrões e a relação de dependência a vários contratadores. Tratava-se de uma atividade marcada pela instabilidade, visto que era um trabalho ocasional e dependente das condições do mar, da chegada e saída dos navios, além de que poderiam ser ou não escolhidos na “parede”⁴⁰ para a contratação. Além desses fatores, era hábito do catraieiro trabalhar durante o dia todo e conseguir o dinheiro que precisava para suas necessidades mínimas e voltar a trabalhar somente quando necessário.

A relação de tensão ocorria entre os trabalhadores e os contratadores por causa de interesses divergentes, já que os catraieiros realizavam a atividade de transporte de mercadorias para retirar o sustento da sua família, mesmo de maneira insuficiente e aceitando

as condições materiais precárias, enquanto os contratadores exigiam agilidade no serviço para aumentar os lucros e pressionavam os trabalhadores.

Maria Cecília Velascos Cruz analisa a dinâmica de contratação da mão-de-obra dos portos, a partir da qual podemos verificar a semelhança com o que ocorria no Porto de Fortaleza ao afirmar:

Os portos são quase sempre marcados por uma terceira característica geral de grande importância para a cristalização da forma de contratação da mão-de-obra: eles são palco de um choque fundamental de interesses entre seus proprietários, exploradores e/ou administradores e seus principais usuários - os armadores. A raiz do conflito é fácil de ser percebida. Ao proprietário ou exportador 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, trânsito de mercadorias, armazenagem, utilização dos maquinismos do cais, fornecimento de água, lastro, etc. Ao armador, pelo contrário, interessa minimizar os custos acima e agilizar ao máximo a passagem do navio pelo porto, carregando e descarregando o mais rápido possível.⁴¹

A tensão entre as partes aqui analisadas era inevitável, porque ambos eram cobrados, dentro das suas funções, pelas grandes empresas de navegação e, obviamente os trabalhadores avulsos ficavam à mercê dos contratadores que, muitas vezes, eram destacados comerciantes da cidade.

No caso do porto de Fortaleza, ocorria um sistema no qual os grandes armadores nacionais como a Lloyd Brasileira, Companhia Nacional de Navegação Costeira, Companhia de Comércio e Navegação trabalhavam com o sistema de estiva indireta, ou seja:

...tinham sua estiva contratada por empreiteiros que se obrigavam a agir como contratantes da mão-de-obra, pagando as despesas relativas a taxas portuárias e avarias, tendo ainda que fornecer todo material necessário à segurança e ao transporte nas embarcações.⁴²

O sistema de contratação dependia da chegada dos navios e isso contribuía para a dispersão dos trabalhadores, posto que, os grupos contratados para o embarque e desembarque não eram fixos. A escolha dos trabalhadores era marcada pela turbulência gerada pelos trabalhadores que se aglomeravam ao redor do contratante em busca do trabalho de regime ocasional, além de buscarem se destacar para chamar atenção, fosse pelas características físicas, pelas relações de trocas de favores ou apadrinhamentos. As relações estabelecidas entre os catraieiros e contratadores na “Parede” ultrapassavam os limites da contratação, pois nesse local ocorriam conversas sobre política, encontros estáveis que fortaleciam os laços de solidariedade e o aumento da capacidade de mobilização.⁴³

A solidariedade era importante na vivência dos trabalhadores portuários, pois compartilhavam muitas dificuldades no tocante à exploração no trabalho, às formas de contratação e de pagamentos. Os laços de amizade e interesses poderiam existir entre trabalhadores de ofícios diferentes, diante da proximidade entre os catraieiros e os pescadores, como podemos perceber no telegrama divulgado na segunda página de *O Unitário*, do dia 26 de janeiro.

Fortaleza - 4

O sorteio para a armada procedido entre os matriculados na Capitania do Porto no dia 29 do passado ocasionou a declaração da <greve> geral dos homens empregados na pescaria e no tráfego do porto.

Hoje a chegada do vapor <Maranhão> todos se recusaram a fazer o serviço de embarque e desembarque de passageiros e cargas⁴⁴.

Os laços de solidariedade foram estreitados devido à necessidade comum dos portuários de lutar contra o processo de recrutamento. Assim, como no jornal *O Unitário*, do dia 30 de dezembro de 1903, Hermenegildo Firmeza já havia chamado os pescadores⁴⁵ a resistir ao processo injusto de recrutamento e os aconselhou a não obedecer e resistir “com a lei ao recrutamento, que nem sequer respeita os direitos, que o antigo recrutamento militar garantia”⁴⁶.

Os transtornos causados aos contratadores, quando ocorridos problemas no processo de carga e descarga dos navios, levaram a ocorrência de embates entre os catraieiros e contratadores durante a greve 1903-1904. Quando na manhã do dia 03 de janeiro de 1904, os catraieiros, em protesto ao sistema de sorteio e alistamento para a Armada da Marinha, se negaram a realizar o desembarque dos “300 passageiros do navio Maranhão, sendo 50, de primeira classe e os demais, de terceira, tiveram de ficar presos a bordo, sem possibilidade de vir para terra, à falta de condução”⁴⁷.

O Navio permaneceu ao largo e os passageiros ficaram impossibilitados de sair e as mercadorias não foram descarregadas, o que ocasionou prejuízos aos contratadores. Possivelmente, essa foi a intenção dos catraieiros: atacar o “ponto fraco” dos seus patrões, para assim conseguir visibilidade ou êxito ao que reivindicavam.

Por mais que os contratadores fossem de certo modo a favor da insatisfação dos trabalhadores, em relação à Lei de Sorteio Militar, eles poderia perder mão-de-obra. Portanto,

não seria interessante para os empregadores manifestações que prejudicavam de imediato seus lucros.

O episódio do dia 03 de janeiro e os efeitos negativos da greve para a economia da cidade não foram motivos de preocupação somente para os contratadores e redatores de *O Unitário*, mas também, causaram preocupação ao Governo do Estado e à Associação Comercial, que promoveram uma reunião extraordinária no dia 04 de janeiro de 1904, para analisar a situação do serviço de embarque e descarga de mercadorias na emergência dos graves acontecimentos do dia anterior. A reunião contou com a presença do presidente da Associação, Dr Thomas Pompeu, do secretário Dr. Alfredo Severino e também do Presidente do Estado⁴⁸.

Em nota, para contestar o transtorno ocorrido durante a chegada ao porto do navio Maranhão, um passageiro descreveu o episódio da praia, publicado na primeira página de *O Unitário*, afirmando ter sido lamentável o fato e destacou a cobrança de taxas para a realização do desembarque, afirmando: “Eu paguei 22\$, e houve quem pagasse 50\$, 100\$ e até 200\$ afora o carro dos baús e denuncia que parte do dinheiro foi para o Sr. José Gaytoso”⁴⁹. A greve continuou por mais alguns dias após o 3 de janeiro, mesmo diante das pressões e da repressão do Governo para que o trabalho fosse normalizado, o que gerava medo aos trabalhadores.

Os catraieiros, embora submetidos ao sistema de disciplina de diferentes empresas, possuíam maiores possibilidades de enfrentamento direto com os contratadores. Apesar de que, no caso da greve em Fortaleza, as fontes levam-nos a entender que o motivo maior para a insatisfação era o processo de recrutamento para a Armada e não, imediatamente, aos abusos dos contratadores.

Na edição do dia 26 de Janeiro de 1904, assim como em várias outras publicações, os redatores de *O Unitário* e também advogados, conclamavam, a atenção aos que não compareceram ao escritório de João Brígido, para solicitar o *habeas-corpus*. O Jornal listou os contemplados com esta ação, concedida no dia anterior para os sorteados, relatando, também, os que não conseguiram o referido direito⁵⁰.

O apoio não ocorreu somente através de ações jurídicas, já que o jornal *O Unitário* também realizou denúncias no tocante às cobranças de taxas indevidas pelo Capitão do Porto aos trabalhadores e às disputas do mesmo com alguns contratadores.

Um caso relevante, divulgado no dia 16 de janeiro de 1904, foi o destaque dado pelo jornal à intimação realizada pelo capitão do Porto de Fortaleza obrigando os agentes da Companhia Inglesa de Vapores, senhores Holdernes e Salgado para retirarem as guaritas de madeira. Essa ação demonstra a tensão existente, também, entre os contratadores e o Capitão Lopes da Cruz:

O capitão do Porto Lopes da Cruz havia mandado intimar aos agentes da Companhia de vapores ingleses nesta praça, os negociantes, Holdernes e Salgado, para retirarem umas guaritas, ou casas de madeira, que possuem na praia para o trabalho do pessoal da sua agencia e onde têm carteira, livros, papeis etc, necessários ao serviço dos vapores.

Para semelhante absurdo invocou o Capitão do Porto o facto de prejudicarem aquellas guaritas á fiscalização do serviço da alfandega.

O Inspector d'esta informou em sentido contrario, e Holdernes e Salgado pediram um mandato de manutenção ao juis seccional, o qual foi concedido.

O Sr. Lopes está mesmo uma fera, querendo bulir com todo o mundo.

Ah macacão!...

Só é de lastimar-se que sahindo tão já do Ceará, não encontre quem lhe dê uns murros na sua larga queixada e dentuça amarella de feio⁵¹.

Em alguns momentos a relação entre os contratadores e o Capitão do Porto era difícil⁵², como no caso dos Senhores Holdernes & Salgado, pois haviam interesses comerciais, sendo os serviços e os lucros dos comerciantes e contratadores comprometidos pelas ações de Lopes da Cruz.

As páginas do jornal *O Unitário* destacou a idéia de que os catraieiros eram explorados através da cobrança de taxas ilegais pelo Capitão Lopes da Cruz, mas não aborda as condições de pobreza dos mesmos, que eram agravadas não somente pelas cobranças de taxas indevidas, mas também pela exploração do trabalho por parte dos armadores. Porém, estes colaboradores do jornal estavam próximos aos opositoristas da oligarquia acciolina⁵³.

Portanto, assim como Godofredo Maciel, João Brígido, Agapito Jorge dos Santos, Valdemiro Cavalcante, Hermenegildo Firmeza e outros, apesar de criticarem o processo de alistamento que atrapalhava os interesses econômicos dos contratadores, na sua maioria também comerciantes, não denunciavam os maus tratos destes aos trabalhadores do mar.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através da análise dos jornais da época e da documentação comercial foi possível compreender os fatores motivadores da mobilização dos catraieiros para a greve, a partir das relações de trabalho, analisando as relações existentes entre trabalhadores e empregadores, visualizando as ações dos catraieiros diante das adversidades cotidianas, como, diante das cobranças de rapidez e qualidade do transporte das mercadorias pelos contratadores, de modo que foi identificada a tensão entre esses personagens.

A greve dos catraieiros foi mais que uma ação dos trabalhadores catraieiros, ou uma reação aos abusos dos contratadores. Embora aceitassem as opressoras condições de trabalho, a greve foi motivada de forma imediata pela necessidade de fugirem ao processo de alistamento e sorteio para a Armada, assim ultrapassando a tensa relação patrão – empregado. Com a Lei de Recrutamento, os trabalhadores se defrontaram com um problema imediato, problema este que não era mais somente do catraieiro, mas também dos contratadores, posto que estes perderiam mão-de-obra, visto que com o processo de alistamento dos catraieiros, os contratadores seriam afetados, perdendo parte da mão-de-obra que, não poderia ser facilmente substituída e, assim, teriam seus lucros ameaçados.⁵⁴

A greve organizada pelos trabalhadores catraieiros no Porto de Fortaleza, pode ser compreendida como tendo sido é um “fenômeno histórico que integra uma série de acontecimentos díspares e aparentemente sem conexão, tanto na matéria-prima da experiência quanto na consciência”⁵⁵, mas sendo resultado da trajetória desses trabalhadores.

Nessa perspectiva, a experiência faz relação direta com a cultura dos trabalhadores, suas ações do dia-a-dia, as relações econômicas e sociais existente entre os catraieiros, os quais, como uma categoria profissional, estavam num processo de autoconhecimento e se identificavam através das relações de trabalho, e até mesmo de dificuldades materiais afins.

NOTAS

¹ De acordo com a Lei Federal de Sorteio e Alistamento para a Armada do ano de 1875, Artigo 87, § 4º, os trabalhadores vinculados à capitania dos Portos, como catraieiros, pescadores e aprendizes marinheiros deveriam ser inseridos no processo de sorteio. Durante o ano de 1903, foram assinados pelo Presidente da República do Brasil, Rodrigues Alves, os Decretos nº 4901 e nº 4983, referentes ao processo de sorteio dos matriculados para a Armada da Marinha, com o objetivo de preencher os espaços vagos no contingente. O Decreto de nº 4901 expunha as instruções e a regulamentação para que os Sorteados, com idade de 16 a 30 anos, exceto maquinistas e pilotos, fossem inscritos por ordem alfabética em um livro especial, denominado Livro de Sorteio. Em 27 de

dezembro de 1903 foi realizado o primeiro Sorteio em Fortaleza, pelo qual catraieiros e pescadores foram sorteados e ficaram insatisfeitos com o fato, pois, com a obrigação de servir a Armada, deveriam se afastar das suas famílias e do trabalho. Insatisfeitos, os trabalhadores iniciaram as mobilizações e contaram com o apoio de políticos advogados para fazer o pedido de *Habeas-Corpus*.

² FIRMEZA. Hermenegildo. Canibalismo. Unitário. Fortaleza. Instituto Histórico e Geográfico do Ceará, 04 de janeiro de 1904, n° 79, p. 1.

³ Oligarquia liderada por Antonio Pinto Nogueira Accioly que teve papel de destaque na política cearense, principalmente entre os anos de 1896-1912.

⁴ ANDRADE, João Mendes de. *Oligarquia Aciolina (1877-1930)*. Dissertação de Mestrado defendida no Programa de pós-graduação em História - Universidade Federal de Pernambuco, 1986. p. 219.

⁵ Essa documentação não está catalogada e encontra-se sobre custódia do Arquivo Publico Intermediário do Estado do Ceará. Ver Anexo VIII, Nota de pagamento de frete da Casa Comercial Boris Frères – 1904.

⁶ CAPELATO, Maria Helena Rolim. *A imprensa do Brasil*. São Paulo: Contexto/ Edusc. 2° edição: 1994. p. 13.

⁷ PAIVA, Manoel de Oliveira. *A Afilhada*. São Paula: Editora Anhambi, 1961. Publicado inicialmente nas páginas do jornal *O Libertador* em 1889, descreve a cidade de Fortaleza e as pessoas que nela habitava em meados de 1870. Caracteriza Fortaleza como sendo uma cidade oceânica, dessa maneira preocupa-se de ver e sentir o mar.

⁸ BARROSO, Gustavo. *O Mississipi*. Fortaleza. Edição: UFC, Casa de José de Alencar programa editorial, 1996. Este foi o último livro escrito antes da morte do autor Um dos mais “fecundos escritores brasileiros”. Marcado pelo cotidiano da cidade de Fortaleza no final do século XIX, descreve a cidade como tendo a forte característica marítima e das praias, onde o poço da Draga é marca registrada no autor desde as memórias de infância.

⁹ CAMINHA, Adolfo. *A Normalista*. São Paulo; Martim Claret, 2007. p. 45. Este romance foi publicado em 1893, ou seja, a mais de cem anos, no qual narra aspectos do cotidiano da cidade de Fortaleza durante o final do século XIX como plano de fundo para a história de Maria do Carmo, a normalista entregue pelo para ser criados pelo padrinho.

¹⁰ LEENHARDT, Jaques. As Luzes da cidade. Notas sobre uma metáfora urbana em Jorge Amado. In: PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Escrita, linguagem, objetos – Leituras de História cultural*. Bauru: Edusc, 2004. pp. 150-151.

¹¹ Idem. p. 151.

¹² KOTHE. Flávio R. *Para ler Walter Benjamin*. Rio de Janeiro Livraria F. Alves Editora S/A, 1976. p. 80.

¹³ Idem, op. cit. p. 79.

¹⁴ Pequeno barco tripulado por um homem.

¹⁵ SERAINE, Florival. *Dicionário de termos populares*. Revista ampliada e melhorada pelo autor, 2° ed; Fortaleza - Ce, 1991.p. 97.

¹⁶ A superfície do mar apresenta geralmente uma série indefinida de ondulações quase idênticas que se propagam de maneira sensivelmente uniforme em direção as margens. Chamamos de Onda a este conjunto de ondulações. As ondas se caracterizam por um movimento originariamente circular das moléculas da água. Neste movimento as moléculas não se deslocam horizontalmente, e sim em círculos sucessivos, dando assim origem a um movimento do tipo ondulatório. Ver PANZARINI, op. cit. p. 343.

¹⁷ O Frete consistia no sistema de contratação da catraia para realização do transporte de mercadorias e passageiros do Porto para o navio.

¹⁸ O catraieiro era o homem que utilizava a pequena embarcação denominada catraia, esta era, segundo o mesmo dicionário, uma mulher sem adjetivos físicos, mulher pública de ínfima classe; mulher destituída de encantos físicos e mal vestida. O termo catraieiro foi uma forma de mostrar pejorativamente o quanto esses trabalhadores - catraieiros - eram desvalorizados e utilizavam a pequena embarcação para sobreviver, que por ser tão precária foi designada como catraia, ou seja, mulher “sem valor” que circulava pela região portuária.

¹⁹ THOMPSON. E. P. *A formação da classe operária - A árvore da liberdade*: tr adução Denise Bottman. – Rio de Janeiro: Paz e terra, 1987. p. 9.

-
- ²⁰ Publicações feitas no *Jornal Unitário e Jornal do Ceará*, com maior intensidade durante o fim de 1903 e o ano de 1904.
- ²¹ UNITÁRIO, José Gaytoso, 04 de fevereiro de 1904, nº 93. p.1.
- ²² UNITÁRIO, Fortaleza-3, 26 de janeiro de 1904, nº 89. p.1.
- ²³ UNITÁRIO, Fortaleza, Declaração. 09 de janeiro de 1904, nº 82. p. 1.
- ²⁴ Nota de pagamento de trabalhadores do armazém. Casa Boris, 25 de março de 1904.
- ²⁵ CAMINHA, 2007. op. cit. p. 45.
- ²⁶ 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.
- ²⁷ CF. Nota de pagamento de trabalhadores do armazém. Casa Boris, 24 de março de 1904.
- ²⁸ CF. Nota de pagamento de trabalhadores do armazém. Casa Boris, 24 de maio de 1904.
- ²⁹ CF. Nota de pagamento de trabalhadores do armazém. Casa Boris, 12 de abril de 1904.
- ³⁰ CF. Nota de pagamento de trabalhadores do armazém. Casa Boris, 24 de março de 1904.
- ³¹ O Capitão Lopes da Cruz esteve no comando do Porto de Fortaleza durante o período da greve dos catraieiros, porém foi exigida sua saída após o dia 03 de janeiro de 1904, devido à repercussão negativa da repressão realizada aos grevistas.
- ³² UNITÁRIO, Fortaleza. Ao público, 27 de fevereiro de 1904, nº 103. p.1.
- ³³ 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. pp. 121-122.
- ³⁴ GIRÃO, Raimundo. *Fortaleza e a Crônica Histórica*. Casa José de Alencar. Programa editorial, edição especial, 2000.p. 34.
- ³⁵ PAIVA, op.cit. p. 26.
- ³⁶ Idem.
- ³⁷ GITAHY, op.cit.p. 122.
- ³⁸ THOMPSON, 198. op. cit. p. 10.
- ³⁹ SILVA, Fernando Teixeira da Silva. *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Campinas, SP:Editora da Unicamp, 2003. p.178.
- ⁴⁰ SILVA, 2003. op. cit. p. 136.
- ⁴¹ 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.
- ⁴² SILVA, 2003. op. cit. p. 170.
- ⁴³ SILVA, 2003. op. cit. p. 153.
- ⁴⁴ UNITÁRIO, Fortaleza. Telegrammas, 26 de janeiro de 1904. nº 85. p. 4.
- ⁴⁵ Entendemos que, devido ao conhecimento prático sobre o mar, os pescadores também realizavam o serviço de transporte de mercadorias e passageiros sobre a água nas chamadas catraias.
- ⁴⁶ UNITÁRIO, Fortaleza. Recrutamento da Marinha. 30 de dezembro de 1903, nº 77. p. 1.
- ⁴⁷ MENEZES, Raimundo de. Coisas que o tempo levou. Fortaleza: Edésio Editor,1938. pp.120-121.
- ⁴⁸ UNITÁRIO, Fortaleza. Associação Comercial, 16 de janeiro de 1904, nº 85. p. 4.
- ⁴⁹ UNITÁRIO, Fortaleza. José Gaytoso, 04 de fevereiro de 1904, nº 93. p. 1. José Gaytoso foi um senhor procedente do Estado do Amazonas no dia seguinte ao 03 de janeiro e, segundo escrito no Unitário, realizou

especulações e se aproveitou da situação calamitosa do Porto para ganhar dinheiro e também buscou proteger seu amigo, o Capitão Lopes da Cruz.

⁵⁰ UNITÁRIO, Fortaleza. Habeas-Corpus, 26 de janeiro de 1904, nº 89. p. 2.

⁵¹ UNITÁRIO, Fortaleza. Habeas Corpus, 26 de Janeiro de 1904, nº 85. p. 4.

⁵² A relação de trabalho entre os comerciantes, seus contratadores e o Capitão do Porto era ditada pela tensão, pois Lopes da Cruz também tomava decisões, como cobranças de taxas de embarque e desembarque que, iam de encontro com os interesses dos grandes comerciantes e das Casas Comerciais.

⁵³ UNITÁRIO, Fortaleza. Ao Publico, 27 de fevereiro de 1904, nº 103. p.1.

⁵⁵ ARRUDA, José Robson de Andrade. Experiência de classe e experimento historiográfico em E. P. Thompson. Revista *Projeto História: Revista o Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC- SP*. São Paulo, vol. 12, 1995. p.p. 96- 97.