



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

MAXUEL DE FRANÇA LIMA

**EXPERIÊNCIA, TRABALHO E POLÍTICA:  
Os estivadores do porto do Recife (1891-1907)**

Recife

2021

MAXUEL DE FRANÇA LIMA

**EXPERIÊNCIA, TRABALHO E POLÍTICA:  
Os estivadores do porto do Recife (1891-1907)**

Dissertação apresentada ao Programa de pós-graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco como parte dos requisitos parciais para obtenção do título de mestre em História.

**Área de concentração:** Sociedades, culturas e Poderes.

**Orientador:** Profº Dr. José Bento Rosa da Silva

Recife

2021

Catálogo na fonte  
Bibliotecária Valdicéa Alves Silva, CRB4-1260

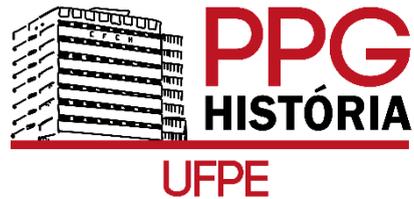
L732m      Lima, Maxuel de França.  
Experiência, trabalho e política: os estivadores do porto do Recife  
(1891-1907) / Maxuel de França Lima - 2021  
165 f. : il. ; 30 cm.

Orientador: Prof. Dr. José Bento Rosa da Silva.  
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH.  
Programa de Pós-Graduação em História, Recife, 2021.  
Inclui referências.

1. História. 2. Terminais marítimos. 3. Trabalhadores dos portos. 4.  
Cooperativismo. 5. Nacionalidade – Naturalização. 6. Direitos políticos -  
Participação social. 7. Movimento operário. I. Silva, José Bento Rosa da  
(Orientador). II. Título.

981.34 CDD (22. ed.)

UFPE (BCFCH2021-218)



**MAXUEL DE FRANÇA LIMA**

**EXPERIÊNCIA, TRABALHO E POLÍTICA: OS ESTIVADORES DO PORTO DO RECIFE  
(1891-1907)**

Dissertação apresentada ao **Programa de Pós-Graduação em História** da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para a obtenção do título de **Mestre em História**.

Aprovada em: **15/09/2021**

**BANCA EXAMINADORA**

[Participação por videoconferência](#)

Prof. Dr. José Bento Rosa da Silva

**Orientador (Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco)**

[Participação por videoconferência](#)

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Suzana Cavani Rosas

**Membro Titular Interno (Universidade Federal de Pernambuco)**

[Participação por videoconferência](#)

Prof. Dr. Petrônio José Domingues

**Membro Titular Externo (Universidade Federal de Sergipe)**

---

ESTE DOCUMENTO NÃO SUBSTITUI A ATA DE DEFESA, NÃO TENDO VALIDADE PARA FINS DE COMPROVAÇÃO DE TITULAÇÃO.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

## AGRADECIMENTOS

O período de duração de um mestrado é tempo suficiente para que muitas pessoas marquem presença em nossa vida nesse percurso. Foi um período marcado por muito aprendizado e amadurecimento, tanto em seu lado acadêmico quanto na minha vida. No meu caso, muitas delas já estavam presente antes mesmo do início dessa nova fase da minha vida. O mestrado foi um dos períodos mais difíceis da minha curta vida acadêmica até o momento e sem as pessoas, os afetos, o companheirismo e a camaradagem jamais teria suportado. Afinal, essa pesquisa foi feita durante o período da maior pandemia do nosso século, em um país onde o presidente boicotou qualquer tentativa de combate a pandemia e até mesmo de vacinação.

Enfurnado em casa na maior parte do tempo, na solidão da casa sentado na frente do notebook foi onde passei maior parte do meu tempo, pesquisando, lendo, fichando e escrevendo. A privação proporcionada pela pandemia só foi possível de ser suportada graças aos diversos amigos e pessoas queridas que tenho em minha vida e que me ajudaram nesse percurso. E é a elas que agradeço.

Agradeço primeiramente ao professor, orientador e amigo José Bento Rosa da Silva pela paciência e ajuda nos momentos mais difíceis. À Sandra Regina e aos demais membros da secretária da pós-graduação em história por toda a prestatividade sempre de plantão, saibam que a atenção de vocês é muito importante para nós, pós-graduandos, percorrermos esse caminho. À CAPES pela bolsa de estudo, um direito que todo estudante deveria ter hoje se torna algo escasso. Esse auxílio foi importantíssimo para a conclusão dessa dissertação. Aos funcionários do Memorial de Justiça de Pernambuco, em especial a Jamerson pelo suporte.

Aos professores Petrônio Domingues e Suzana Cavani pela leitura atenciosa e pelas indicações importantes na banca de qualificação. Esse momento foi decisivo para mim e para os rumos da pesquisa.

À Carina pela amizade sempre presente enquanto dividimos um lar por um ano, sua entrada em minha vida foi importante demais amiga, teu riso, tua graça e teu companheirismo foram importantes para poder superar momentos difíceis. Agradeço também a Arthur, com ele e Carina consegui viver num lar muito acolhedor.

A todos os/as camaradas da União da Juventude Comunista pela camaradagem constante na luta e na vida, agradeço especialmente à Emanuela, Alice, Millena, Victória, Marcello, João Venâncio, Magno, Fernanda, Naná, Djerlly, Vitor, Rosa, Filipe, João Oliveira. A militância traz um significado importante no combate as injustiças existentes em nossa sociedade e pela construção de um mundo novo.

Ao Sindicato dos Estivadores nos Portos do Estado de Pernambuco e todos os seus trabalhadores, pela história de vocês e pela receptividade que tive durante meu período de pesquisa. As conversas e momentos presenciais que tive com vocês foi um impulsionador para a minha pesquisa. Sem vocês nada do que aqui está seria possível.

Aos amigos e amigas que não puderam estar tão presente em minha vida nesse momento importante, por conta da pandemia, mas que guardo um afeto enorme: Aílla Lemos, Graziella Queiroz, Débora Ferreira, Pedro Fernandes, Evelin Augusta, Gleyciane, Pedro Jimmy.

Agradeço em especial aos meus amigos e camaradas: Paulo Lira, Heribaldo Maia, Jones Manoel e Euclides Vasconcelos. Paulinho por toda a sua serenidade, pela amizade e aconselhamentos, durante partidas maravilhosas de videogame, e pelas leituras da dissertação. Euclides pela amizade fortalecida nesses últimos tempos, momentos de lutas e pela camaradagem da UJC. Heri pela presença constante em minha vida e por ser uma pessoa maravilhosa, uma das mais doces que conheço, que dividiu momentos felizes e tristes nesse período. Jones por ser um grande amigo, que me incentiva em tudo, obrigado pela leitura atenta, por ser esse grande irmão que a vida me deu. Vocês acompanharam momentos difíceis em minha vida durante o mestrado, estar com vocês foi essencial. São os melhores amigos que poderia ter. Obrigado pela paciência e camaradagem.

Aos meus familiares por todo incentivo e por acreditar sempre em mim. Minha irmã, Izabely França, por estar sempre nos bons momentos e nas horas mais difíceis de minha vida, por acreditar demais em mim. Ao meu irmão, Dimas França. Ao meu pai, Waldir Lima, por todo o apoio, pela empolgação com meus estudos e por acreditar em mim mais do que eu mesmo. Ele que inicialmente um trabalhador rural, se tornou um trabalhador portuário e “viajou por lugares que jamais pensara em ir”. O senhor é um exemplo pra mim. À minha vó, Maria de Lurdes, por me ajudar durante toda minha graduação e pela força. À minha mãe, Marilurdes França, por tudo. Pelo suporte, por ser meu porto, pela educação, por ter me colocado junto ao mar e pelo amor.

Por fim, agradeço à Anny Albuquerque pelo amor e cumplicidade. Essa jornada por águas tão turbulentas teria sido impossível sem você, que foi a pessoa mais presente em minha vida nesse momento, que apoiou de todas as formas e mostrou que esse caminho poderia ser atravessado. Agradeço pelo incentivo nos meus estudos, pelos diversos momentos felizes, pelos filmes, praias, cinemas, cafés em que sempre conversamos sobre esse trabalho. Você mais que ninguém sabe o quanto esse período só foi possível de ser finalizado com o apoio de pessoas amadas. Te amo!

## RESUMO

Esta dissertação investiga os estivadores do porto do Recife. Os estivadores eram os trabalhadores portuários que desempenhava um serviço fundamental para o funcionamento do porto, carregamento e descarga de mercadoria das embarcações. Ao longo do século XIX, estes estivadores também foram escravos, organizaram-se coletivamente por suas reivindicações, ainda sob a vigência do regime escravista, e em 1891 conseguiram fundar a Sociedade União Beneficente dos Estivadores. Nosso trabalho analisa esse processo de fazer-se dos estivadores enquanto uma categoria portuária e sua importância política nos primeiros anos de fundação da Sociedade até 1907. O sistema de contratação de mão de obra, o contexto político envolvido – abolicionismo, Proclamação da República – a luta pela consolidação da cidadania por meio da Sociedade, os conflitos com as autoridades públicas e com o patronato da estiva, as dificuldades de existência em um Recife marcado pelo desemprego e fome, foram aspectos que exploramos na vida dos estivadores. Estuda também como se deu a participação política desses sujeitos no período. Por meio da análise de suas greves e da atuação que ela ensejava visualizamos uma participação política intensa desses estivadores, marcado pela solidariedade entre eles e para com outras categorias. Assim, esse trabalho contribui com a historiografia que vem destacando a participação política da população mais pobre e negra na conformação do movimento operário.

**Palavras-chaves:** porto; estivadores; associativismo; cidadania; participação política; movimento operário.

## ABSTRACT

This dissertation investigates the dockworkers in the port of Recife. The stevedores were the port workers who performed a fundamental service for the functioning of the port, loading and unloading goods from vessels. Throughout the 19th century, these stevedores were also slaves, they organized collectively for their claims, still under the slave regime, and in 1891 they managed to found the Sociedade União Beneficente dos Estivadores. Our work analyzes this process of making dockworkers as a port category and its political importance in the first years of the Society's foundation until 1907. The system of hiring labor, the political context involved - abolitionism, Proclamation of the Republic - a struggle for the consolidation of citizenship through Society, conflicts with public authorities and with the dockworkers' patronage, the difficulties of existence in a Recife marked by unemployment and hunger, were aspects that we explored in the stevedores' lives. It also studies how the political participation of these subjects took place in the period. Through the analysis of their strikes and the performance that it entailed, we visualized an intense political participation of these dockworkers, marked by solidarity among them and with other categories. Thus, this work contributes to the historiography that has been highlighting the political participation of the poorest and blackest population in shaping the labor movement.

**Keywords:** port; dockers; associativism; citizenship; political participation; labor movement.

Figura 1- Acervo do sindicato .....	28
Figura 2 - Sede do Sindicato dos Estivadores nos portos do estado de Pernambuco.....	29
Figura 3- Porto do Recife, 1875 .....	36
Quadro 1 - Distribuição por Bairros da população livre e Escrava em 1828 .....	38
Quadro 2 - População livre e escrava da Cidade do Recife, 1856 .....	39
Quadro 3 - População livre por raça na província de Pernambuco, censo 1872 .....	42
Figura 4 - Mapa das principais freguesias do Recife .....	43
Figura 5 - Embarque de açúcar.....	51
Quadro 4 - Marítimos - Censo 1872 .....	55
Figura 6 - Fachada do Sindestiva – PE.....	77

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>11</b>
<b>2</b>	<b>A ESTIVA EM PERNAMBUCO NO SÉCULO XIX: EXPERIÊNCIA DOS ESTIVADORES EM TEMPOS DE ESCRAVIDÃO.</b> .....	<b>28</b>
2.1	RECIFE E SEU PORTO: A CIDADE QUE “PARECE SAIR DAS ONDAS” .....	34
2.2	O PORTO E O TRANSPORTE DE MERCADORIAS.....	46
2.3	OS MARÍTIMOS E O TRABALHO NA ESTIVA: A REGULAÇÃO DO TRABALHO NO PORTO .....	51
2.4	ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO E DOS ESTIVADORES EM TEMPOS DE ESCRAVIDÃO.....	56
2.5	ESCRAVOS NA ESTIVA: VENDAS E FUGAS DOS QUE “ANDA TRABALHANDO NA ESTIVA” .....	62
<b>3</b>	<b>A UNIÃO FAZ A FORÇA: ORGANIZAÇÃO DOS ESTIVADORES DO PORTO DO RECIFE</b> .....	<b>70</b>
3.1	O DIREITO À ASSOCIAÇÃO .....	71
3.2	A FUNDAÇÃO DA SOCIEDADE UNIÃO BENEFICENTE DOS ESTIVADORES ...	76
3.3	EXPERIÊNCIAS ASSOCIATIVAS E FORMAÇÃO DE IDENTIDADE.....	84
3.4	O ESTATUTO DOS ESTIVADORES DO PORTO DO RECIFE: A MATERIALIZAÇÃO DAS NECESSIDADES OBJETIVAS E SUBJETIVAS .....	88
3.5	OS ESTIVADORES E A ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO NO PORTO .....	97
<b>4</b>	<b>“NÃO VAMOS CEDER UMA LINHA”: AS MOBILIZAÇÕES E GREVES DOS ESTIVADORES NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DE FUNDAÇÃO DA SOCIEDADE UNIÃO BENEFICENTE DOS ESTIVADORES</b> .....	<b>110</b>
4.1	A IMPORTÂNCIA DO PORTO E DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS: GREVES E PARALISAÇÕES.....	112
4.2	AS PRIMEIRAS GREVES DA SOCIEDADE DOS ESTIVADORES .....	118
4.3	A SOLIDARIEDADE DA ESTIVA E A GREVE GERAL DE 1906 – “ESTIVADOR SÓ É PEQUENO PORQUE ESTÁS DE JOELHO” .....	133
4.4	“NÃO VAMOS CEDER UMA LINHA”: A GREVE DE 1907, <i>CLOSED SHOP</i> E A PARTICIPAÇÃO POLÍTICA DOS ESTIVADORES .....	137
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>153</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>158</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Essa dissertação tem os estivadores do porto do Recife como sujeitos centrais de seu estudo. Aqui investigaremos a ação desses sujeitos durante o final do século XIX, principalmente os anos iniciais da fundação de sua Sociedade em 1891, adentrando os anos iniciais do século XX. Estudar a estiva foi algo sobre o qual me debrucei pela primeira vez apenas no mestrado. Meu intuito inicial, no projeto de pesquisa, era estudar a população negra do Recife e a sua representação nos jornais. Mesmo sendo filho de pescadora e de um trabalhador portuário do porto de Suape, marinheiro auxiliar de convés, pouco tinha lido da ação desses sujeitos na minha graduação. Acredito que por conta da invisibilização da população negra na história que conta o processo de formação da classe trabalhadora brasileira. Estudar os portos e os trabalhadores portuários, muitas vezes ligados a pesca, foi um caminho ao qual acabei chegando por meio da pesquisa e que continuarei pelas ligações familiares, afetivas e políticas que possuo.

Os portos no Brasil e no mundo são caracterizados pela presença de muitas categorias de trabalhadores. Em um romance intitulado *Navios Iluminados*, o médico romancista Ranulpho Prata narra a vida de José Severino e nos traz uma dimensão dessas variadas profissões. Nordestino, nascido na cidade de Patrocínio, no interior da Bahia, Severino migra à cidade de Santos em busca de melhores condições de vida, na esperança de conseguir um emprego. O porto se apresenta como um lugar que oferece essa oportunidade. Severino, após um período de desemprego, começa a trabalhar como ferrugeiro, tirando ferrugem do casco das embarcações. Depois, trabalha limpando o lodo dos portos santistas. E segue mudando de profissão até chegar na tão desejada estiva, por ser melhor remunerada. Além dessas categorias, podemos ter contato, por meio da vida de Severino, com profissões como a dos carregadores de armazéns, arrumadores, chefes de turma, que coordenavam o serviço.<sup>1</sup> Pensando para o caso do Recife poderíamos acrescentar os alvarengueiros, que eram os trabalhadores responsáveis por conduzir as alvarengas, uma forma utilizada para o transporte de cargas do cais para as embarcações de grande calado que não conseguiam chegar diretamente ao cais.

Por essa variedade de profissões o porto é normalmente denominado pela historiografia como a “babel portuária”, uma grande indústria que tem como característica “a existência dos mais variados interesses de uma miríade de patrões, de diversas condições de trabalho e de

---

<sup>1</sup> PRATA, Ranulpho. *Navios Iluminados*. São Paulo: Scritta, 1996.

inúmeras categorias profissionais submetidas a diferentes horários, regimes salariais, entidades da administração pública e organizações de classe”<sup>2</sup>. Seguindo ainda na definição do complexo portuário, o britânico Eric Hobsbawm diz que o porto é

indústria com fronteiras fluídas e nenhuma forma exata, já que o seu trabalho consiste na carga e descarga de carregamentos, no transporte de mercadorias através da água (por chatas ou balsas), na beira do cais (por caminhão, vagonetes e outros equipamentos mecânicos), e do cais para as estradas de ferro, armazéns e outras partes (por trem, e no fim do século dezanove, cavalo e carroça). Ela compreende também a manutenção das instalações e máquinas permanentes do cais, o complexo de empregos burocráticos do pessoal de “colarinho branco” de conferir, despachando e dispondo em geral das mercadorias, força pequena mas decisiva para o fluxo (pilotos, tripulações de rebocadores e manobreiros), e de uma força maior de supervisores, policiais oficiais e não oficiais e guardar para impedir perdas excessivas de mercadorias.<sup>3</sup>

Nesse mundo portuário, nós iremos estudar mais afundo os trabalhadores da estiva. Também denominados estivadores, esses trabalhadores desempenhavam seu serviço dentro do navio, seja em seu porão ou no convés, organizando a carga, ou descarregando-a da embarcação e colocando-as na beira do cais para que outro grupo de trabalhadores, pertencentes a outra categoria, pudesse a partir daí dar outra destinação a esta carga.

Em todo o mundo esses trabalhadores ocupam um papel fundamental na circulação de mercadorias, principalmente onde a circulação destas se dar através dos mares. Isso acontece por estarem localizados dentro de um setor estratégico da estrutura do transporte. Os navios precisam ser abastecidos ou esvaziados, e se os responsáveis pelo serviço resolvem cruzar os braços e impedem que este seja executado “podem causar perdas financeiras maciças ou ruptura de um grande setor da economia”. Essa posição favorável, segundo Eric Hobsbawm, tornou possível que as greves desse setor fossem poderosas, se fazendo impactantes em diversos lugares do mundo onde o transporte marítimo era importante – “de Santos a São Francisco, de Sydney a Liverpool, a ameaça de greve dos estivadores ainda é considerada extremamente séria.”<sup>4</sup>

Organização interna forte, relação e solidariedades com outras categorias do porto, a capacidade de mobilização, consciência de classe do grupo se mostram aspectos marcante entre os estivadores. Esse poder era conhecido, e usado, tanto pelos próprios estivadores quanto por

---

<sup>2</sup> SILVA, Fernando Teixeira. A carga e a culpa. Os operários das Docas de Santos: Direitos e cultura de Solidariedade 1937-1968. Editora Hucitec, São Paulo – Santos, 1995. p.3.

<sup>3</sup> HOBBSAWM, Eric J. Sindicatos nacionais Portuários. In: Os trabalhadores: Estudos sobre a História do Operariado. São Paulo/Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2015. p. 278

<sup>4</sup> Idem.

aqueles, contrários a eles, que queriam que o trabalho continuasse independentemente de condições salariais, das condições de trabalho etc. Estes últimos eram as empresas contratantes do serviço da estiva, as casas comerciais. Navio parado no porto significava perda de dinheiro.

O combate ao estivador não veio somente por meio da repressão frente as greves. Segundo Ingrid Sarti, embora pouco se conheça “sobre a condição de vida do operário estivador e a respeito de sua organização no trabalho e no sindicato, uma certa imagem predomina nos círculos acadêmicos e é extrapolada para a sociedade.”<sup>5</sup> Essa imagem à qual Sarti faz referência era a de que os estivadores se caracterizavam por ser uma corporação sindical marcada pela corrupção, com sindicalistas corruptos que se usam da violência para se manter no poder, visto que a estiva está numa ponta estratégica da economia.

Maria Lucia Caira Gitahy, tratando sobre essa pecha atribuída aos portuários, afirma que as acusações de “lideranças corruptas ou gangues de orla marítima” contra os sindicatos portuários tem seu eixo em torno da questão do *closed shop*. O *Closed Shop* refere-se ao controle do mercado de trabalho pelo sindicato. Segundo Gitahy, esse modelo de trabalho conformou-se com a construção de ferrovias e portos em muitas áreas do Terceiro Mundo em finais do século XIX. Isso garantiu um maior escoamento dos produtos destas regiões para o mercado internacional em expansão por conta do Imperialismo característico desse período. Ainda de acordo com a autora, “na maioria dos portos do mundo, floresce uma política de contratação de mão-de-obra que desembocou na criação de um sistema ocasional de trabalho.”<sup>6</sup>

Esse trabalho ocasional esteve presente também na estiva ao longo de grande parte do século XIX e início do século XX, recebendo o nome de casualismo, ou trabalho avulso, como ficou conhecido no Brasil. Com o trabalho avulso, a contratação do trabalho no porto ficava sob a responsabilidade das empresas consignatárias, que ofereciam os serviços as embarcações que atracavam no porto. A mão de obra para a realização do trabalho era contratada num local chamado “parede”, onde se apresentavam vários trabalhadores matriculados na capitania dos portos, e estes eram escolhidos por alguns representantes dessas firmas que ofereciam o serviço na estiva. O que acontecia em muitos dos casos era uma irregularidade do emprego, fazendo com que a certeza de trabalho em um dia fosse logo acompanhada da insegurança de emprego

---

<sup>5</sup> SARTI, Ingrid. Porto Vermelho: Os estivadores santistas no sindicato e na política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981. p.13.

<sup>6</sup> GITAHY, Maria Lucia Caira. Ventos do Mar. Trabalhadores do Porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914. São Paulo: Editora UNESP, 1992. p.105

nos próximos dias. É impossível entender a história da estiva sem entender a instalação desse sistema de trabalho.

Quando as Sociedades de trabalhadores começaram a se estabelecer nos portos, e logo em seguida os sindicatos começam a surgir também, a questão da contratação da mão de obra foi ponto central de suas reivindicações. Isso se deu em Pernambuco, como veremos, mas também esteve presente em diversos outros portos do Brasil e do mundo. Foi em cima desse controle do mercado de trabalho que surgiu a propaganda contra os sindicatos dos estivadores. A historiografia tem combatido essa imagem dos sindicatos durante o século XX, mostrando a presença de uma cultura de solidariedade dentro dos sindicatos e sociedades portuárias brasileiras, caracterizado em muitos momentos por uma participação coletiva e democratização nos espaços de decisões. Não se nega, logicamente, a existência de conflitos entre os estivadores e destes com outros sujeitos do porto, como os mestres e as empresas contratantes, mas que isso não se tratava de “desinteligências” ou de uma classe corrupta que resolvia suas questões apenas por meio da violência.

Podemos verificar esse estereótipo bem explicitado no filme *On The Waterfront*, do diretor Elia Kazan. Lançado em 1954, a tradução do título do filme para o português como *Sindicato de ladrões* diz muito sobre a imagem que se tentava criar acerca da estiva. Estrelado por Marlon Brando, que faz o papel de um ex-boxeador trabalhador da estiva, o filme inicia e se desenvolve em torno do assassinato de um estivador após este denunciar os roubos e corrupções das lideranças mafiosas do sindicato. O assassinato deste estivador e o silêncio dos seus companheiros, tanto pelo medo quanto para não se caracterizarem enquanto dedo-duro, é contraposto pela luta de um padre e um punhado de estivadores contra a direção corrupta do sindicato.

Caracterizar os estivadores como uma categoria com uma direção corrupta, fechado e particularmente antidemocrático, que detém o exclusivismo da contratação do trabalho em um setor importante para a economia e com isso se beneficiam dele de maneira corrupta para cobrar fretes exorbitantes, foi uma imagem construída para enfraquecer a categoria perante a opinião pública e assim deslegitimar suas reivindicações.

Como se deu essa participação dos estivadores do porto do Recife no período aqui estudado (1891-1907)? Essa caracterização de um espaço antidemocrático marcado pela presença de lideranças corruptas foi algo que realmente aconteceu? Era a estiva marcada apenas pelo conflito? Esses conflitos ocorriam apenas por “desinteligências” entre os estivadores?

Como eram esses espaços de participação coletiva? Qual a importância deles para esses estivadores?

Nesta dissertação iremos tratar em três capítulos sobre vários dos pontos levantados acima, contudo, o estudo sobre os portuários e, especificamente, sobre os estivadores já vem sendo tema de pesquisa a no mínimo quatro décadas no Brasil.

Ingrid Sarti elaborou sua dissertação de mestrado em 1973 e transformou-a em livro publicado em 1981. Nessa pesquisa, *Porto Vermelho: Os estivadores santistas no sindicato e na política*<sup>7</sup>, a autora estudou os estivadores do porto de Santos da primeira até a segunda parte do século XX. A historiadora, partindo das problemáticas de que os estivadores constituíam uma aristocracia operária por terem boa remuneração e por estarem num setor chave da economia, vai demonstrar que estes não eram um grupo isolado e fechado dentro da cidade portuária. Sarti procura combater a imagem de um sindicato antidemocrático e para isso mostra a participação dos estivadores nos espaços de deliberações coletivas, como assembleias. Mostra como ao longo da segunda metade do século XX houve lutas na estiva santista para retirar o sindicato dos estivadores do controle de grupos antidemocráticos e de lideranças pelegas aliadas ao governo. O conflito “tubarão x bagrinho”, que colocava de um lado estivadores associados ao sindicato e do outro aqueles que não eram associados, está presente também no livro da historiadora. Este conflito, assim como nos diversos portos do Brasil, refere-se ao processo de contratação da força de trabalho a ser empregada no porto, que como dissemos é uma questão central.

Ainda sobre a historiografia do porto de Santos temos o clássico trabalho de Maria Lucia Caira Githay – *Ventos do Mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889 – 1914*.<sup>8</sup> O livro foi publicado em 1992, mas como diz a própria autora, foi fruto de sua pesquisa de pós-graduação. O período do estudo realizado pela autora permite com que seja explicitado as continuidades do período escravista, encerrado em 1888, na vida portuária. Aponta que “os primeiros escravos a serem libertados foram os próprios trabalhadores do porto.” E que em Santos havia “um considerável número de escravos alugados como estivadores, trabalhadores de armazéns e carregadores de café.”<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> SARTI, Ingrid. *Porto Vermelho: Os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

<sup>8</sup> GITAHY, Maria Lucia Caira. *Ventos do Mar. Trabalhadores do Porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo: Editora UNESP, 1992.

<sup>9</sup> Idem. p.33

Esse foi um caminho pelo qual a nossa pesquisa também enveredou e no primeiro capítulo procuramos mostrar essas continuidades da escravidão ao pós-abolição no trabalho na estiva e como as experiências dos trabalhadores da estiva durante o período da escravidão foi importante na conformação de um repertório de lutas dos trabalhadores para enfrentar os desafios da Primeira República.

A obra de Gitahy nos leva também para o debate acerca das primeiras mobilizações portuárias e os discursos patronais pela “liberdade de trabalho” no porto Santista. Essa justificativa de maneira geral era dada pelas empresas contratantes do serviço da estiva em todo país, que viam no *closed shop* e nas greves uma afronta ao liberalismo. Esse discurso, segundo Gitahy, era a base ideológica para o uso da “violência aberta – tiros, pancadaria, prisões nos navios de guerra, deportações -, com que as autoridades coagem os grevistas ao trabalho.”<sup>10</sup>

Fernando Teixeira da Silva é outro estudioso do porto de Santos e do seu movimento operário e que, tanto em sua dissertação, que virou o livro *A carga e a culpa: Os operários das Docas de Santos: Direitos e cultura de Solidariedade 1937 – 1968*<sup>11</sup>, quanto em sua tese *Operários sem patrões: da Barcelona à Moscou brasileira (Trabalho e movimento operário em Santos no entreguerras)*<sup>12</sup>, estudou os trabalhadores portuários. Em *A carga e a culpa*, Silva apresenta o que seria o universo portuário de Santos e os portuários empregados na Companhia das Docas, que administrava os serviços no porto. O recorte temporal da dissertação permitiu ao autor compreender as noções que os trabalhadores tinham do sindicato, suas lideranças, do governo e das leis. A ação do governo Vargas junto aos sindicatos durante o período estudado, a ação das lideranças ligadas aos interesses governistas e a luta dos estivadores santistas pela tentativa de construir uma organização classista apresenta-nos um ambiente marcado por conflitos políticos dentro da própria categoria.

Da obra de Fernando Teixeira da Silva vemos como relevante para o nosso trabalho a noção de “cultura portuária” apresentada pelo historiador. Segundo ele, apesar das variações no tempo e no espaço, surgiram em decorrência de alguns fatores existentes no trabalho portuário:

a natureza ocasional do trabalho; o serviço árduo e perigoso; o modelo de “cooperação simples” na execução das tarefas em turmas e a comunicação horizontal entre diversas categorias de trabalhadores; e falta de associação regular a um único patrão; os contatos frequentes com mercadorias, navios, marinheiros, idéias e experiências

<sup>10</sup> Idem, p.83

<sup>11</sup> SILVA, Fernando Teixeira. *A carga e a culpa. Os operários das Docas de Santos: Direitos e cultura de Solidariedade 1937-1968*. Editora Hucitec, São Paulo – Santos, 1995.

<sup>12</sup> SILVA, Fernando Teixeira da. *Operários sem patrões: Da Barcelona à Moscou brasileira (trabalho e movimento operário em Santos no entreguerras)*. Campinas, SP: Tese (doutorado), 2000.

estrangeiras; a moradia próxima ao porto e a crença partilhada pelos portuários de que os “outros da sociedade” os consideram um grupo de “*status* baixo”.<sup>13</sup>

Iremos explorar alguns desses temas levantados pelo historiador, ao longo de nosso trabalho, por identificarmos esses padrões gerais na vida portuária dos estivadores do porto do Recife. Em sua tese, Fernando Teixeira da Silva também estuda a vida dos trabalhadores portuários e divide sua tese em dois volumes e 5 partes para também estudar a atuação e vida dos operários da construção civil. Teixeira mostra como a luta pelo *closed shop* também esteve presente nas reivindicações desses trabalhadores, na luta contra a diminuição de seus salários com a formação de um exército industrial de reserva.

Em sua tese o autor também rebate as concepções de Clark Kerr e Abraham Siegel elaboradas nos anos 1950 de “teoria das massas isoladas”. Essa concepção, segundo Silva, seria a de que existiria um padrão, “tipo ideal”, de cultura portuária caracterizada pela

‘existência separada’ de uma ‘subcultura operária’ forjada no confinamento geográfico e social de trabalhadores como mineiros, portuários e marinheiros. Essa subcultura seria a fonte de identidade do grupo, das relações sociais e de um comportamento cultural particularizado.<sup>14</sup>

Ao longo de sua tese o historiador mostrou como os estivadores estavam ligados a cidade de Santos, seja por seu local de moradia, seja por sua sociabilidade, não se caracterizando como um grupo isolado dos outros trabalhadores. Trazendo essa concepção para o nosso estudo, podemos identificar que os estivadores e outras categorias de trabalhadores, fossem portuários ou não, possuíam relações constantes de solidariedade, exercidas através de greves, festividades e convivência diária dentro do bairro portuário do Recife. Além disso, mostraremos que o porto do Recife nasceu no coração da cidade. Existia uma proximidade entre o porto e os locais de moradia e lazer frequentados pelos estivadores e pelos outros trabalhadores e trabalhadoras.

Outro estudo sobre cidades portuárias e seus trabalhadores foi feito, ainda na década de 1990, por Maria Luiza Ugarte Pinheiro. Em seu trabalho de dissertação de 1996 - *A Cidade Sobre os Ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925)* - a historiadora fez um estudo sobre o “papel ativo de que uma dada categoria de trabalhadores – os estivadores - exerceu na configuração assumida pela cidade de Manaus, no período tradicionalmente

<sup>13</sup> SILVA, Fernando Teixeira. op.cit., 1995. pp.11-12.

<sup>14</sup> SILVA, Fernando Teixeira. op.cit., 2000, p.128.

identificado com a expansão da economia gumífera na região amazônica.”<sup>15</sup> O fazer-se dos trabalhadores e da cidade de Manaus, segundo Pinheiro, surge da importância que os trabalhadores portuários tiveram nesse entreposto comercial no escoamento da borracha numa cidade que, assim como seu porto e o processo de estivagem, estavam em formação. Vemos, com estas afirmações da historiadora, a importância que o porto, entreposto comercial da borracha, assume para a formação de uma cidade. Acreditamos que no Recife, “uma cidade nascida em torno do seu porto”, a relação trabalhador portuário e cidade também foi importante para a conformação da capital pernambucana.

Outra grande estudiosa dos trabalhadores portuários é a historiadora Maria Cecília Velascos e Cruz. A autora estudou, por meio de diversos trabalhos, a vida e o trabalho dos trabalhadores portuários em alguns portos do Brasil. Em “Sangue no Cais do Porto: pai e filho na luta contra a União dos Operários Estivadores na Bahia”<sup>16</sup>, ela estudou os conflitos entre mestres e estivadores baianos. Nas primeiras décadas do século XX, esses conflitos se deram principalmente em torno da questão do *closed shop* e daí resultaram embates físicos e mortes. Mostra como “no cais, fortemente entrincheirado na “parede” pela sua posição de empreiteiro, João e seus contramestres dão seguimento à política de boicotar os membros da filial, e de só embarcar, navegar e desembarcar protegidos pela ordem.”<sup>17</sup>Essa ação dos mestres estivadores era acompanhada de ações policiais contra os estivadores.

A interferência das autoridades públicas em cooperação com o patronato contra os estivadores foi algo recorrente nesse período. Em outro trabalho a historiadora destaca que, longe de apresentar os conflitos étnicos e raciais, dentro da própria classe, como os principais desagregadores das associações de trabalhadores no Rio de Janeiro, deve-se, ao invés disso, reconhecer que as ações policiais, as intervenções dos patrões tiveram um poder de desagregação bem mais considerável.

Em outro momento, falando acerca da permanência negra no perímetro portuário, a autora diz que no Rio de Janeiro a

Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café cristaliza em uma instituição formal as estruturas informais dos grupos de trabalho surgidos nos

<sup>15</sup> PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. A cidade sobre os ombros: Trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925). Proj. História, São Paulo, (v.16), fev. 1998. p.211.

<sup>16</sup> CRUZ, Maria Cecília Velascos e. Sangue no Cais do Porto: pai e filho na luta contra a União dos Operários Estivadores na Bahia. In: Política, instituições e personagens da Bahia (1850 – 1930). BACELAR, Jeferson; PEREIRA, Cláudio (orgs). Salvador: EDUFBA; CEAO, 2013.

<sup>17</sup> Idem. p.188.

arredores do porto desde o tempo do cativo, porém de modo ressignificado por alterações fundamentais.<sup>18</sup>

Essa noção de permanência da população negra na região portuária, apresentada pela autora, se mostra relevante para evidenciar que a população, que durante a escravidão realizava o trabalho braçal pesado no porto, continuou, de maneira geral, nos seus empregos e realizaram importantes mobilizações políticas, fundando associações e trazendo as experiências desse período quanto a organização do trabalho.<sup>19</sup>

Veremos em todos os capítulos dessa dissertação que a continuidade dos estivadores em seu trabalho após o fim da escravidão foi relevante para a formação da Sociedade União Beneficente dos Estivadores e a forma como a Sociedade foi organizada. Havia uma intensa participação nos espaços coletivos de deliberação, isso pode ser evidenciado por meio das assembleias. Além disso, as greves tinham bastante adesão e divisão dos trabalhos a serem realizados. Essa participação coletiva via na Sociedade uma forma de efetivação da cidadania e dos direitos almejados por esses trabalhadores.

Erika Arantes, também estudando o porto do Rio de Janeiro, concorda com Maria Cecília Velascos e Cruz, quando afirma que não há sustentação quanto a afirmar que os trabalhadores portuários se arranjavam em grupos de nacionalidades diferentes quanto as querelas do porto. A autora diz que a disputa por trabalho na estiva “colocava em lados opostos não apenas nacionais e imigrantes, mas trabalhadores diversos que brigavam por uma vaga nas turmas de trabalho.”<sup>20</sup>

Concordamos com a autora em sua reflexão acerca das experiências dos estivadores, fossem eles livres ou escravizados, de que

não se pode mais desconsiderar o valor da experiência escrava na organização dos trabalhadores livres, até porque já não é de hoje que a figura do escravo apático e submisso está cedendo lugar ao escravo que resistiu à escravidão de várias formas. E se entre essas formas de luta escrava estavam grandes rebeliões, houve também os pequenos embates cotidianos, não menos eficazes, válidos ou importantes para explicar os significados da experiência de homens e mulheres que vivenciaram e sonharam com a liberdade.<sup>21</sup>

<sup>18</sup> CRUZ, Maria Cecília Velascos e. Da tutela ao contrato: “homens de cor” brasileiros e o movimento operário carioca no pós-abolição. *Topoi*, v. 11, n. 20, jan.-jun. 2010, p. 114-135. p.119

<sup>19</sup> *Idem*.

<sup>20</sup> ARANTES, Erika Bastos. *O Porto Negro: trabalho, cultura e associativismo dos trabalhadores portuários no Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX*. Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2010. p.46

<sup>21</sup> *Idem*. p.79

No sul do Brasil, os trabalhos de Edgar Ávila Gandra, Lidiane E. Friderichs, Thiago Cedrez da Silva trazem investigações quanto a atuação política dos estivadores no Rio Grande do Sul.<sup>22</sup> Concordamos com Gandra e Silva quanto ao debate acerca da formação da identidade individual/coletiva do “ser estivador” como um processo advindo das suas experiências de vida. Para o nosso contexto, é importante pensar principalmente como as experiências de organização coletiva e de trabalho se deram na escravidão. As lutas do fim do século XIX por direitos políticos, reconhecimento da cidadania e luta pela liberdade são outras perspectivas que conformam esse ser estivador.<sup>23</sup>

Gandra e Friderichs, estudando o trabalho na estiva durante o início da ditadura empresarial-militar no Brasil, mostraram como “as difíceis condições de vida desta categoria propiciaram uma experiência em comum e motivaram a elaboração de uma identidade de classe que veio possibilitar a criação do Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuários de Rio Grande.”<sup>24</sup> Ao longo dos três capítulos, e principalmente no segundo, buscamos mostrar como as condições objetivas e subjetivas dos trabalhadores foram aspectos importantes para a formação da Sociedade em que passaram a se organizar em 1891. As difíceis condições de vida, as relações dos estivadores com as autoridades públicas e com o padrão de vida do ideal do cidadão civilizado no período do pós-abolição, a fome, o desemprego foram elementos de experiência nesse processo. Temos também um período marcado por uma inclusão fictícia da população negra nos processos de tomadas de decisão na República nascente. O fim da escravidão não representou a consolidação da cidadania, de melhores oportunidades de emprego, melhores condições de vida. A Sociedade União Beneficente dos Estivadores foi fundada para lutar por esses direitos.

O historiador José Bento Rosa da Silva também estudou os portos brasileiros. Em sua tese de doutorado se debruçou sobre o porto de Itajaí, em Santa Catarina. Dedicando-se a analisar a relação da estiva com a cidade de Itajaí e o processo de modernização que se instaurou nessa cidade, o professor mostra aspectos de continuidade no discurso dos grupos dominantes

---

<sup>22</sup> SILVA, Thiago Cedrez; GANDRA, Edgar Ávila. Identidade de classe: um olhar sobre os estivadores do porto do Rio Grande/RS. CEM N.º 6/ Cultura, ESPAÇO & MEMÓRIA. 2015.; GANDRA, Edgar Ávila; FRIDERICHS, Lidiane E.. Trabalho, Controle e Resistência: Os portuários de capatazia riograndinos na luta por direitos (1959-1969). Canoa do Tempo – Revista do Prog. Pós-Graduação de História, Manaus v. 5/6 – nº 1, jan./dez 2011/2012.

<sup>23</sup> SILVA, Thiago Cedrez; GANDRA, Edgar Ávila. op.cit., 2015.

<sup>24</sup> GANDRA, Edgar Ávila; FRIDERICHS, Lidiane E. op.cit., p.92.

na tentativa de controle do processo de trabalho dentro do porto ao longo do século XX.<sup>25</sup> Diz o historiador que a modernidade dos finais do século XX

trouxe contradições e tensões, uma vez que as forças da tradição insistiam em permanecer. Assim, os embates entre o tradicional e o moderno perpassam a história da cidade, que na época era considerada o centro administrativo do Vale do Itajaí. Portanto, as tensões que se observaram recentemente no final dos anos oitenta e toda a década de noventa em torno do processo “de modernização” do porto, o qual mobilizou vários segmentos da sociedade, é uma das faces das tensões da modernidade inaugurada no início do Século XX, e que no final do mesmo Século tiveram um grande destaque por estar inserido num discurso neo-liberal.<sup>26</sup>

A estiva, apresentada por Silva, foi centro de disputa envolvendo os interesses dos trabalhadores e dos empresários e capital privado, que queriam intervir na forma como os estivadores trabalhavam. Seja com o discurso da modernização no início do século XX, que visavam tirar dos estivadores o controle do processo de contratação, seja a mais atual ideia de “modernização dos portos”, que visava privatizar os portos brasileiros, os aparelhos ideológicos das classes dominantes buscavam apresentar uma imagem dos estivadores, seja como “desordeiros, classes perigosas”, no início do século, ou como “magnatas, estivador-marajá” mais recentemente como estratégia para defender seus interesses.

A tese de Silva traz um depoimento que corrobora com uma narrativa que nos deparamos junto ao estudo da Sociedade União Beneficente dos Estivadores, hoje atual Sindicato dos Estivadores nos Portos do Estado de Pernambuco, de que seriam eles o primeiro sindicato de estivadores do Brasil. Além disso, as entrevistas colhidas pelo autor confirmam a noção apresentada e reforçada por nós da cultura de solidariedade presente entre os estivadores. No VIII Congresso Nacional dos Estivadores do Brasil, o jornal deste congresso registrou o seguinte:

Ao longo de um século praticamos o maior dos sentimentos humanos – a solidariedade. Não existiria o sindicalismo sem o sentimento de solidariedade que alicerçou a unidade, único instrumento capaz de vencer as forças opressoras do ganancioso e inescrupuloso capitalismo das décadas passadas.

A história do estivador brasileiro é rica e diferente, pois se inicia como organização de auxílio mútuo, ou seja, um por todos e todos por um. A primeira organização que se valeu deste instrumento, que é um sentimento natural nas pessoas de bem, surgiu em Pernambuco nos longínquos anos de 1891.<sup>27</sup>

<sup>25</sup> SILVA, José Bento Rosa da. Do Porão ao Convés: Estivadores de Itajaí (SC) - Entre a Memória e a História. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco. UFPE, 2001.

<sup>26</sup> Idem. pp. 1-2.

<sup>27</sup> Jornal do VIII Congresso Nacional dos Estivadores, Itajaí, 18 a 20 de novembro de 1999, p. 02. *Apud* SILVA, José Bento Rosa da. Do Porão ao Convés: Estivadores de Itajaí (SC) - Entre a Memória e a História. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco. UFPE, 2001.

Essa cultura de solidariedade será analisada nessa dissertação como algo que fez parte do próprio fazer-se da categoria dos estivadores. Criada ainda no seio da escravidão, as experiências dos estivadores frente as dificuldades enfrentadas, norteadas pelo sistema vigente de contratação, que trazia em seu bojo a insegurança do trabalho, o barateamento da mão de obra, os perigos do trabalho e acidentes, gerou necessidades objetivas e subjetivas. A cultura associativa do século XIX, ao menos a que ocorria dentro dos grupos subalternos, foi fruto dessas necessidades. As condições semelhantes de existência entre os trabalhadores da estiva, viu na associação formas de apoio mútuo nas horas difíceis. Nas greves buscavam apoiar seus companheiros portuários e os que trabalhavam fora do porto. Entender o Recife como uma cidade que até hoje tem as fronteiras do porto pouco delimitadas, onde os espaços de sociabilidade entre as diversas categorias convergiam, se faz relevante para entender essa solidariedade entre a própria categoria e com outros grupos de trabalhadores.

Além dessa tese, José Bento Rosa da Silva realizou outros estudos sobre os trabalhadores portuários em Santa Catarina. Em *Negros do Mar: marinheiros em mares da província do sul (1878)*<sup>28</sup>, o historiador mostra a forte presença de negros nas tripulações das embarcações brasileiras. Isso dialoga com a aparente ausência de escravos estivadores, ao menos na cidade do Recife, nos últimos anos da escravidão. O porto, como porta de entrada e saída de mercadorias, poderia servir também como porta de fuga para escravizados. A presença de marinheiros negros a bordo dos navios poderia facilitar essa fuga num período em que a escravidão já vinha sendo contestada pelos diversos setores da sociedade e outras províncias, como a do Ceará, já havia abolido a escravidão.<sup>29</sup>

Mais recentemente outros trabalhos foram produzidos e tiveram como temáticas os trabalhadores portuários. Nágila Galvão investigou a vida dos trabalhadores portuários de Fortaleza entre 1912-1933, período que permitiu a historiadora pesquisar o processo de transição e consolidação do mutualismo para o sindicalismo. Além disso, a autora trouxe contribuições sobre o processo de disputa pelo *closed shop* no porto de Fortaleza e sua transformação em lei na década de 1930.<sup>30</sup>

<sup>28</sup> SILVA, José Bento Rosa da. *Em Negros do Mar: marinheiros em mares da província do sul (1878)*. sÆculum - REVISTA DE HISTÓRIA [28]; João Pessoa, jan./jun. 2013

<sup>29</sup> Para entender melhor a abolição da escravidão no Ceará e suas influências sobre os movimentos abolicionistas em Pernambuco, leia: SANTOS, Maria Emília Vasconcelos dos. *Antes do 13 de maio: o 25 de março no Ceará e o Movimento abolicionista em Pernambuco*. Afro-Ásia, 53 (2016), 149-183.

<sup>30</sup> GALVÃO, Nágila Maia De Moraes. *Entre o mutualismo e o sindicalismo: a resistência solidária dos trabalhadores portuários de Fortaleza (1912-1933)*. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

A dissertação de Davi Costa Aroucha sobre os trabalhadores nos rios e portos do Recife oitocentista é outro trabalho recente que trouxe importantes contribuições na análise dos trabalhadores portuários do período.<sup>31</sup> Aroucha, por meio de levantamento de dados nos apresenta o perfil étnico dos trabalhadores dos rios em Pernambuco, além de suas condições de livre ou escravizados. O que temos, segundo o historiador, foi que os rios contaram com a participação de livres e escravizados no processo de navegação, além de contar com participação de negros e pardos. Lançando mão do uso de censos do oitocentos, Aroucha demonstra que

Classificadas entre “pardos”, “pretos” ou “brancos”, a proporção apresentada no censo foi a seguinte: 878 pretos, ou 63,3% do total de livres matriculados; 242 pardos, ou 17,5%; e 267 brancos, ou 19,2%. Há, aí, uma clara predominância de indivíduos “de cor”: eles representam aproximadamente 81% dos indivíduos de condição livre da amostra.<sup>32</sup>

E quanto a sua condição de cativos ou escravizados “dos 1.754 indivíduos matriculados na Capitania dos portos de Pernambuco em 1847, considerando os trabalhadores da cabotagem, do transporte fluvial e do tráfico de portos, havia um total de 1.387 livres contra 367 escravos – ou 79% contra 21%, respectivamente.”<sup>33</sup> O estudo feito por Aroucha, além da bibliografia utilizada por esse autor, mostra a presença de indivíduos de cor no trabalho marítimo e nos portos.

Outro trabalho recente que investigou o funcionamento do porto do Recife foi a tese de doutoramento de Alessandro Filipe de Meneses Gomes, em que o autor em sua análise sobre o melhoramento do porto do Recife apresenta o mundo portuário onde trabalhavam os estivadores investigados em nossa dissertação. A necessidade do uso de alvarenga, a baixa mecanização do porto fez dos estivadores e das alvarengas peças centrais no processo de transporte de carga do Recife.<sup>34</sup>

Por fim, o mais recente trabalho produzido acerca dos trabalhadores portuários do Recife foi o do historiador José Bento Rosa da Silva que, por meio de fontes jornalísticas, analisou como esses veículos representavam os trabalhadores portuários em seu cotidiano. Com

---

<sup>31</sup> AROUCHA, Davi Costa. A vara, a vela e o remo: trabalho e trabalhadores nos rios e portos do Recife oitocentista. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

<sup>32</sup> Idem. p.148.

<sup>33</sup> Idem. p.147.

<sup>34</sup> GOMES, Alessandro Filipe Meneses. Das docas de comércio ao caís contínuo: as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no Oitocentos. Tese (doutorado) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

foco específico nos estivadores, Silva mostra que o discurso jornalístico de que esses trabalhadores se envolviam em brigas e rixas por “desinteligências” foi uma forma de menosprezar questões importantes da vida portuária, ou seja, o sistema de contratação.<sup>35</sup>

Esse breve levantamento historiográfico tem por intuito inicial apresentar o debate historiográfico brasileiro acerca dos estivadores, situando uma temática que tem ao menos 40 anos de debate contínuo no Brasil. Trabalhos como o de José Bento Rosa da Silva, Ingrid Sarti, Fernando Teixeira, Maria Gitahy e Maria Cecília Velascos e Cruz situam-se num momento específico de ataque a esses trabalhadores com as reformas neoliberais no Brasil e as ditas “modernizações dos portos”. Nossa dissertação visa se somar ao debate historiográfico brasileiro, principalmente entre aqueles que contribuíram na luta dos estivadores contra os que oprimem e exploram sua categoria e a classe trabalhadora de todo o mundo.

Lembramos o que disse Benjamin acerca do nosso papel enquanto historiador, que “o dom de despertar no passado as centelhas da esperança é o privilégio exclusivo do historiador convencido de que também os mortos não estarão em segurança se o inimigo vencer. E esse inimigo não tem cessado de vencer.”<sup>36</sup>

Outro grande intelectual brasileiro nos alertou para o risco da chamada “imparcialidade científica do pesquisador em face dos problemas raciais e sociais da comunidade negra.”<sup>37</sup> Longe de reproduzir qualquer tipo de imparcialidade perante os conflitos existentes na nossa sociedade, essa dissertação se insere num debate historiográfico que procura percorrer os caminhos feitos pela população negra após o fim da escravidão. Seus desafios e sua atuação política frente a ação estatal, a repressão policial e a exclusão promovida por uma discriminação racial que cumpriram a função de ser um elemento de barragem social para a população negra na sociedade que não tinha mais a escravidão.

Para isso lançamos mão de teóricos como E.P Thompson para pensar classe, consciência de classe e experiência como aspectos centrais da análise dos processos que estamos analisando.<sup>38</sup> O trabalho norteia-se também pelas reflexões de Clóvis Moura, que se consagrou

<sup>35</sup> SILVA, José Bento Rosa da. Por “desinteligências” e “questiúnculas”: representações do cotidiano e do trabalho nas docas do Recife (1891-1920). *Revista Mundos do Trabalho* | Florianópolis | vol. 11 | 2019 | p. 1-20.

<sup>36</sup> BENJAMIN, Walter. *Magia e técnica, arte e política. Ensaios sobre literatura e história da cultura. Obras escolhidas*. Vol. 1. 7ª ed – São Paulo: Editora Brasiliense, 1994. pp. 226-227.

<sup>37</sup> MOURA, Clóvis. *Sociologia do negro brasileiro*. 2ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2019. p.34.

<sup>38</sup> THOMPSON, E.P. *A formação da classe trabalhadora. A árvore da liberdade*. Vol 1. Rio de Janeiro/São Paulo: Paz e Terra, 2019. THOMPSON, E.P. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. NEGRO, Antonio Luigi. SILVA, Sergio. (orgs) 2ªed, Campinas, SP: Editora Unicamp, 2012.

por ser um dos primeiros e bem sucedidos intelectuais brasileiros a analisar a situação da população negra brasileira tomando esses como sujeitos políticos em sua história.

Quanto ao mundo do trabalho, ainda em Clóvis Moura, vimos que

em determinada fase da nossa história econômica, houve uma coincidência entre a divisão social do trabalho e a divisão racial do trabalho. Mas, através de mecanismos repressivos ou simplesmente reguladores dessas relações, ficou estabelecido que, certos ramos, os brancos predominassem, e, em outros, os negros e os seus descendentes diretos predominassem. Tudo aquilo que representava trabalho qualificado, intelectual, *nobre*, era exercido pela minoria branca, ao passo que todo subtrabalho, o trabalho não qualificado, braçal, *sujo* e mal remunerado era praticado pelos escravos, inicialmente, e pelos negros livres após a abolição.<sup>39</sup>

A estiva foi negra e podemos dizer, pela visita ao sindicato, que a estiva ainda é negra. Nossa dissertação procura trazer uma parte dessa longa história de luta, ação política, conflitos e solidariedade. Assim, dividimos essa obra em 3 capítulos.

No primeiro capítulo - *A estiva em Pernambuco no século XIX: experiência dos estivadores em tempos de escravidão* - analisamos o mundo em que os estivadores viviam, o Recife. Seus bairros principais, suas dificuldades, a importância do porto e a presença negra na cidade. No porto, falamos desse processo de trabalho do qual o estivador fazia parte, e sobre quem eram esses sujeitos durante o período enquanto a escravidão era vigente no país. Partindo de relatos de viajantes, de censos e dados estatísticos, da legislação nacional que regulou o funcionamento dos portos brasileiros e de fontes jornalísticas, elaboramos esse primeiro capítulo.

O fato de a Sociedade União Beneficente dos Estivadores ter sido fundada em 1891 traz em si um passado de experiências individuais e coletivas que levaram a construção conjunta de uma associação. Esse primeiro capítulo, portanto, tem por objetivo mostrar esses caminhos dos estivadores antes da fundação de sua Sociedade. Não se trata, por óbvio, de uma análise teleológica da fundação, procurando buscar vestígios do porque a Sociedade foi fundada. Trata-se, pelo contrário, de compreender as experiências, idas e vindas, da vida dos estivadores do porto do Recife. Compreendemos que a fundação da Sociedade se insere num contexto de luta que faz parte de um processo longo, mas que surge justamente num período marcado por diversas lutas em um período específico, o fim da escravidão e todas as mobilizações políticas que foram feitas.

---

<sup>39</sup> Idem. pp. 102-104. Itálicos do autor.

Iniciamos o segundo capítulo - *A união faz a força: organização dos estivadores do porto do Recife* - com a fundação da Sociedade em 1891. Seus primeiros anos de funcionamento, sua atuação frente ao poder público, o auxílio a seus sócios. Nesse capítulo realizamos a análise do estatuto elaborado pelos primeiros estivadores da Sociedade e entregue as autoridades públicas em 1892 e que sofreu modificações em 1906. Para entender esse documento, partimos das análises feitas no primeiro capítulo, compreendendo as experiências dos sujeitos envolvidos, da situação social em que viviam e a sua atuação enquanto sujeitos políticos numa sociedade que insistia em lhe marginalizar. Além da análise do estatuto dos estivadores, nos valemos também do debate historiográfico acerca do associativismo, das fontes jornalísticas e do Livro de registro de sócios da Sociedade.

No último capítulo - *“Não vamos ceder uma linha”*: *as mobilizações e greves dos estivadores nas primeiras décadas de fundação da Sociedade União Beneficente dos Estivadores* - vamos analisar as mobilizações políticas desses sujeitos após a fundação da Sociedade, por meio de greve e paralisações até 1907, ano em que acontece a última grande greve dos estivadores nessa década. A Sociedade que se iniciou com um pouco mais de 80 estivadores, nos anos 1900 já possuía em torno de 500 estivadores, que de maneira bastante ativa atuaram politicamente na luta pela garantia de seus direitos. Nesse capítulo analisamos outras greves, algumas delas ainda no final do século XIX, outras no início do século XX, todas elas interligadas entre si na luta pela garantia de direitos como salário justo, segurança no trabalho e controle do sistema de contratação de gente para o trabalho. Para escrita desse capítulo utilizamos principalmente as fontes jornalísticas, que noticiaram bastante as greves, da qual majoritariamente se colocavam contrárias. Também utilizamos, como fonte, um processo criminal por conta da prisão de dois estivadores nessas greves. Além dessas documentações já citadas, por conta do impacto da greve de 1906, conseguimos nos valer também de um relatório do presidente de província, o governador do estado, Sigismundo Gonçalves, lido na assembleia legislativa.

Falar do cotidiano dos estivadores, não reproduzindo automaticamente o que estava nas fontes, afinal esses jornais não eram isentos e nem tampouco sem interesses políticos no material que reproduziam, permitiu-nos adentrar formas de sociabilidade marcadamente de solidariedade entre eles. Numa leitura a contrapelo da história do mundo marcado por brigas, conflitos, mortes e acidentes que preenchem as páginas dos jornais, nos deparamos com um dia a dia caracterizado também pela solidariedade e coletividade com imensa participação nos processos decisórios da política do período.

Esse trabalho, de modo geral, tem por intuito apresentar o mundo em que os estivadores viviam e como se constituíram enquanto classe frente as condições de produção e reprodução material da vida nesse período. Materializado na formação de uma associação mutualista, as experiências coletivas desses sujeitos nos levam a atuação da população de cor num período que, nacionalmente, o Estado e suas instituições públicas, como representantes das classes dominantes, visavam instaurar um projeto de branqueamento da sociedade e de exclusão dessa população, jogando-a para o que Clóvis Moura chama de franja marginal. Investigar os negros enquanto sujeitos políticos foi o que norteou nossa pesquisa, sua busca por cidadania, sua ação política por melhores condições de trabalho, sua resistência ao ideal de sociedade que estava em processo de construção e que insistia em lhe tirar o direito de participar. Esperamos ter conseguido mostrar isso.

## 2 A ESTIVA EM PERNAMBUCO NO SÉCULO XIX: EXPERIÊNCIA DOS ESTIVADORES EM TEMPOS DE ESCRAVIDÃO.

Durante pesquisa na sede do Sindicato dos Estivadores nos Portos no estado de Pernambuco, atualmente localizado na Rua do Apolo nº158, houve diversas conversas em tom informal com alguns estivadores. Conversas propiciadas porque o sindicato mantém grande parte de seu acervo no mesmo prédio onde atualmente funciona, numa área onde fica uma de suas funcionárias de limpeza (figura 1). A mesma funcionária recebe muito dos estivadores naquela pequena sala para tomar um café e fazer alguma refeição.

Figura 1- Acervo do sindicato



Fonte: autor da dissertação.

Não foram raras as vezes em que um trabalhador da estiva, que estava por ali a espera do início de seu turno, tomando um gole de café, veio me indagar o porquê de minha presença ali na salinha revirando os documentos, limpando, tirando fotos. Em uma dessas conversas, ao saber o motivo de minha presença diária no sindicato, um dos estivadores falou: “nós somos o sindicato mais antigo do Brasil. Mas já existíamos de fato antes de existir no papel.” Essa assertiva foi um dos aspectos que procuramos explorar nesse primeiro capítulo. A data de fundação do sindicato está estampada no letreiro na fachada que fica na entrada do sindicato, onde se diz “Sindicato dos Estivadores nos portos do estado de Pernambuco, fundado em 19.03.1891” (figura 2).

Figura 2 - Sede do Sindicato dos Estivadores nos portos do estado de Pernambuco



Fonte: Autor da dissertação.

A estiva refere-se ao ato de descarregar, carregar e organizar cargas nos porões e no convés de uma embarcação. Então, desde o surgimento das embarcações existiam pessoas responsáveis pela execução dessa função. No entanto, no Brasil “os serviços da estiva de embarcações só foram efetivamente regulamentados em 1943, através da Consolidação das Leis do Trabalho, no decreto-lei n.º 5452, de 1.º de maio do referido ano.”<sup>40</sup>

O trabalhador que realiza esse trabalho é o estivador. O estivador brasileiro não trabalha em terra, esta função estaria a cargo do doqueiro<sup>41</sup>. Além desses trabalhos, há outras funções dentro do porto como a de arrumador, trabalhadores de capatazia, conferentes e consertadores de carga e descarga.

Ao longo do século XIX, como veremos, o trabalho da estiva no Recife foi espaço compartilhado por trabalhadores livres e escravizados. Como ocorre em todos os âmbitos do

<sup>40</sup> SILVA, Thiago Cedrez da ; GANDRA, Edgar Ávilla. Identidade de classe: um olhar sobre os estivadores do porto do Rio Grande/RS. CEM N.º 6/ Cultura, ESPAÇO & MEMÓRIA, pp.393-407. p.393

<sup>41</sup> SARTI, Ingrid. Porto Vermelho: Os estivadores santistas no sindicato e na política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

mundo do trabalho, a estiva teve seus conflitos entre empregados e patrões gerados pelas contradições sociais advindas das relações durante o período escravista. Querelas relacionadas a contratação do trabalho, controle do trabalho e da população escrava e livre pobre ao longo do século XIX fizeram parte das experiências de resistências com as quais esses trabalhadores tiveram que lidar.

Não deixei de notar também a maciça presença de trabalhadores negros e pardos circulando dentro do sindicato em minha passagem durante a pesquisa. Esse aspecto nos leva a pensar já de início uma das problemáticas centrais de nossa pesquisa, a de que o trabalho na estiva desde o século XIX teve presença majoritária da população de cor, e com o fim da escravidão esses trabalhadores continuaram nos seus empregos e foram responsáveis pela fundação da Sociedade União Beneficente dos Estivadores, nome inicial da associação. Desde meados do século XIX a estiva era lugar de gente pobre, escrava e negra, a perseguição recorrente a esses trabalhadores pode também ser usada como um indício do grupo social a que pertenciam.

A frase “já existíamos de fato antes de existir no papel” evoca a memória de luta dos trabalhadores da estiva ao longo de todo o século XIX, organizados da maneira que o contexto permitia, resistiram aos ditames de um mundo moderno que insistia em ignorar sua presença. Mas traz também a reflexão teórica feita pelo historiador britânico Edward Palmer Thompson de que “a classe operária não surgiu tal como o sol, numa hora determinada. Ela estava presente ao seu próprio fazer-se.”<sup>42</sup> Para o estivador, autor da frase, assim como para nós, os estivadores estavam presentes no fazer-se de sua própria classe. Assim, mesmo com as limitações colocadas pelo contexto, esses sujeitos procuraram formas de subverter relações desfavoráveis de um contexto que lhe negava constantemente direitos.

A afirmação feita por esse estivador, que deve ser uma noção difundida dentro do Sindicato, pois em um contexto diferente já ouvi isso de outros estivadores, dialoga com a noção thompsoniana de que lutas marcadas por “velhos padrões de comportamento” vão “cedendo lugar à emergência de novos padrões de agitação institucionalizada”.<sup>43</sup> Thompson nos fornece a noção de processo nas lutas dos estivadores do porto do Recife. As lutas diárias compartilhadas por livres e escravizados tinham vários aspectos em comum: melhores salários, melhores condições de trabalho, controle do trabalho por capataz, condições precárias de vida,

---

<sup>42</sup> THOMPSON, E.P. A formação da classe trabalhadora. A árvore da liberdade. Vol 1. Rio de Janeiro/São Paulo: Paz e Terra, 2019. p.9

<sup>43</sup> THOMPSON, E.P. A história vista de baixo. In: As peculiaridades dos ingleses e outros artigos. NEGRO, Antonio Luigi. SILVA, Sergio. (orgs) 2ªed, Campinas, SP: Editora Unicamp, 2012. p.193

evocação aos acordos estabelecidos como um direito que devia ser respeitado. Veremos que essas lutas estiveram presentes em diversos momentos da luta dos estivadores no período aqui abordado.

Não foi a chegada da República e o fim da escravidão, eventos importantes no período em estudo, que fez surgir instantaneamente a Sociedade União Beneficente dos Estivadores. Embora, vale ressaltar, que as movimentações políticas e sociais trazidas por esses momentos foram de fundamental importância para jogar luz as noções de cidadania, direito e de justiça existentes tanto no estatuto que esses trabalhadores elaboraram para nortear a ação de sua sociedade, quanto em suas próprias reivindicações e lutas. A organização em uma sociedade, dois anos após a proclamação da República e três anos depois do fim da escravidão, se referiu a um processo marcado por avanços e retrocessos onde “estão as mesmas aspirações, temores, tensões: mas surgem num novo contexto, com nova linguagem e argumentos e num equilíbrio de forças modificados”.<sup>44</sup> Não foi sem desafios que os estivadores conseguiram consolidar sua categoria. A organização política de homens de cor de uma categoria fundamental para a economia nacional e da província pernambucana, como era o caso dos estivadores, foi alvo de retaliações por parte daqueles que viam a organização coletiva de pessoas de cor, que consideravam perigosas, brutas, como uma mácula a “liberdade de trabalho”.

Maria Cecília Velasco e Cruz, em pesquisa acerca da formação da Sociedade de Resistência dos trabalhadores em Trapiche e Café, do Rio de Janeiro, entrevistou um estivador que falando sobre a fundação de sua sociedade disse que “a organização assim construída substituiu uma outra, informal”.<sup>45</sup> Partimos dessa mesma perspectiva. Os estivadores em 1891 instituíram uma organização coletiva formal que substituiu uma organização também coletiva que acontecia de maneira informal.

Encontramos nos jornais registros da existência dos estivadores enquanto profissão em meados do século XIX e a atuação desses frente as interferências feitas pelo governo na organização do trabalho no porto. O século XIX e o contexto vivido por esses trabalhadores foram fatores importante na constituição da cultura política da categoria, que foi marcada por conflitos e solidariedades. É partindo dessa perspectiva que nesse primeiro capítulo iremos analisar as experiências e organizações dos estivadores no período anterior a formação da Sociedade em 1891.

---

<sup>44</sup> THOMPSON, op.cit., 2019. p.27.

<sup>45</sup> CRUZ, Maria Cecília Velascos e. Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos trabalhadores em Trapiche e Café, do Rio de Janeiro. Revista Afro-Ásia, n.24 (2000), 243-290. p.286

Esse primeiro capítulo tem por objetivo apresentar, a partir das fontes e da bibliografia existente, o Recife escravista, o ambiente de trabalho dos estivadores e os grupos com os quais estavam envolvidos, além de mostrar evidências de uma organização dos trabalhadores da estiva no período anterior a fundação da Sociedade União dos Estivadores na década de 1890. Não se trata aqui de narrar uma pré-história da formação da categoria desses estivadores, mas de mostrar o processo de fazer-se da própria categoria de trabalhadores ao longo do século XIX frente ao contexto de desarticulação da escravidão, aliado as lutas pelo fim desta, e o processo de adesão majoritária ao trabalho livre assalariado.

A forma de resolução de conflitos elaboradas por eles, as formas de solidariedade e como ao longo do século XIX as experiências vividas foram importantes para a formação de um repertório de lutas para a construção própria identidade desses estivadores. Como destaca Marcus Carvalho referindo-se ao contexto político recifense, “ninguém fica imune ao que acontece ao seu redor. Os escravos não eram exceções”<sup>46</sup>. Trabalhadores pobres, libertos, negros, pardos, escravizados, os estivadores estavam no centro da principal cidade da província pernambucana, trabalhando no lugar que era considerado o coração da cidade – o porto. Os estivadores estavam atentos ao que estava acontecendo, percebiam que o tráfico havia cessado ali no porto onde trabalhavam e que em 1850 não entravam mais escravos como antes. Que o número de escravos diminuía tanto ali no porto quanto na cidade como um todo. Trabalhavam no lugar por onde chegavam as novidades, as notícias, e isso significava ter informações. Os espaços compartilhados por estes dentro dos navios, fora destes, em tavernas, bairros onde moravam foram espaços de diálogo sobre as possibilidades de mudanças, resistências. O contexto em que viviam era percebido por eles e a partir disso agiam.

Esse retorno ao período anterior de fundação da sociedade, ajuda-nos a identificar quem eram esses sujeitos. Durante a pesquisa, podemos confirmar aquilo que as historiadoras Ana Maria Rios e Hebe Mattos assinalaram em artigo de que a cor dos sujeitos desaparecera no pós-abolição.<sup>47</sup> Dessa forma, tanto os jornais quanto o Livro de Registro de Sócios dos estivadores não identificam esses sujeitos mais pela cor de sua pele, com exceção de alguns casos. Assim, fazer o resgate acerca da experiência desses trabalhadores durante o período da escravidão, mostrando que se tratava de uma profissão em que atuavam escravizados, libertos e seus descendentes, permite-nos mostrar os aspectos da profissão, o perfil dos trabalhadores, sua cor

---

<sup>46</sup> CARVALHO, Marcus J.M de. Liberdade. Rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850. Pernambuco: Editora Universitária, 2010. p.13

<sup>47</sup> RIOS, Ana Maria; MATTOS, Hebe Maria. O pós-abolição como problema histórico: balanços e perspectivas. p. 176. Revista TOPOI, v. 5, n. 8, jan.-jun. 2004, pp. 170-198.

e o grupo social ao qual pertenciam. Acreditamos que fazendo isso podemos entender as razões para se fundar uma sociedade logo no imediato pós-abolição.

Para a nossa pesquisa se fez importante demarcar esse perfil racial dos sujeitos com que trabalhamos porque, concordando com Wlamyra Albuquerque, partimos da noção de que as últimas décadas do século XIX foram marcadas pelo processo de racialização da sociedade brasileira. Essa racialização, segundo Wlamyra Albuquerque, referiu-se ao modo como a sociedade e as instituições passaram a distinguir a população negra. O fim gradual da escravidão, o maior número de negros libertos, sua socialização em espaços públicos, tabernas e locais de trabalho fez parte das preocupações do poder público de controle sobre essa população. A construção da raça, então, deve ser entendida como uma construção ideológica de um determinado contexto e possui suas especificidades.<sup>48</sup> Em outras palavras, agora citando Clóvis Moura, ao fim da escravidão “o aparelho de dominação remanipula as ideologias de controle e as instituições de repressão, dando-lhes uma funcionalidade dinâmica e instrumental.”<sup>49</sup> A província de Pernambuco com sua população majoritariamente não branca não esteve à parte do processo de racialização acontecido no século XIX.

As especificidades pernambucanas na desagregação da escravidão foi outro aspecto importante que se faz necessário demarcar. O fim do tráfico internacional de escravos levou a um fluxo de mão de obra escravizada da província pernambucana para as províncias mais ao sul.<sup>50</sup> Isso aconteceu devido primeiramente a disponibilidade de braços livres tanto na capital quanto no interior da província. Outro fator foi que o preço de escravo tornou bastante atrativo a sua venda a um preço alto, e substituindo-o pelo trabalhador livre por salários baixos.

Utilizamos os censos trazidos por Marcus Carvalho<sup>51</sup> dos anos 1828 e 1856 e o censo de 1872 para termos uma noção mais ampla da cor da população presente em Pernambuco e especificamente nas freguesias do Recife.

Por fim, ressaltamos que, se a escrita da história dos estivadores após a fundação da Sociedade Beneficente dos Estivadores é marcada por diversas dificuldades devido à escassez de fontes escritas pelos próprios estivadores, no período anterior a fundação da Sociedade encontramos ainda mais dificuldade. Os registros de atividades desses trabalhadores da estiva,

<sup>48</sup> ALBUQUERQUE, Wlamyra R. de. O Jogo da dissimulação. Abolição e cidadania negra no Brasil. São Paulo: Companhia das letras, 2009. p.35.

<sup>49</sup> MOURA, Clóvis. Sociologia do negro brasileiro. 2ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2019. p.86.

<sup>50</sup> Segundo Peter Eisenberg, em consequência do tráfico provincial, “Pernambuco pode ter perdido de 23 a 38 mil escravos.” EISENBERG, Peter L. Modernização sem mudança. A indústria açucareira em Pernambuco 1840-1910. Rio de Janeiro: Paz e Terra; Universidade Estadual de Campinas, 1977. p.77

<sup>51</sup> Os quadros com os censos apresentados por Marcus Carvalho em seu livro Liberdade: Rupturas e rotinas do escravismo no Recife, 1822-1850 podem ser encontrados na página 74. Concordamos com este autor no cuidado que o/a pesquisador(a) deve ter “com cálculos estatísticos baseados em dados assim tão frágeis”(p.41).

no período anterior a 1891, data da fundação da sociedade, se restringem as fontes jornalísticas, policiais e do Governo. Nesse capítulo, procuramos mostrar, principalmente a partir das fontes jornalísticas, o registro da presença desses estivadores no porto e ao que tudo indica em outros locais onde se realizava serviços de embarque e desembarque de cargas em embarcações.

## 2.1 RECIFE E SEU PORTO: A CIDADE QUE “PARECE SAIR DAS ONDAS”

A historiadora Silvia Hunold Lara destaca que um dos aspectos da historiografia brasileira que se consolidou sobre o pós-abolição foi o de não trazer à cena outras regiões do país para o centro da discussão a respeito desse tema. Assim, portanto, debates sobre imigração, abandono do trabalho escravo pelo trabalho livre são sempre pautados pelas discussões e pelas realidades da região sudeste, Rio de Janeiro e São Paulo mais especificamente.<sup>52</sup>

Apresentar o Recife do século XIX parece-nos importante não só para que o leitor tenha conhecimento de como era a paisagem recifense e a dinâmica da cidade ao longo desse século, mas para mostrar as especificidades de como se deu a escravidão na província, o contexto econômico pernambucano, e a partir disso conhecer os sujeitos envolvidos nessa trama. Com isso, nosso trabalho se soma à uma série de estudos acerca da escravidão e do pós-abolição fora do eixo Rio-São Paulo.

A cidade do Recife nasceu em torno do seu porto. Este que por sinal causou bastante admiração aos viajantes, que por meio de seus escritos registraram o que viam e assim nos forneceram descrições de como se deu suas experiências de chegada ao Recife, ao mesmo tempo que nos informaram as formas do relevo marinho e do funcionamento do porto no oitocentos, procedimentos de ingresso na parte interna, e movimentações dos trabalhadores no porto. Um desses viajantes foi Charles Darwin, que registrou sua passagem pelo Recife no livro *Diário das investigações sobre a História Natural e Geologia dos países visitados durante a viagem ao redor do Mundo pelo navio de Sua Majestade “Beagle” sob o comando do capt. Fitz Roy*. Darwin admirado com os arrecifes escreveu que “o objeto mais curioso que observei nesta vizinhança foi o recife que forma o ancoradouro. Duvido de que em todo o mundo haja outra estrutura natural que apresente aspecto tão artificial.”<sup>53</sup> Outra viajante que fez questão de registrar aspectos do porto e do relevo marinho em sua passagem pelo Recife foi Maria Graham, que em sua chegada a província nas primeiras décadas do século XIX expressou que “não há

<sup>52</sup> LARA, Silvia Hunold. Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil. Proj. História, São Paulo (16), fev. 1998.

<sup>53</sup> DARWIN, Charles. A muralha de Pedra. MAIOR, Mario Souto; SILVA, Leonardo Dantas (Orgs). Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massangana, 1992, p.166.

preparação que evite o encantamento de que se é tomado ao entrar neste porto extraordinário.”<sup>54</sup>

E seguiu, agora descrevendo as manobras necessárias para ancorar nesse porto,

do navio ancorado a três milhas da cidade, vemos os navios ancorados além do recife contra o qual o mar se quebra continuamente; mas até penetrar dentro deste recife, não tinha menor idéia da natureza do fundeadouro. A corrente que tocava para a praia parecia tremenda se não estivéssemos prevenidos e não tivéssemos feito demoradamente nosso percurso de três milhas.<sup>55</sup>

Ao se dirigir a costa pernambucana, o navio precisava fazer alguns movimentos para entrar na parte interna do porto, Graham descreveu que

aproximamo-nos da praia arenosa entre Olinda e Recife de tão perto que pensei que íamos desembarcar ali. Foi quando ao chegar em frente a uma torre numa rocha, onde o mar se quebrava com violência, fizemos uma curta volta e encontramos dentro de um quebra-mar natural. Ouvíamos o troar das ondas lá fora, víamos a espuma, enquanto navegávamos calma e maciamente, como um açude.<sup>56</sup>

Essa era uma manobra para poder adentrar na zona do porto protegida pelos arrecifes. O diplomata e viajante inglês James Henderson quando de sua vinda ao Recife falou da pouca profundidade da parte interna do porto, e disse

o porto do Recife, que não tem calado suficiente para grandes embarcações, está entre as maravilhas da natureza. Um arrecife ou cadeia de arrecifes que se estende da entrada da Bahia ao Cabo de São Roque, paralelo e não muito distante da praia, em nenhum outro lugar parece tanto com uma obra de arte feita pelo homem, quanto aqui.<sup>57</sup>

Descrevendo em detalhes o relevo, Henderson nos deu maiores minúcias referenciais do porto. Disse que os arrecifes que “é perpendicular do lado da terra e declina gradualmente do outro” desaparece subitamente na parte norte do Recife. É nessa extremidade norte que se situa o forte do Picão (figura 3) “formando um ótimo porto, o que deve ter motivado a fundação da capital nesse local.”

---

<sup>54</sup> GRAHAM, Maria. O Recife em tempo de revolução. MAIOR, Mario Souto; SILVA, Leonardo Dantas (Orgs). Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massangana, 1992, p.124.

<sup>55</sup> Idem.

<sup>56</sup> Idem.

<sup>57</sup> HENDERSON, James. Sob a sombra dos coqueiros. MAIOR, Mario Souto; SILVA, Leonardo Dantas (Orgs). Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massangana, 1992, p.109.

Figura 3- Porto do Recife, 1875



Fonte: Gallica, Bibliothèque nationale de France.<sup>58</sup>

Ingressando no porto, as embarcações precisam navegar “o mais próximo possível do lado interno do recife, onde requerer muita profundidade, até o local mais cômodo para a ancoragem.” O Mosqueiro, parte interna do porto, era o lugar mais seguro para as navegações, pois na parte externa dos arrecifes é onde fica o mar agitado, segundo o diplomata britânico, “o oceano ocasionalmente agitado, encontra no limite para suas ondas violentas e furiosas no recife, não causando o menor distúrbio às águas do porto, com a espuma de suas ondas, proporcionando um agradável frescor.” Contudo, em decorrência da profundidade do porto à época “grandes navios ancoram ao norte do forte do Picão, numa baía desabrigada, em frente aos fortes do Brum e do Buraco.”<sup>59</sup>

Tollenare em sua passagem pelo Recife presenciou o resultado desse mar agitado. O francês disse que o “ancoradouro para as grandes embarcações é no Poço”, próximo ao Picão. Próximo ao Poço e ao Picão tem a passagem chamada Barra Funda, por onde o viajante entrou. Disse que “os navios podem ancorar em bom fundo fora do recife; mas, em caso de mau tempo, é prudente fazer-se de vela.”<sup>60</sup> Assinala o autor que uma vez no Poço se fazia preciso fundear bem a embarcação com grandes riscos de acidentes. E que sua primeira visão ao adentrar no

<sup>58</sup> Adaptado de: Planta da cidade de Recife et seus arrabaldes... organizada pela Repartição das Obras Publicas, 1875. Disponível em: <https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40658298k>. Acesso em 22/02/2021

<sup>59</sup> HENDERSON, idem. p.109.

<sup>60</sup> TOLLENARE, Louis-François de. Sob o céu de Recife. MAIOR, Mario Souto; SILVA, Leonardo Dantas (Orgs). Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massangana, 1992, pp. 89-104. p.93.

Poço “foi a carcaça de um navio espanhol que deu à costa há um ano; estava bem fundeado ali, entretanto, agarrou.”<sup>61</sup>

O desenhista Rugendas foi outro viajante que nos deixou suas impressões sobre o porto, o

porto do Recife chama-se Mosqueiro; é formado por uma série de rochedos, em parte escondidos sob a água, a pequena distância dos dois promontórios em que se construíram Santo Antônio e o Recife. Esses rochedos dão aos navios uma passagem estreita, ficando estes bem abrigados atrás desse dique batido furiosamente pelo mar quando das tempestades vindas do oeste. Mais ao sul, o interior do porto é menos seguro. É a parte chamada Poço, onde os arrecifes são mais baixos e a costa erizada de rochedos.<sup>62</sup>

Era pelo porto que a província importava e exportava suas mercadorias e nele se movimentavam, além de produtos, pessoas. Os tripulantes da chalupa que levou o piloto para guiar a embarcação de Tollenare porto do Recife adentro eram todos negros. Disse ele que “nus, exceto as tangas, foi um espetáculo novo para mim e uma grande festa para a gente da equipagem.”<sup>63</sup>

Henry Koster foi outro que chegando ao Recife relatou que vista do navio “a cidade do Recife que, surgindo sobre o banco de areia muito baixo, parece sair das ondas”, também relatou o desembarque no Cais da Alfândega, na freguesia do Recife. O viajante europeu disse que no dia de sua chegada o serviço estava agitado e que nele “clamores e a agitação de negros se faziam notar. A feia algazarra que fazem quando carregam um fardo, os berros ou ditos em sua linguagem própria.”<sup>64</sup> Era assim o Recife, o porto lhe dava vida diária com suas movimentações de navios e idas e vindas de pessoas, seja a trabalho, a negócios ou a turismo.

O crescimento do Recife com casas, tabernas, armazéns etc. aconteceu no mesmo ritmo em que o porto vai ganhando cada vez mais importância. Seus três principais bairros eram conectados por pontes e próximos ao porto: o bairro do Recife, antiga freguesia de São Pedro Gonçalves, nome que aparece nos censos, o bairro de Santo Antônio e o bairro da Boa Vista. Basicamente, na cidade do Recife os espaços com urbanização eram as freguesias do Recife<sup>65</sup>, Santo Antônio, São José e a Boa Vista.<sup>66</sup>

<sup>61</sup> Idem.

<sup>62</sup> RUGENDAS, João Mauricio. Duas cidades distintas. MAIOR, Mario Souto; SILVA, Leonardo Dantas (Orgs). Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massangana, 1992, p. 145

<sup>63</sup> Idem. TOLLENARE, p.93.

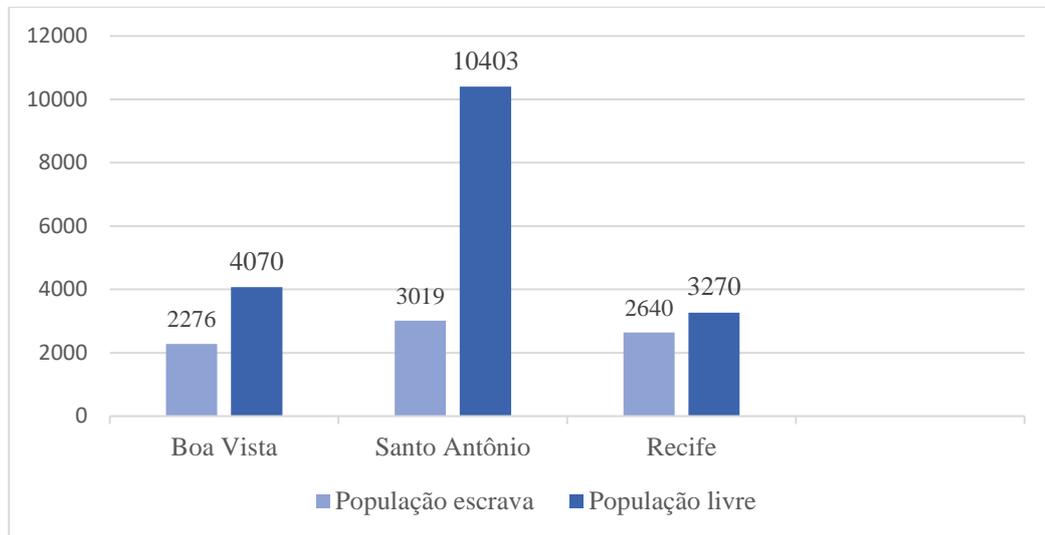
<sup>64</sup> KOSTER, Henry. A vila de Santo Antônio do Recife. MAIOR, Mario Souto; SILVA, Leonardo Dantas (Orgs). Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massangana, 1992, p.81.

<sup>65</sup> O município e a freguesia/bairro do Recife são homônimos, na nossa escrita procuramos deixar explícito a qual localidade estamos nos referindo.

<sup>66</sup> DUARTE, José Lins. Recife no tempo da maxambomba (1867-1889). O primeiro trem urbano. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, 2005. p.55

Nas contagens populacionais de 1828 e 1856, ambas encomendadas pelos Presidentes da Província apresentam os seguintes dados sobre a população livre e escrava nos três principais bairros do Recife. Para 1828 temos o seguinte quadro:

Quadro 1 - Distribuição por Bairros da população livre e Escrava em 1828



Fontes: Contagem compilada por Figueira de Mello, 1828.<sup>67</sup>

Podemos observar através dos dados apresentados que o Recife era o bairro com maior concentração escrava da cidade. Isso, segundo Carvalho, devia-se ao fato de ser o Recife o “local do porto, perto do qual estavam as casas comerciais de grosso trato, os armazéns de açúcar e algodão, a Associação comercial e a própria Assembleia Provincial. Era o bairro mais antigo.”<sup>68</sup>

Ainda de acordo com Carvalho, 60,4 por cento dos escravos do bairro do Recife eram homens e isso se explica por conta de ali serem realizadas diversas atividades que, culturalmente, eram atribuídas ao gênero masculino. Tratava-se de um bairro marcado pela presença de negros de ganho e de aluguel que buscavam trabalho nas casas de exportação. Havia, segundo Marcus Carvalho, “muito trabalho braçal a ser feito no porto, como o trabalho na estiva, a carga e descarga de balsas, jangadas e carros de boi que traziam açúcar do interior e levavam outras tantas mercadorias na viagem de volta para outros países”.<sup>69</sup> Havia uma grande chance de entre os negros que faziam a “feia algazarra” descrita por Koster terem havido diversos estivadores. Como assinala Carvalho, existia muito trabalho braçal a ser feito no porto.

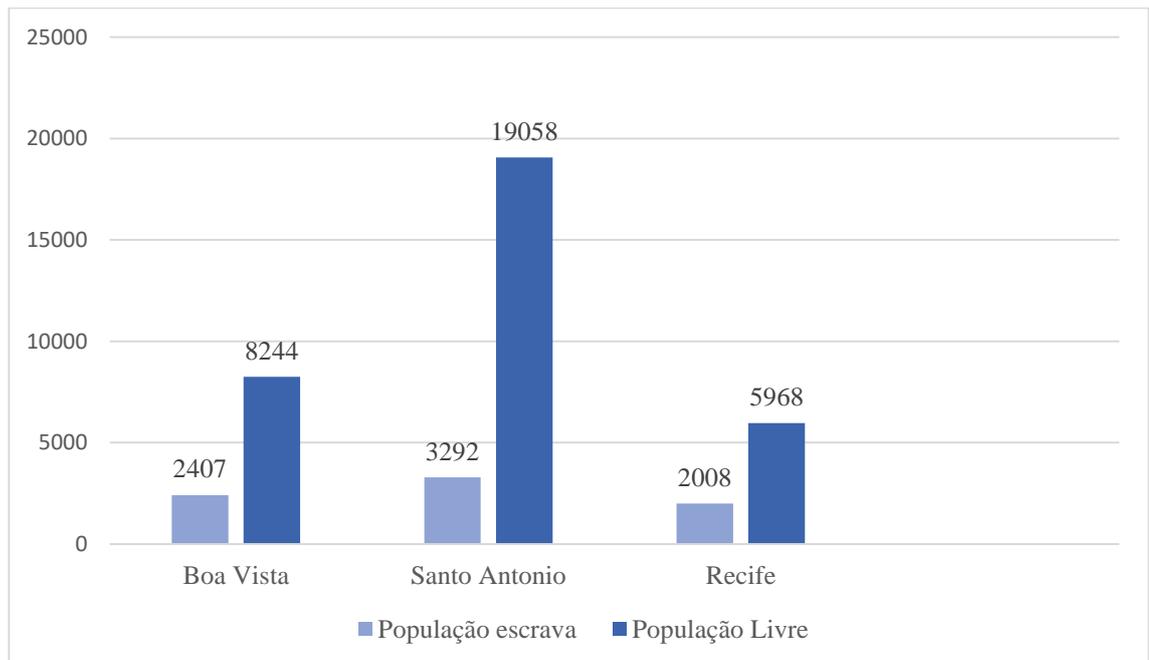
<sup>67</sup> CARVALHO, op.cit., 2010, p.52.

<sup>68</sup> Idem p.52

<sup>69</sup> Idem p.53.

Na contagem populacional de 1856 a população cativa se manteve estabilizada, a população escrava do bairro do Recife diminuiu enquanto a população escrava dos bairros de Santo Antônio e Boa Vista cresceram levemente. A população desses três bairros, entre livres e escravos da seguinte forma:

Quadro 2 - População livre e escrava da Cidade do Recife, 1856



Fonte: Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850.<sup>70</sup>

Percebemos que o Recife, em termos populacionais, ainda concentrava a maior porcentagem de escravos. É importante destacar que os números altos dos outros dois bairros chamam atenção. O bairro da Boa Vista e Santo Antônio também eram locais de moradia da população livre mais pobre e escrava. O crescimento populacional 25.678 habitantes em 1828 para 40.977 em 1856, segundo Carvalho, seria fruto do processo de migração da população do interior da província para a capital.<sup>71</sup>

O censo de 1872 nos fornece dados mais completos sobre as freguesias do Recife e do interior do que os computados nessas duas contagens anteriores. Além disso, o censo em 1872 se deu em âmbito nacional e realizado por um órgão do império. Entretanto, trata-se de dados estatísticos construídos em um período em que maquiagem o número de escravos poderia ser uma estratégia por parte dos senhores para fugir da cobrança dos impostos, o mesmo deve ser

<sup>70</sup> Idem p.74

<sup>71</sup> Idem p.76.

considerado em relação aos censos apresentados anteriormente. Em 1880, o imposto cobrado sobre o escravo que exercesse “o officio de magarefe, estivador ou qualquer outro serviço mechanic na cidade do Recife” era de 20\$000,<sup>72</sup> para fins de comparação, esse era o preço de quase 3 diárias de trabalho de um estivador durante a República. Em 1884 esse valor se manteve segundo o jornal Diário de Pernambuco. O mesmo jornal nos trouxe informações a respeito da “relação dos escravos collectados por exercer o officio de magarefe, estivador ou outro qualquer officio mecânico de conformidade com o § 22 do art. 1 da lei 1,810, na freguezia do Recife, relativo ao exercicio de 1884-85”<sup>73</sup>. A listagem não nos informa o ofício dos escravos citados nas páginas do jornal, possuímos apenas os seus primeiros nomes e o nome completo de seus senhores.

A listagem nos fornece a localidade de onde viviam ou trabalhavam os senhores e escravos, entre as ruas Visconde de Itaparica, rua de S.Jorge, rua do Barão do Triumpho e Rua da Restauração. Ressaltamos que se tratam de ruas do bairro do Recife e, portanto, de escravos que ainda em 1885 estavam exercendo as funções de magarefe ou de estivador. Os magarefes eram os indivíduos que lidavam com a matança do boi e preparo da carne.<sup>74</sup> Em relação aos números registrados nas páginas do jornal: tratavam-se de 33 escravos divididos entre 17 senhores de escravos, uma média de quase 2 escravos por senhor. De todos os 17 nomes, conseguimos através das fontes jornalísticas informações apenas sobre dois. O que mais possuía escravos nessa listagem era Bellarmino Alves Aroxa, da Rua da Restauração, em seu nome foram coletados os impostos dos escravos Felliipe, Felix, Leonardo, Manoel, Ignacio e Joaquim.<sup>75</sup> Bellarmino, segundo o Almanak administrativo mercantil, era um marchante, comerciante importantes no ramo da carne. Possuía açougues na Rua da Restauração nº 51 e 64 e na Travessa da Madre de Deus nº 2.<sup>76</sup> De acordo com a historiadora Karla Lima, os marchantes eram “os que obtinham a licença da municipalidade, através de editais geralmente, para abater as reses e comercializar o produto, sendo assim, controlavam grande parte desse comércio.”<sup>77</sup> De certo, Bellarmino empregava seus escravos nesse ramo, no carregamento ou na venda das carnes. David Ferreira Baltar, outro que aparece na listagem, ao que tudo indica também trabalhava no ramo de Bellarmino, pois ao longo de toda década de 1870 são anunciadas cargas

<sup>72</sup> A assembléa legislativa provincial resolve. Recife. Diário de Pernambuco. 9 de abr. 1880, nº81, a. LVI, c.5 p.2.

<sup>73</sup> Consulado Provincial. Recife. Diário de Pernambuco. 11 de set. 1884. nº 209, a. LX, c.2 p.3.

<sup>74</sup> Karla Lima realizou estudo sobre os trabalhadores desse ramo no Recife. LIMA, Karla Hegeane de. **Trabalho, cultura e política no matadouro da Cabanga: Os fressureiros do Recife (1900-1920)**. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2019. p.31.

<sup>75</sup> Consulado Provincial. Recife. Diário de Pernambuco. 11 de set. 1884. nº 209, a. LX, c.2 p.3.

<sup>76</sup> Almanak administrativo, mercantil, industrial e agrícola (PE) – 1872 – 1919. Ano 1881, p.156.

<sup>77</sup> LIMA, op.cit., 2019.p.26

em seu nome, como é o caso de uma carga de 12 arrobas de carne estava direcionada ao seu nome.<sup>78</sup> Além desses dois nomes, ambos envolvidos no comércio de carne, não encontramos durante a pesquisa vestígios do ramo com o qual estavam envolvidos os outros senhores.

Provavelmente por esse período, década de 1880, não estivessem mais se empregando escravizados na estiva. Mas como veremos algumas páginas a frente, essa foi uma realidade nas décadas anteriores. Recife em 1884 era uma cidade em que a campanha abolicionista fervilhava e para os senhores de escravos, manter seus cativos próximos talvez fosse um recurso para impedir que estes fugissem. Mas voltemos aos dados.

A população Pernambucana, segundo o censo de 1872, era de 841.539 pessoas, sendo 89.028 escravos e escravas e 752.511 livres, o que significa dizer que a população escrava representava um pouco mais de dez por cento do total de habitantes da província. Por trás desse quantitativo de escravos poderiam haver outros que sem sombras de dúvida não entraram na contagem.

O quadro abaixo nos ajuda a visualizar como se dividia a população pernambucana entre as quatro raças elencadas pelo censo de 1872<sup>79</sup>. Entre a população escrava a divisão por raça acontecia apenas entre pardos e negros. Os negros escravos eram em número de 33.507 e os pardos estavam em 13.516. Já as mulheres escravas também se dividiam entre pardas e negras e somavam 12.122 pardas e 29.833, o que totalizava 89.028 escravos na província de Pernambuco em 1872. Somando-se esses 89.028 escravos pardos e negros aos negros e pardos livres, tem-se 538.575 não brancos na província de Pernambuco, num total de quase 64 por cento da população. Numa análise mais específica da comarca do Recife, entre as suas 11 freguesias temos uma população de 116.671, incluindo escravizados e livres<sup>80</sup>. Se ficarmos apenas nos habitantes livres dessas 11 freguesias recifenses, podemos observar que entre os 101.135 habitantes livres das freguesias os negros e pardos correspondiam a mais da metade da população livre. Os homens brancos correspondiam a 26.897 e negros e pardos 27.690.

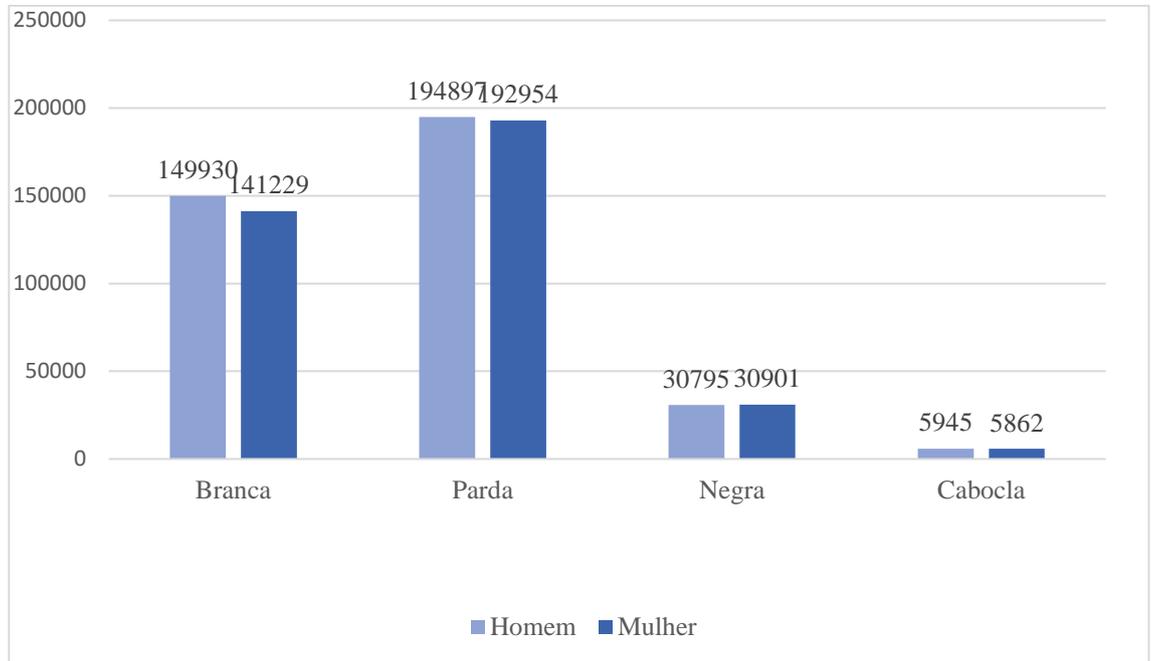
<sup>78</sup> Movimento do porto. Recife. Diário de Pernambuco. 7 de abr. 1870, nº78 a. XLVI. c.4 p.2

<sup>79</sup> “O termo raça é introduzido na literatura mais especializada em inícios do século XIX, por Georges Cuvier, inaugurando a ideia da existência de heranças físicas permanentes entre os vários grupos humanos. [...] Delinea-se a partir de então certa reorientação intelectual, uma reação ao Iluminismo em sua visão unitária da humanidade. Tratava-se de uma investida contra os pressupostos igualitários das revoluções burguesas, cujo novo suporte intelectual concentrava-se na ideia de raça, que em tal contexto cada vez mais se aproximava da noção de povo. O discurso racial surgia, dessa maneira, como variante do debate sobre cidadania, já que no interior desses novos modelos discorria-se mais sobre as determinações do grupo biológico do que sobre o arbítrio do indivíduo como ‘um resultado, uma reificação dos atributos específicos da sua raça’ (Galton, 1869/1988:86)”SCHWARCZ, Lilia Moritz. O espetáculo das Raças. Cientistas, Instituições e questão racial no Brasil 1870-1933. São Paulo: Companhia das letras, 1993. p.63

<sup>80</sup> Censo. 1871 pp.53-54

Somados aos 15.186 escravizados, que se dividiam entre negros e pardos, essas 11 freguesias possuíam uma população marcadamente não branca.

Quadro 3 - População livre por raça na província de Pernambuco, censo 1872



A freguesia de Santo Antônio, localizada na Ilha de Antônio Vaz, região da cidade dedicada ao setor mercantil e varejo, possuía 15.910 habitantes, sendo 2.046 escravos e escravas.<sup>81</sup> Entre os habitantes livres, a população de cor branca era maioria em relação a população preta e parda. O que dialoga com o exposto por Jose Lins Duarte, de que essa freguesia “tinha uma renda familiar média mais elevada, logo, era o principal centro de consumo, com efeito, vindo a ser o núcleo administrativo da província.”<sup>82</sup> Como mostra a figura 4, ligava-se ao bairro do Recife por uma ponte. Nessa freguesia se concentravam as principais instituições da cidade, o Teatro Santa Isabel, a Casa de Detenção, Palácio do Governo. Com ruas largas “melhores do que o Recife”<sup>83</sup>, as edificações em sua maioria eram térreas, e os poucos prédios que tinham usavam a parte térrea para a instalação do comércio como oficinas, tabernas, armazéns.<sup>84</sup>

<sup>81</sup> Censo. 1872 pp.53-54

<sup>82</sup> DUARTE, op.cit., 2005 p.57.

<sup>83</sup> Henderson, op.cit. p.108.

<sup>84</sup> MAIA, Clarissa Nunes. Sambas, batuques, vozerias e farsas públicas: o controle social sobre os escravos em Pernambuco no século XIX (1850-1888). São Paulo: Annablume, 2008. p.34.

Figura 4 - Mapa das principais freguesias do Recife



Fonte: Arquivo Nacional do Brasil<sup>85</sup>

A freguesia de São José, que se situa na mesma ilha da freguesia de Santo Antônio, surgiu por volta da década de 1850 sendo fruto da divisão de Santo Antônio visando um melhor controle e administração, por conta do crescimento populacional desordenado causado pela migração da população do campo.<sup>86</sup> Nesta freguesia se localizava o Forte das Cinco Pontas e o matadouro público. A população dessa freguesia era de 17.297, sendo 951 escravos<sup>87</sup>. A taxa de moradores de cor parda e preta desse bairro representava mais da metade que o da população branca, seja entre os homens ou entre as mulheres. O bairro possuía construções que visava abrigar populações de renda mais baixa, o pequeno comércio. Carvalho assinala, sobre essa freguesia, que ali era onde vivia população mais pobre do Recife. Que nela possivelmente moravam cativos que viviam sobre si, negros do ganho, que pagavam jornal diário ou semanal aos seus senhores, mas possuíam uma maior autonomia individual, podendo possuir suas próprias casas longe de seus senhores. O autor ainda destaca que

é significativo observar que a freguesia de São José, dessa população pobre deslocada, ficava de um lado da ilha (sul), e o palácio do governo, o teatro e o passeio foram

<sup>85</sup> Arquivo nacional do Brasil. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/arquivonacionalbrasil/albums>

<sup>86</sup> CARVALHO, op.cit. 2010, p.84.

<sup>87</sup> Censo IGBE 1872

construídos do outro (norte). Os pobres ficaram longe dos símbolos de progresso da cidade, e perto do porto, onde havia muito trabalho braçal para se fazer. Mas o maior sintoma dessa redistribuição espacial foi o surgimento na margem do rio, perto do coração de São José, do maior prédio público da província: a casa de detenção.<sup>88</sup>

Mario Sette ao falar sobre o dia a dia desse bairro nos deixou uma pista de que ali moravam os trabalhadores braçais da cidade. Em suas palavras “Luz muita. Sol muito. Operários iam passando para as fábricas, para as docas, para as construções, alguns levando latinhas com suas refeições, outros os instrumentos do seu trabalho.”<sup>89</sup> Esse ir e vir devia acontecer diversas vezes ao longo do dia, tendo em vista a rotina do trabalho portuário, a espera poderia significar um retorno a casa para uma refeição ou descanso. Dos 17.297 habitantes livre desse bairro, pardos e pretos representavam mais da metade da população.

O bairro da Boa Vista ligava a capital as regiões ao redor. Era o bairro mais populoso de todas as onze freguesias do município, contando com uma população de 20.877 habitantes, destes 2.917 escravizados. A freguesia da Boa Vista entre as listadas era a que possuía maior número de cativos, mas mesmo assim somando cativos e livres tinha uma população, entre os homens e mulheres livres, com maioria de cor branca. Da população escrava as mulheres somavam 1.686 e os homens 1.231. Tratava-se de um bairro residencial, o que pode explicar o maior número de mulheres que homens cativos, e que contava também com diversas tabernas, sendo elas ponto de encontro de toda população. Contava com alguns edifícios públicos, entre eles estavam

o cemitério, igual ao padrão europeu em organização, regularidade, limpeza, tamanho e beleza; o Ginásio Provincial, um colégio do governo, ainda em construção, sendo preparado dentro dos melhores moldes da Europa; o Hospital Pedro II, em estado de conclusão das obras, o Hospital Militar, o Hospital da Caridade e o hospital dos Lázaros.<sup>90</sup>

A freguesia do Recife, também denominada São Pedro Gonçalves, onde localiza-se o porto, considerado o mais movimentado do norte brasileiro tinha uma população de 9.790, segundo o censo de 1872. Mesmo sendo um bairro portuário, onde o porto concentrava principalmente o trabalho da população de cor parda e preta, a população residente nesse bairro era majoritariamente branca.

O bairro portuário contava com 578 escravizados do sexo masculino e 384 mulheres. E dos 8.024 moradores do bairro da freguesia de São Pedro Gonçalves pardos e negros eram

<sup>88</sup> CARVALHO, op.cit., 2010, p.87

<sup>89</sup> SETTE, Mario. São José, um dia na vida de um bairro. MAIOR, Mario Souto; SILVA, Leonardo Dantas (Orgs). Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massangana, 1992, pp.239-252. p.241

<sup>90</sup> DUARTE, op.cit. 2005, p.57.

minoria. Nesse período o processo de transformação da cidade aos moldes europeus já estava bem avançado e remover os indivíduos indesejáveis da vista dos estrangeiros e dos indivíduos civilizados fazia parte da ideia e da prática da modernização.

O porto do Recife, sendo o principal local de importação e exportação de produtos da província de Pernambuco, tinha importância central para o escoamento de mercadorias em uma sociedade que vivia principalmente de suas exportações. Ao longo de todo o século XIX, de acordo Peter Eisenberg, “o açúcar continuou sendo a principal exportação de Pernambuco, mas a contribuição do mesmo à economia local declinou muito”.<sup>91</sup> Não era apenas o açúcar que ganhava seu espaço no porto, era nessa localidade, relatou o professor Figueiredo, que “se acham os armazéns de recolher todo algodão que tem de ser exportado, os armazéns de açúcar e os trapiches de embarque e desembarque deste artigo.” A “*cidade* da capital pernambucana” era o foco do comércio e da atividade mercantil. Das nove horas da manhã às quatro da tarde havia movimentação intensa, nas palavras do professor Antônio Pedro de Figueiredo, mas que depois desse horário “cessa todo o bulício e estrépito.”<sup>92</sup>

Além disso, como ressalta Raimundo Arraes “o porto também era o ponto de inflexão da condição de dependência cultural contemplada na apreensão e absorção dos modelos culturais que procedem dessa mesma sociedade burguesa, formada no capitalismo industrial.”<sup>93</sup> Aliás, “o porto representa o único ponto de contato do Recife, e das regiões que servia de entreposto, com o mundo do além-mar”<sup>94</sup>. Era vindo pelo mar e entrando porto adentro que chegavam as notícias dos acontecimentos nacionais e do estrangeiro. Esse mesmo porto recebeu cerca de 700 navios estrangeiros e nacionais no ano de 1860.<sup>95</sup> A dependência de Recife do porto se expressava, portanto, em termos econômicos e culturais para a população da época.

Conforme José Lins Duarte,

De forma mais abrangente, tanto o setor de exportação, quanto o de importação tinham no embarcadouro sua principal concentração, demonstrando a dependência do porto ao mercado internacional, uma vez que o transporte ultramarino era o que alimentava a importante província do norte brasileiro, quer com produtos vindos da Europa para serem distribuídos no mercado citadino e regional, quer para escoar a produção local, basicamente agrícola, tendo na cana-de-açúcar sua principal fonte geradora de divisas, além do algodão, que representava outro importante negócio.<sup>96</sup>

<sup>91</sup> EISENBERG, Peter L. **Modernização sem mudança**. A indústria açucareira em Pernambuco 1840-1910. Rio de Janeiro: Paz e Terra; Campina: Universidade Estadual de Campinas, 1977. p.54.

<sup>92</sup> FIGUEIREDO, Antônio Pedro de. O Recife em 1857. MAIOR, Mario Souto; SILVA, Leonardo Dantas (Orgs). Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massangana, 1992, pp.167-192. p.173.

<sup>93</sup> ARRAIS, Raimundo. **O Pântano e o Riacho**. A formação do espaço público no Recife do Século XIX. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2004. p.197

<sup>94</sup> Idem. p.197

<sup>95</sup> Idem. p.198

<sup>96</sup> DUARTE, op.cit., 2005, p.54

## 2.2 O PORTO E O TRANSPORTE DE MERCADORIAS

O transporte das mercadorias até o porto foi facilitado com a expansão ferroviária em 1870, contudo, essa expansão aconteceu de forma lenta e com limites, impedindo a chegada direta ao porto. Peter Eisenberg destaca que ainda no século XX não acontecia um fluxo fácil dessas mercadorias das regiões produtoras até o porto.<sup>97</sup> Ainda segundo esse autor essas mercadorias poderiam vir por terra e por mar. As rodovias públicas também possibilitaram esse transporte terrestre.

Esses produtos quando transportado para o bairro do Recife ficavam a cerca de um quilômetro do porto, pois “a estação central da mais importante ferrovia de Pernambuco, a Estrada de Ferro do Recife a São Francisco, ficava próxima à fortaleza de Cinco Pontas”<sup>98</sup>, no bairro de São José.

Alessandro Gomes resume assim a estrutura de transporte que liga o porto ao interior, afirmando que inexistia no Recife

um complexo portuário moderno liga-se a sua hinterlândia por estradas de ferro e de rodagem e reúne na beira do cais não somente os aparelhos de transbordo e de tráfego interno, como também os edifícios necessários ao armazenamento, controle e administração portuária. Tais requisitos inexistiam, em absoluto, no porto do Recife<sup>99</sup>

Chegando no forte das Cinco Pontas essas mercadorias tinham que passar pelas ruas estreitas do Recife. Ainda de acordo com Alessandro Gomes,

todas as mercadorias que chegavam ou saíam nessas modalidades de transporte precisavam ser deslocadas localmente em carroças. A única exceção ocorria nas que vinham no lombo de animais, cujo trabalho só terminava no interior dos armazéns. Mesmo nesse caso, eram baldeadas em terra no quadro da exportação, pois do contrário não chegariam ao cais do porto. Tais veículos promoviam a ligação dos cais com as estações de trem, armazéns, trapiches e estabelecimentos em geral.<sup>100</sup>

Havia outra opção de transporte para essas mercadorias que chegavam ao Forte das Cinco Pontas, elas poderiam ser transportadas do terminal ferroviário até o porto por mar, como podemos ver numa coluna do jornal O Constitucional. Esse mesmo jornal, porém, faz alguns questionamentos importantes para que esse transporte ocorra:

<sup>97</sup> EISENBERG, op.cit., 1977, p.71.

<sup>98</sup> GOMES, Alessandro Filipe Meneses. Das docas de comércio ao cais contínuo: as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no Oitocentos. Tese (doutorado) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016. p.65.

<sup>99</sup> GOMES, Alessandro Filipe Meneses. Os carroceiros do Recife (1870-1890): organização, insubordinação e relações de poder. Mundos do Trabalho, Florianópolis | v. 12 | p. 1-18 | 2020. p.2.

<sup>100</sup> Idem. p.3.

a condução por mar dá imediatamente lugar às seguintes perguntas: Haverá suficiente fundo d'agoa para a navegação toda a hora? A enchente e a vazante terão alguma influencia a respeito d'aquella? De quantas marés precisará finalmente cada alvarenga carregada para chegar ao logar do desembarque?<sup>101</sup>

E continua,

Das Cinco Pontas para o bairro do Recife, é a navegação em nosso porto constantemente dificultada pela pouca profundidade do mesmo, de sorte que, excepto a ocasião do preamar, não é possível ali navegarem alvarengas carregadas. Dependendo, pois, a navegação da monção da preamar, não póde ela ter lugar a toda hora. O mesmo, porém, não se dá a respeito do transporte por terra, por isso que, não havendo em nossas ruas obstáculos conhecidos que retarde o trânsito regular de qualquer espécie de vehiculos, póde a condução ser feita quando aprouver ao interessado. A navegação das alvarengas é indispensavelmente auxiliada pela correnteza, não só tendo visto até hoje uma alvarenga carregada a navegar contra aquella. Assim, pois, a alvarenga que sahir das Cinco Pontas para o caes d'Apollo, terá sempre de gastar duas marés, porque, vindo em vasante ou a favor de correnteza, há de fundear na volta do Forte do Mattos á espera de enchente ou de nova correnteza favorável.<sup>102</sup>

O Forte das Cinco Pontas ficava a cerca de um quilômetro do porto, e quando o transporte era realizado por alvarenga necessitava do condutor da alvarenga e de um estivador para estivar as mercadorias e após o transporte a região do porto realizar o desembarque. Faz-se importante traçar essa paisagem portuária, porque como destaca o próprio Gomes o porto do Recife possuía características especificas que o distinguia de outros portos.

Com a chegada dessas mercadorias ao porto, de onde seriam levadas ao navio, havia outros processos de transporte, que consistia em colocar as mercadorias em embarcações de menor calado para levar as grandes embarcações. Isso ocorria devido as dificuldades que embarcações de grande calado enfrentaram para adentrar na região interna dos arrecifes, o Mosqueiro. Assim “os paquetes transatlânticos devido à ausência de profundidade tinham de lançar suas âncoras em alto-mar e recorrer ao auxílio da pequena cabotagem para se ligarem aos cais da cidade.”<sup>103</sup>

O problema com o relevo marítimo do Recife dificultava o transporte de cargas para os navios e destes para o porto. As queixas contra essas dificuldades existiam, segundo Raimundo Arraes em 1881 “não faltavam as vozes que advertiam a precariedade de suas condições materiais, pioradas em virtude de uma prolongada ausência de investimento na criação de uma estrutura voltada para aumentar a capacidade de ancorar navios de grande calado”.<sup>104</sup>

<sup>101</sup> Estrada de Ferro II. Recife. O constitucional: jornal político, religioso, scientifico, litterario. 9 abr. 1861, nº12, a.I, c.1, p.2.

<sup>102</sup> Idem.

<sup>103</sup> GOMES, Das docas do comércio. op.cit.,2016, p.19.

<sup>104</sup> ARRAIS, op.cit., p.198.

Em sua passagem pelo Nordeste na metade do século XIX, o viajante estadunidense, Daniel Kidder esteve em Pernambuco e relatou as dificuldades enfrentadas pelas embarcações no porto do Recife. Escreveu que os

os navios de guerra raramente permanecem por muito tempo em Pernambuco. Os de grande calado não podem franquear a barra, mas, os que conseguem, são forçados a deixar toda a sua carga de explosivos, depositada no forte, provavelmente devido ao perigo de acidente e à proximidade da cidade.<sup>105</sup>

Dizia que os navios que precisavam carregar e descarregar “têm que passar para dentro do recife e submeter-se aos regulamentos do porto.”<sup>106</sup> Para possibilitar o carregamento e descarregamento dos navios eram utilizadas alvarengas, embarcação propícia para esse transporte em águas rasas. Essas alvarengas foram caracterizadas, de acordo com um dicionário da época, como uma “embarcação de comércio, pesada, que só anda a reboque, com uma cobertura de madeira, empregada no transporte de mercadorias”.<sup>107</sup>

Alessandro Gomes afirma que “devido à distância do cais, as embarcações faziam obrigatoriamente a baldeação de mercadorias em alvarengas, que além de cobrarem fretes dispendiosos poderiam danificar as mercadorias durante a travessia até a cidade e vice-versa.”<sup>108</sup> Esse mesmo autor pontua as dificuldades encontradas no porto do Recife foi alvo de crítica viajantes estrangeiros, que pontuavam que

Pernambuco é o pior porto do mundo. Os vapores de correio ancoram longe em alto-mar, onde há um desagradável arrecife perto da costa. Quando o tempo está tempestuoso, os passageiros são abaixados lateralmente em uma cadeira de braço. Os botes são fortes, dinâmicos e bem tripulados, mas, às vezes, há mudanças bruscas no clima, principalmente perto das 13h, que tornam difícil e perigoso para os passageiros voltarem a bordo. Os banhistas devem observar os tubarões que ali são muitos numerosos.<sup>109</sup>

Pedro José de Sant’Anna, um mestre estivador, escreveu, “pela classe dos estivadores”, para o Jornal do Recife em 1895 em decorrência de uma greve que falaremos no terceiro capítulo. Através desse escrito podemos ter uma breve noção do processo de distribuição das funções dos estivadores no carregamento das embarcações. Segundo ele,

para carregar um navio com assucar, o preço é 100 réis por sacco [...] vai para bordo 2.000 saccos, a cem réis o que dá a quantia de duzentos mil réis, temos nós a receita, vejamos as despesas.[...] para este serviço vão vinte homens distribuídos da seguinte

<sup>105</sup> KIDDER, Daniel Parrish. Onde a imaginação não conhece limites. MAIOR, Mario Souto; SILVA, Leonardo Dantas (Orgs). Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massangana, 1992, pp.147-161. p.151

<sup>106</sup> Idem.

<sup>107</sup> CHAVANTES, Olimpio José. Compendio de aparelho dos navios: para uso dos alumnos da Eschola de Marinha. Rio de Janeiro: Lombaerts & C., 1881. p. 44. Apud GOMES, 2016.

<sup>108</sup> GOMES, op.cit., 2016, p.37.

<sup>109</sup> Idem. p.47

fórma: Seis para alvarenga, dois para a prancha, quatro para o convéz, e outo para o porão.<sup>110</sup>

As alvarengas, então, cumpriam função essencial em decorrência dessa não aproximação das embarcações maiores do cais. Gomes destaca que “para se medir o valor desse tipo de embarcação, basta dizer que todos os gêneros de importação que não descarregavam nos trapiches da Alfândega, acabavam recorrendo de uma forma ou de outra às alvarengas.”<sup>111</sup>

Essas pequenas embarcações, portanto, foram locais onde os estivadores teriam necessariamente que estar para realizar a estiva dos navios. Após receberem as mercadorias que estavam nos armazéns e que eram deixadas a beira do cais, os estivadores abasteciam as alvarengas com as mercadorias desses armazéns e realizavam a navegação até os navios onde retiravam essas mercadorias das alvarengas estivando-as nos porões dos navios atracados.

Os estivadores não eram donos dessas alvarengas. As alvarengas eram elementos essenciais para o carregamento de navios no porto do Recife e sua propriedade ficou restrita a poucas pessoas. Segundo Gomes

Até o final do Segundo Reinado, os almanaques da província apenas arrolaram cinco "alugadores e construtores de alvarengas", a saber: Dantas & Bastos; Fonseca, Irmão & Cia; Francisco Botelho de Andrade; Nicholas John Lidstone e José Antônio de Araújo, barão e visconde do Livramento. [...] Dantas & Bastos e N. J. Lidstone tinham casas de comissão e de consignação, sendo o último ainda comerciante de grosso trato.<sup>112</sup>

Davi Aroucha aponta que além das alvarengas, as canoas, botes e jangadas também eram utilizados na baldeação de cargas e de pessoas do cais às embarcações e destas à terra firme.<sup>113</sup> Evaldo Cabral de Mello em estudo sobre as canoas do Recife, meio de transporte muitíssimo utilizado no transporte de cargas como água, material de construção, gente, comida, nos rios e mares pernambucanos, afirma que os canoeiros, pessoas responsáveis pela condução, eram homens negros. Segundo Kidder eram “negros possantes que manobram sozinhos as suas próprias embarcações.” Já Henry Koster afirma também que esses eram em sua maioria “negros de ganho.”<sup>114</sup> Assim, temos que o transporte das cargas do cais às embarcações eram feitos em sua integralidade por homens de cor parda e negra, seja dos que as carregavam sobre os ombros

<sup>110</sup> Publicações Solicitadas. Illms. Srs. Consignatários e carregadores de navios no porto do Recife. Recife. Jornal do Recife. 16 de jul. 1895, nº 159, a. XXXVIII, c. 4 e 5, p.3.

<sup>111</sup> GOMES, op.cit., 2016, p.67.

<sup>112</sup> Idem., p.72

<sup>113</sup> AROUCHA, Davi Costa. A vara, a vela e o remo: trabalho e trabalhadores nos rios e portos do Recife oitocentista. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

<sup>114</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. Canoas do Recife. MAIOR, Mario Souto; SILVA, Leonardo Dantas (Orgs). Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massangana, 1992, pp.193-225. p.204-205

e as arrumavam no convés e nos porões das embarcações, tanto pelos que guiavam estivadores e carga nesse curto trajeto.

Estivadores e donos de alvarengas, canoieiros, jangadeiros complementavam-se dentro do processo de transporte. O estivador só poderia realizar seu trabalho por meio das alvarengas e os donos de alvarengas só ofereciam seu serviço de transporte cientes de que existiriam estivadores disponíveis para realizar a tarefa de carregamento da embarcação. Contudo, o pagamento dos estivadores não era realizado pelos donos das alvarengas e os estivadores não tinham nenhum custo por usar as embarcações.

As obras acontecidas no porto ao que tudo indica arrefeceram a dependência total dos serviços das alvarengas. A dragagem do porto, obra que possibilitou a aproximação do cais por parte de navios de calados maiores, diminuiu o lucro dos donos de alvarengas, possibilitando que o serviço fosse feito diretamente através da utilização de pranchas que ligavam o cais diretamente aos navios. Os trabalhadores da estiva, portanto, na década de 1880 não precisavam ser necessariamente transportados nesse pequeno barco para realizar seu trabalho, pois “as embarcações de certo calado podem diretamente descarregar e carregar nos trapiches por meio de pranchas”<sup>115</sup>.

No entanto, não houve um desaparecimento dos serviços das alvarengas, como vemos na fotografia da figura 4, ainda na década de 1930 as alvarengas eram utilizadas para a realização do transporte de cargas do cais para os navios.

---

<sup>115</sup> Idem., p.70.

Figura 5 - Embarque de açúcar



Fonte: Villa Digital - Fundação Joaquim Nabuco<sup>116</sup>

Seja através da ligação das pranchas com os navios, ou com a mediação das alvarengas, o trabalho dos estivadores continuaria sendo necessário.

Vamos agora analisar como e quando se deu a regulação do trabalho no porto e a sua importância e uso pelos estivadores em suas reivindicações.

### 2.3 OS MARÍTIMOS E O TRABALHO NA ESTIVA: A REGULAÇÃO DO TRABALHO NO PORTO

O órgão responsável pela regulação do trabalho nos portos brasileiros, a Capitania dos Portos, foi instituído no final da primeira metade do século XIX. Segundo Luiz Geraldo Silva essa legislação nacional começou a ser elaborada no início da década de 1840. De acordo com esse autor “essa nova legislação articulou-se à emergência de graves problemas que preocupavam sobremaneira a elite política e a oficialidade naval brasileiras.” Tais problemas se referiam as revoltas acontecidas nas províncias que colocaram em risco a unidade do país. Também era preocupação a “defesa das fronteiras meridionais”. Assim, em 1841, com a

<sup>116</sup> Acervo Benício Dias – Disponível em: <http://villadigital.fundaj.gov.br/index.php/base-da-villa-digital/iconografia/item/2699-embarque-de-acucar>

reforma do Ministério da Marinha foi levado ao Conselho de Estado um projeto “concernente ao estabelecimento de capitânicas dos portos nas províncias marítimas do Império.” O decreto de nº 358 de 14 de agosto de 1845, com parecer das seções de guerra e marinha, estabeleceu nas diversas províncias do império as capitânicas dos portos. Esse decreto foi assinado por Antonio Francisco de Paula e Hollanda Cavalcanti de Albuquerque, que à época além de ministro e secretario do estado dos negócios da fazenda, era também interino dos negócios da marinha. Nesse regulamento de 1845 “destaca-se nitidamente o interesse militar da oficialidade naval em torno da população marítima, notadamente pelos mecanismos de controle exercido sobre elas pelas capitânicas do porto.”<sup>117</sup> Mas foi o Decreto nº 447, 18 de maio de 1846, que mandou “por em execução o regulamento para as capitânicas dos portos.”<sup>118</sup>

Esse decreto sobre o regulamento dos portos no Brasil ocupou no mínimo duas páginas inteiras de edições do Diário de Pernambuco naquele ano de 1846. O regulamento foi publicado na íntegra e nele está contido a regulação do trabalho da gente do mar. Ele versa inicialmente sobre os empregados das Capitânicas dos Portos, da polícia dos portos, dos navios, ancoradouros, socorro a incêndios e lastros das embarcações até tratar “Da matrícula da gente do mar, e das tripulações empregadas na navegação, e tráfico no porto, e das costas, e praticagem d’estas.”<sup>119</sup>

A matrícula era obrigatória aos trabalhadores nacionais empregados na vida no mar, seja no tráfico do porto, nos pequenos rios, na pesca, navegação. Obrigava, em segundo lugar, que “no primeiro domingo de cada mez, todos os indivíduos da vida do mar deverão apresentar-se na capitania do porto com suas matrículas a passar mostra, e o capitão do porto porá em cada matrícula o visto.”<sup>120</sup>

Os estivadores faziam parte da categoria “gente do mar” e precisavam se matricular. Essa questão da matrícula, por sinal, esteve em debate no Ministério da Marinha. O Relatório do Ministério da Marinha de 1895, no tópico sobre “Matrícula de gente do mar”, afirma que o regulamento de 1846 deixou entendido que os estivadores faziam parte da matrícula como gente do mar.<sup>121</sup> Essa resolução foi posta em prática, tanto que em 1861 a capitania dos portos convocava a sua sede todos os indivíduos matriculados, os estivadores estava entre os membros listados. Em outra matéria do Diário de Pernambuco foi publicada que em decorrência de uma resolução da capitania dos portos estavam habilitados para o trabalho na estiva apenas os

<sup>117</sup> SILVA, Luiz Geraldo. *A Faina, a festa e o rito. Uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. Campinas, SP: Papirus, 2015. p.215.

<sup>118</sup> Parte Oficial. Recife. Diário de Pernambuco. 8 de jul. de 1846, nº148, a. XXII, c.1-4, p.1

<sup>119</sup> Parte Oficial. Continuação do número antecedente. Recife. Diário de Pernambuco. 9 de jul. de 1846, nº149, a. XXII, c.1-4, p.1.

<sup>120</sup> Idem

<sup>121</sup> Relatórios do Ministério da Marinha, 1894. Matrículas da gente do mar. p.5.

estivadores matriculados.<sup>122</sup> Assim sendo, para trabalhar no carregamento e descarregamento de navios os estivadores precisavam estar matriculados na capitania dos portos.

Davi Aroucha destaca que a categoria “tráfego de portos e rios navegáveis” juntava em um único censo a análise de dois universos de trabalho que possuíam diferenciações. E que “pelo menos em Recife, havia certa diferenciação entre os indivíduos que trabalhavam no transporte fluvial e os que trabalhavam no porto como remadores ou marinheiros da estiva.”<sup>123</sup>

Dito isso, vamos a identificação desses sujeitos nos censos do período. No censo de 1872, que indica a “população considerada em relação às profissões”, aparece a categoria de marítimos entre a população recenseada. No levantamento de dados sobre essa profissão vemos que as freguesias próximas ao porto tiveram “marítimos” listados entre as profissões.

Entre os homens da freguesia de São Pedro Gonçalves uma das profissões mais exercidas estava a de marítimo, com 594 pessoas, nenhum escravo. Tratando-se de uma região portuária é compreensível esse número elevado. Com 107 pessoas contada no censo, outra profissão que merece destaque foi a dos pescadores. Portanto, mesmo fazendo parte da “gente do mar”, marítimos e pescadores apareciam no censo em categorias separadas. A pesca era uma saída importante para subsistência, então exercer a pescaria era uma profissão visando o lucro com a venda dos pescados, mas também uma saída para complementar a alimentação familiar. Encontramos nos jornais estivadores que também eram pescadores. Foi o caso, por exemplo, do estivador José Lourenço Dias, residente na Paraíba, que saiu para pescar de madrugada e não foi encontrado.<sup>124</sup> O horário da saída para a pesca era um horário em que não estava exercendo a profissão de estivador. O trabalho na estiva, que na maioria das vezes apenas em um turno do dia, permitia a esses trabalhadores exercerem outras atividades. A pesca como uma atividade também voltada ao trabalho no mar foi uma saída para lidar com as dificuldades nos tempos de aumento dos preços dos gêneros alimentícios.

Ainda em relação ao censo da “Paróquia de S.Pedro Gonçalves”, vale ressaltar em primeiro lugar que todos os indivíduos que exerciam a profissão de marítimos eram homens, algo que também acontecia na estiva. E que dos 594 marítimos recenseados nessa freguesia, 317 eram estrangeiros. Essa região do porto contava ao todo com uma população estrangeira

<sup>122</sup> Diário de Pernambuco. Capitania dos portos. 1861, nº120, p.3.; Diário de Pernambuco. Capitania dos portos. 1861, nº 135, p.3. A localização de ambas matérias não puderam ser mais detalhadas em decorrência do hackeamento do site da Biblioteca Nacional onde fica a Hemeroteca Digital. Por conta disso a página saiu do ar e seu retorno se deu com a perda de alguns arquivos, que até a data de entrega dessa dissertação não haviam retornado ao site. Para mais informações acesse: <https://blogs.oglobo.globo.com/ancelmo/post/hackers-invadem-sistemas-da-biblioteca-nacional-paralisam-servicos-e-deixam-pesquisadores-em-panico.html>

<sup>123</sup> AROUCHA, Davi. op.cit., 2017. P.152

<sup>124</sup> Gazetilha. Recife. Jornal do Recife. 31 de ago. 1871. nº198, a. XIII, c.3 p.1

de 1293. Os portugueses eram a maioria absoluta dos estrangeiros registrados nessa freguesia no censo de 1872, contabilizavam um total de 1110 pessoas, sendo 935 homens e 175 mulheres, todos livres. Esse quantitativo elevado de portugueses matriculados como marinheiros se devia inicialmente, segundo a historiadora Gladys Sabina Ribeiro, ao fato de que “engajar-se como marinheiro numa embarcação que estivesse fazendo a travessia era um artifício que muitos imigrantes portugueses usavam para pagar o valor de sua passagem e despesas adicionais até o Brasil.”<sup>125</sup> Ainda acerca dos portugueses, de acordo o historiador Bruno Câmara

em virtude de muitos imigrantes não terem uma ocupação definida antes da viagem, ao desembarcarem no Brasil, declaravam-se ainda marinheiros, haja vista terem, por breve período, trabalhado nesse ofício. Esses seriam literalmente marinheiros de primeira e talvez última viagem. Ao se estabelecerem no país, passavam a exercer outras profissões mais atrativas.<sup>126</sup>

Apesar das colocações acima, provavelmente devem ter havido vários portugueses engajados na profissão marítima de fato, não só no papel. Contudo, esses elementos trazidos por Câmara e Ribeiro, ajuda-nos a entender a alta taxa de portugueses matriculados nas profissões marítimas, não necessariamente engajados nela.

O grupo de nacionalidade estrangeira que vieram em seguida aos portugueses foram os “africanos”, registrados no censo sem distinção acerca do país ao qual pertenciam. Esses africanos contabilizavam 125 pessoas, sendo 22 escravizados e 103 livres, 15 mulheres (8 livres, 7 escravizadas) e 110 homens (14 escravizados e 96 livres). Em seguida e muito longe do número de Africanos vinham os franceses com 17 pessoas cadastradas no censo e os ingleses com 13. Arriscamos a hipótese de que a presença maciça de africanos na região portuária se deu pelos serviços que estes desempenhavam no porto, fossem como carregadores, trabalhadores de trapiche ou estivadores.

Enquanto a freguesia de Santo Antônio teve 36 marítimos registrados naquele censo, todos brasileiros e nenhum pescador foi computado no censo. A freguesia de São José contou com a presença 66 marítimos registrados e 624 pescadores. Já vimos que São José era morada da população mais pobre da cidade, como mostram os dados, era local de pessoas ligadas a vida do mar.

Na freguesia da Boa Vista, mais afastada do porto, os marítimos contavam com apenas 41 pessoas. Os pescadores também eram em número pequeno, apenas 58. Essa freguesia, como

---

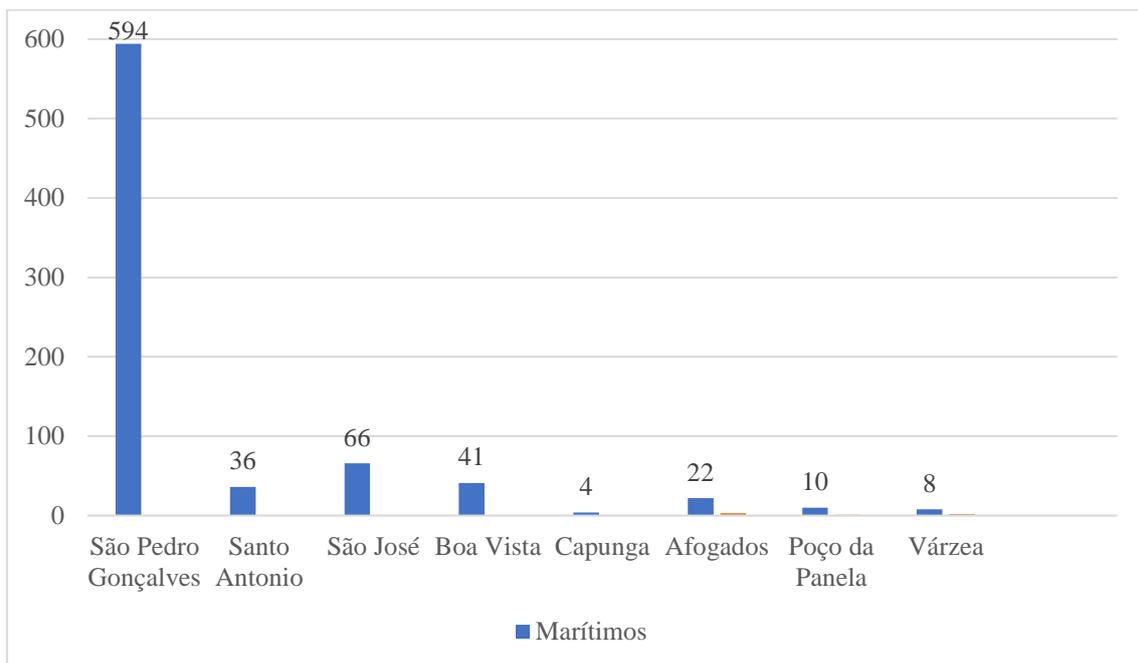
<sup>125</sup> RIBEIRO, Gladys Sabina. A liberdade em construção: identidade nacional e conflito antiulustanos no primeiro reinado. p.231 *apud* CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. O “retalho” do comércio: A política partidária, a Comunidade Portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830-1870.

<sup>126</sup> CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. O “retalho” do comércio: A política partidária, a Comunidade Portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830-1870. p.227

dito anteriormente era local onde o trabalho doméstico era bastante requisitado, no censo contam 3679 pessoas empregadas nos serviços domésticos.

Outras freguesias como a Capunga com 4 marítimos registrados, Afogados com 22, sendo 3 deles escravizados, Poço da Panela com 10 e a Várzea com 8 são outros lugares que registraram a presença dos marítimos. O quadro abaixo ilustra os dados do censo de 1872-

Quadro 4 - Marítimos - Censo 1872



Fonte: Recenseamento do Brasil em 1872.<sup>127</sup>

O regulamento de 1846 foi um documento importante para as autoridades públicas, pois organizava o trabalho nos portos brasileiros, além de garantir um mapeamento dos indivíduos empregados nos serviços dos portos e realizados no mar. Isso para as autoridades poderia ser bastante útil, principalmente em se tratando da necessidade de reforçar as defesas marítimas do país. Esse mesmo regulamento também foi importante para os trabalhadores portuários e gentes do mar, pois determinava a necessidade de matrícula para se trabalhar nos portos. Tendo isso em vista, veremos como os trabalhadores da estiva se utilizaram desse dever/direito que era lei para garantir que não existisse intromissões em seu trabalho. Se intrometer na contratação de trabalhadores para os serviços na estiva gerou reclamações por parte dos trabalhadores e mesmo antes da fundação da Sociedade havia mobilização em torno dessa questão.

<sup>127</sup> Recenseamento do Brasil em 1872. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv25477\\_v9\\_pe.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv25477_v9_pe.pdf) Acesso em 21/10/2020.

## 2.4 ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO E DOS ESTIVADORES EM TEMPOS DE ESCRAVIDÃO

A estiva, durante o século XIX, pode ser caracterizada por um trabalho braçal pesado, com ausência quase total de maquinário, e que foi realizado por trabalhadores escravos e livres. Segundo Hobsbawm, referindo-se a Inglaterra, um das nações mais importantes em termos de porto, e mais avançada tecnologicamente, “o trabalho na estiva era espantosamente primitivo em 1889” e continua afirmando que nesse país no fim da década de 1880 “não havia, em absoluto com exceção do cais, guindastes, guinchos, ferrovias de beira de cais”.<sup>128</sup>

Primeiro, não foi encontrado ao longo de toda a pesquisa a presença de trabalhadoras do sexo feminino empregada diretamente na estiva, assim nosso cálculo que visa apresentar a possibilidade do mercado de trabalho da estiva deve retirar o gênero feminino da contagem. Segundo, se considerarmos que a população parda fazia parte do rol dos escravizados, devemos levar em conta que muitos dos que viviam em condições de livre ou liberto não se distinguia muito das condições de trabalho do trabalhador escravizado. O trabalho na estiva, por seu trabalho braçal, e além disso, um trabalho pesado, foi desempenhado por pessoas das camadas mais populares.

A instabilidade do emprego era compensada de certa forma por sua relativa facilidade, assim, qualquer um que não tivesse emprego, sendo ele livre ou escravizado poderia arranjar nas docas seu sustento diário sem precisar estar vinculado a nenhuma associação beneficente, até então inexistente, desde que estivesse matriculado.

Nos jornais identificamos anúncios de venda de escravos estivadores, as brigas dos estivadores no porto e fora dele e, sob uma visão dos novos tempos que estavam vivendo, as reprimendas ao estilo de vida dessas pessoas. Contudo, esses mesmos jornais, acabavam publicando escritos dos próprios trabalhadores em seus protestos e reclamações contra o patrão e as injustiças praticadas, que nos deu uma noção de como os trabalhadores da estiva se organizavam antes da formação da sociedade associativa na década de 1890.

Assim temos, por exemplo, a denúncia feita por “Um dos Prejudicados” ao jornal Diário de Pernambuco em 1855, onde o denunciante expõe o que considera ser injustiças praticadas contra pais de família a ação de um funcionário público que anda pelos navios arranjando trabalho para um estivador específico. O uso do plural “prejudicados” nos mostra que se tratava

---

<sup>128</sup> HOBBSAWM, Eric J. Sindicatos nacionais Portuários. In: Os trabalhadores: Estudos sobre a História do Operariado. São Paulo/Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2015. p.281.

de mais de um trabalhador que se via prejudicado e que possivelmente foram estes que se mobilizaram para fazer a denúncia junto ao jornal.<sup>129</sup>

A matéria nos chama a atenção pela ação coletiva dos trabalhadores da estiva em protestar junto ao jornal e também pela razão do protesto. Eles protestavam de forma coletiva e se utilizavam da escrita e do principal jornal do estado para expressar seus protestos. Assim sendo, dentro de um campo de possibilidades forjado por esses trabalhadores, podemos supor que ao menos entre um desses era alfabetizado, ou buscaram alguém que o fosse para redigir suas demandas. O fato de terem ido buscar o jornal como meio de propagação do seu protesto mostra os meios variados de protesto para suas demandas serem ouvidas. Os jornais, como o Diário de Pernambuco, à época reservavam espaços em seus periódicos para que interessados, por meio de pagamento, realizassem publicações nos jornais. Esse grupo de trabalhadores usou essa modalidade de publicação.

Sobre o motivo do protesto há algumas considerações importantes. A forma de contratação do trabalho na estiva, de acordo com a historiografia existente, pode ser realizada no mínimo sob duas formas. Na Inglaterra, Hobsbawm denomina essas duas formas de contratação do trabalho de casualismo ou descasualismo<sup>130</sup>. A primeira, o casualismo, consiste na escolha pelos patrões entre trabalhadores diversos que estão à procura de emprego no porto, para um trabalho específico por uma determinada quantidade de horas e um serviço que duraria até o abastecimento ou o desabastecimento do navio. Em tese a seleção desses trabalhadores se daria de maneira casual, não havendo uma pré-seleção e nem uma restrição de quem seriam esses trabalhadores. Pessoas que estariam ali ao redor do porto em busca de trabalho viam então nessa forma de contratação uma forma de emprego. No Brasil, o termo casualismo representa o que consideramos “trabalho avulso”, e concordando com as ponderações de Maria Velasco, utilizaremos “os termos “trabalho/trabalhador avulso”, por serem estas as categorias que se firmaram no linguajar dos portos nacionais e na legislação brasileira.”<sup>131</sup>

Erika Arantes em sua tese de doutorado, pontua que como o volume diário de trabalho no porto, depende do número de navios que ali atracavam diariamente,

seria muito desvantajoso para os donos de tais firmas manterem trabalhadores fixos, pois teriam que, assim, pagar também salários fixos independentemente da quantidade de trabalho. Assim, as firmas costumavam manter um pequeno número de trabalhadores contratados e contratavam os demais por tempo determinado, de acordo

<sup>129</sup> Avisos diversos. Recife. Diário de Pernambuco. 15 de dez. 1855, nº 290, a.XXI, c.6 p.3.

<sup>130</sup> HOBBSAWM, op.cit., 2015, 284.

<sup>131</sup> CRUZ, op. cit., 2000 p. 254.

com a quantidade de carga a ser embarcada ou desembarcada. Esses trabalhadores eram chamados de “avulsos” e ficavam sujeitos às flutuações do mercado.<sup>132</sup>

Já o descasualismo, e aqui falamos mais especificamente do Brasil, ocorreu quando esses trabalhadores conseguiram tirar dos patrões e contratadores o poder de escolha sobre quais trabalhadores seriam contratados. Normalmente através de uma organização coletiva desses trabalhadores, sob grupo de trabalho, sindicato ou sociedade associativa, a contratação não se daria mais entre trabalhadores diversos, mas sim entre trabalhadores vinculados a um determinado sindicato ou sociedade. Veremos isso mais a frente. Voltemos ao caso dos estivadores de 1855.

A forma padrão de contratação dos trabalhadores na estiva acontece através das “paredes”. Como detalha Erika Arantes para o porto do Rio de Janeiro,

A contratação dos avulsos geralmente acontecia da seguinte forma: todos os dias, em diversos horários, vários homens se reuniam na “parede”, local onde os interessados se apresentavam para disputar uma vaga nas turmas que fariam o serviço. O número de braços contratados para determinado serviço variava de acordo com a carga, e a escolha dos homens era feita através da “chamada livre”, sem obedecer a nenhum critério pré-definido. Quem queria trabalhar levantava a mão e “rezava” para ser apontado pelos capatazes ou encarregados das firmas agenciadoras da mão-de-obra, responsáveis pela contratação, que eram firmas intermediárias, contratadas pelos donos do navio ou pelas firmas de importação/exportação.<sup>133</sup>

Sair desse costume de contratação ocasionou protestos dos estivadores. Afinal, como afirma “Um dos prejudicados”, a intromissão desse empregado público, que ao que tudo indica não era comum ao meio, nas relações diretas entre os capitães e consignatários com os estivadores resultava em “muitos pais de família que vivem desse trabalho, sem pão para darem a seus filhos.”<sup>134</sup> Se deparar com injustiças na contratação do serviço da estiva não devia ser algo raro. Esse problema, por sinal, deve ser considerado um dos fatores que contam para a busca pelo controle do mercado de trabalho por parte dos próprios estivadores.

O trabalho dos estivadores normalmente acontecia em grupo e sob a supervisão de um mestre estivador. O mestre estivador, encarregado pela contratação dos estivadores, assumia a função de um capataz e estava ligado as empresas e aos contratadores do serviço. Antes da fundação da Sociedade o mestre estivador formava os grupos de trabalho responsáveis pela execução do serviço de carga ou descarga de um navio.

<sup>132</sup> ARANTES, Erika Bastos. O Porto Negro: trabalho, cultura e associativismo dos trabalhadores portuários no Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX. Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2010. p.39.

<sup>133</sup> Idem. p.40.

<sup>134</sup> Avisos diversos. Recife. Diário de Pernambuco. 15 de dez. 1855, nº 290, a.XXI, c.6 p.3.

O capataz desses grupos de trabalho seria o equivalente urbano de feitor, nas palavras de Cruz. Esses sujeitos normalmente surgiam da dinâmica interna dos próprios grupos e tinham o poder de vigiar e controlar trabalhadores braçais.<sup>135</sup>

Desde 1859 a capitania do porto decidiu que não era permitido indivíduos sem matrículas assumirem a função de estivador. Gomes afirma que “a Capitania dos Portos não considerava o trabalho de estiva “puramente braçal e momentâneo”, mas um ofício que “requer mais ou menos conhecimentos náuticos ou hábito da vida marítima” e que, portanto, “só quem tivesse matrícula na instituição poderia exercer a profissão de estivador.”<sup>136</sup> Esses trabalhadores matriculados teriam por capataz o mestre-estivador Angelo Roque e como sota-capataz Silvestre José Fernandes.<sup>137</sup>

Essas medidas que restringiam a mão de obra disponível para a execução do trabalho na estiva desagradaram os comerciantes porque impedia a contratação de “pessoas de terra” por preços que os fizessem ter lucros maiores e possuir o controle da contratação. Veremos mais à frente que essas questões relacionadas ao exclusivismo ou não da mão de obra também foram motivos de protestos e paralisações no final do século XIX e início do século XX. Por pressões das firmas consignatárias, em 1866 o capitão do porto decidiu que o trabalho na estiva poderia ser realizado por trabalhadores escolhidos pelo mestre estivador, sem restrição imposta pelas matrículas.<sup>138</sup>

Saudando a informação como uma medida benéfica para o comércio, o Jornal do Recife publicou em sua coluna “Gazetilha” os motivos pelos que teria levado o capitão do porto a reverter as medidas que exigiam matrícula dos estivadores para realização do trabalho. Segue o escrito do jornal:

sem que lei alguma o autorizasse, existia o costume de só trabalharem na estiva dos navios pessoas matriculadas na capitania do porto, por uma má interpretação, que considerava semelhante trabalho, puramente braçal e momentaneo, como serviço de mar, que requer mais ou menos conhecimentos nauticos ou habitos da vida maritima, resultando disto, que nem sempre se achava gente matriculada para o trabalho e que alguns se fariam pagar caro, e não havia remedio. Attendendo a que o comercio muito soffria com a tolerancia de semelhante abuso, S.S. ordenou hontem, aos mestres estivadores, que podiam engajar para tal serviço quem bem lhe parecesse, sómente devendo elles, quando tiverem de estivar alguma embarcação, requerem-lhe a permissão necessária, afim de ficar constando ali na repartição a sua responsabilidade, para qualquer duvida futura.<sup>139</sup>

<sup>135</sup> CRUZ, op.cit., 2000, p.260.

<sup>136</sup> GOMES, op.cit., 2016, p.73.

<sup>137</sup> Capitania do porto. Diário de Pernambuco. Recife. 11 de jun. 1861. nº133 a.XXXVII, p.3, c.1

<sup>138</sup> GOMES, op.cit., 2016, p.73.

<sup>139</sup> Gazetilha. Estivamento dos navios. Jornal do Recife. Recife. 03 de abr. 1866. nº 76, a. VIII, p. 1, c.4

Contudo, uma parede realizada pelos estivadores em 1869 deixa nítido que o trabalho ainda era exclusividade de trabalhadores matriculados, “o exclusivismo profissional continuou até 1869 quando os estivadores "fizeram parede" e decidiram "abandonar as alvarengas com a carga atracada a bordo dos navios" para exigir um aumento salarial de 50%”.<sup>140</sup> De acordo com Gomes, a ação reivindicativa dos estivadores aconteceu após a prisão de alguns companheiros de profissão, sob a acusação de roubo de mercadoria. Para o Jornal do Recife, a realização de uma parede era uma ação abusiva que apenas indivíduos em circunstância de estar matriculados poderiam fazer. Os estivadores reivindicavam um aumento salarial para o valor de 6\$500 réis diário. O jornal afirmava que os interessados, no caso os consignatários de firma, que contratavam o serviço, iriam ordenar junto ao governo que o serviço fosse feito “por quem quizer nelle empregar-se” e que desse modo “acabará a imposição”.<sup>141</sup>

Quatro dias após essa mesma publicação, o mesmo jornal trouxe a informação das medidas tomadas pelas autoridades em retaliação a parede dos estivadores. A representação junto ao governo foi realizada pela direção da Associação Commercial Beneficente. Assim, com a autorização do Sr. Capitão do porto foi ordenado que “fosse admitido no serviço de estivar navios, debaixo da direcção dos respectivos mestres estivadores, qualquer indivíduo se queira empregar neste trabalho, para o que apenas obterá uma licença da capitania e da alfândega”.<sup>142</sup> Percebemos que a questão da contratação era central nas paralisações mesmo antes da fundação da sociedade.

Ainda no que concerne a matrícula desses trabalhadores, em 1880 houve novas questões levantadas, dessa vez pelos estivadores, nas páginas do Jornal do Recife. Dirigida ao excelentíssimo “Sr. Capitão de mar e guerra e capitão do Porto”, os “estivadores violentados”, como foi assinada a publicação, reclamaram providências a respeito da

extorsão que ultimamente foram victimas, obrigando-se a que se matriculassem, sob o título de empregados no tráfico do porto, *violencia* por obrigar-os ás imposições do regulamento de 19 de maio de 1846 e extorsão por pagarem matricula e sello a que não podem estar obrigados, dando-se lhe além disso um capataz.<sup>143</sup>

Os “estivadores violentados” traziam de volta à cena argumentos semelhantes ao que a matéria do Jornal do Recife havia levantado em 1866, de que o “trabalhador a bordo na carga

---

<sup>140</sup> Gomes, op.cit., 2016, p.73

<sup>141</sup> Gazetilha. Estivadores. Jornal do Recife. Recife, 10 de ago. 1869. nº 181, a. XI, p. 1, c. 2.

<sup>142</sup> Gazetilha. Estivadores. Jornal do Recife. Recife. 14 de ago. 1869. nº 185, a. XI, p. 1, c.6.

<sup>143</sup> Ao Illm. Sr. Capitão de mar e guerra e capitão do porto. Jornal do Recife, 9 de abr. 1880 nº 81, a. XXIII p.2, c.4-5.

e descarga, não faz profissão da vida do mar<sup>144</sup>, e somente os que fazem tal profissão é que estão sujeitos à matrícula e a outras obrigações expressas no citado regulamento”.

Nessa mesma matéria obtivemos a informação de que em 24 de novembro 1859 o ministério da fazenda havia incumbido as Alfândegas como responsáveis pela concessão de licença para admissão desses estivadores a bordo dos navios.

Nota-se, a partir das reivindicações dos estivadores, que as querelas envolvendo a as matrículas era multifacetada e objeto de disputa constante entre os donos das firmas contratadoras dos serviços e os estivadores. Se a matrícula, por um lado, dava a garantia e exclusividade de contratação da mão-de-obra para trabalhar na carga e descarga de navios aos estivadores matriculados, fazendo assim com que o preço pelo serviço pudesse ser elevado, em decorrência dessa limitação de braços. Por outro, a matrícula afetava o bolso dos estivadores visto a obrigatoriedade do pagamento em espécie da inscrição de matrícula junto a capitania. O pagamento do valor de matrícula foi, como veremos, uma prática da Sociedade dos Estivadores, surgida na década de 1891. Contudo, direcionar parte do salário para uma associação da classe que tem por finalidade proteger os próprios estivadores e defende-los frente aos ataques do patrão é uma coisa, e passar parte do dinheiro para aqueles que exploram do seu trabalho é outra.

Destacamos como o uso de pessoas não matriculadas ou que não fazia parte dos grupos de trabalho novamente volta à cena. No primeiro caso por ingerência de um funcionário público, aqui as próprias empresas contratantes do serviço de estiva reclamavam de que com o exclusivismo dos trabalhadores não poderiam executar os menores preços. Essa “liberdade de trabalho” foi um assunto que sempre voltava ao centro da questão quando as empresas consignatárias buscavam diminuir o preço da força de trabalho dos estivadores e ganhou ainda mais foco quando estes conseguiram realizar o *closed shop* por meio da Sociedade. Voltaremos a isso logo mais.

Outro aspecto que destacamos nessa matéria refere-se aos capatazes. Além das reclamações das obrigações de matrícula, do pagamento de inscrição, “os estivadores violentados” separam duas partes de seu texto de protesto para a presença dos capatazes na estiva. Na primeira afirmando a esses ônus listados acima juntava-se o capataz. E na segunda, “certos da justiça de S.S esperamos que mandará *despir a farda* do intitulado *capataz dos*

---

<sup>144</sup> Em páginas anteriores levantamos essa questão de classificação dos estivadores como profissão que faz parte da vida do mar ou não, e como isso implicaria na classificação destes como marinheiros.

*estivadores*, recolher as matrículas a que foram obrigados, restituindo-lhes o Sr. Secretário os emolumentos que indevidamente recebeu, pois não lhes pertenciam”.<sup>145</sup>

Assim, o ônus da matrícula pesava para esses trabalhadores mais do que os benefícios, fazendo com que mudassem, ao menos temporariamente, os objetivos a serem alcançados nas relações com os patrões. Sobre esse caso, Gomes afirma que “os estivadores não viam utilidade na questão da matrícula. Ela tanto representava uma redução salarial quanto um aumento da fiscalização portuária sobre a categoria.”<sup>146</sup> A relação com o capataz parecia ser um agravante importante, pois na reclamação ao jornal, os “estivadores violentados” esperam que a justiça destitua logo o capataz.

Para as empresas contratantes dos serviços de estiva e para a capitania do porto, a matrícula se tratava, por um lado, de ter que restringir o número de trabalhadores, para se ter o controle de quem realizava o trabalho dentro dos navios e o manuseio das cargas, permitindo assim um maior controle sobre as mercadorias e impedindo a ocorrência de roubos e furtos. Quando tinham que lidar com a necessidade de rebaixar o valor da força de trabalho dos estivadores, apelavam para a “liberdade de trabalho” e negavam a necessidade da matrícula, mesmo que a matrícula já tivesse sido estabelecida como lei em 1846.

Dessa forma, os trabalhadores livres ou escravizados que trabalhavam no porto lidavam com as tentativas dos patrões e do poder público de controlar esse ambiente de trabalho. Se levamos em conta que o porto do Recife era a porta de entrada dos estrangeiros e, portanto, a primeira impressão que se tinham da capital Pernambucana, tudo indica que havia, por parte das autoridades, a preocupação para que os visitantes europeus não levassem más impressões da cidade. Além disso, tratava-se de um espaço importante para a economia do estado, a matrícula permitiria ter o controle sobre quem trabalharia na estiva, permitindo assim admitir ou excluir quem fosse desordeiro.

## 2.5 ESCRAVOS NA ESTIVA: VENDAS E FUGAS DOS QUE “ANDA TRABALHANDO NA ESTIVA”

Como indicam os diversos anúncios encontrados nos jornais, trabalhar na estiva durante o período da escravidão não foi exclusividade da mão de obra livre, o trabalho da estiva também era exercido por trabalhadores escravos. Os censos mostrados anteriormente nos informam que

---

<sup>145</sup> Ao Illm. Sr. Capitão de mar e guerra e capitão do porto. Jornal do Recife, 9 de abr. 1880 nº 81, a. XXIII p.2, c.4-5. (Itálicos nosso).

<sup>146</sup> GOMES, op.cit., 2016, p. 74.

a população livre em todos os momentos fora maior que a população escrava. O desemprego sempre se fazia presente. Isso significa que o trabalhador pobre e livre, na busca por emprego, precisava recorrer aos espaços de trabalho mais pesados, braçais, como a estiva. O que os levavam a trabalhar lado a lado com escravizados, que se fizeram presentes em muitas esferas do trabalho na sociedade oitocentista. Clarisse Nunes Maia afirma que os “mendigos e os retirantes das secas que passavam pelo Recife formavam outro foco de pobreza que se acumulava na área urbana.”<sup>147</sup> Essa migração forçada de retirantes acontecia por conta das secas que assolaram o sertão pernambucano. A seca de 1877-1879 forçou o governo a declarar calamidade pública e com isso levar mais de 20 mil pessoas para a capital.

Entretanto, mesmo com essa disponibilidade de mão de obra livre, desde a década de 1840 podemos ver anúncios no Diário de Pernambuco que oferecem escravos estivadores. Foi o caso do “negro moço” oferecido na Rua da Guia nº 25, que desempenha atividades de estivador e de catraeiro.<sup>148</sup> Ou do “preto, de 23 anos de idade, muito sadio, bom remador, estivador, canoeiro” vendido na rua das Cinco-pontas nº 85.<sup>149</sup> A presença de negros e escravos na estiva, como indica os anúncios dos jornais, foi uma realidade presente no trabalho no porto ao longo do século XIX.

Identificar os anúncios de vendas de escravos que desempenham atividades como estivador nos leva a considerar que esses sujeitos seriam usados como escravos de ganho por seus senhores. No mundo urbano do Recife, o trabalho na estiva, quando desempenhado por um escravo, exigia desse o distanciamento geográfico entre senhor e escravo. O afastamento para o trabalho no carregamento e descarregamento de navios permitia ao escravo receber pagamentos. É certo que parte desse pagamento iria para o seu senhor, podendo estes estabelecerem acordo de pagamento diário, semanal e até mensal, esse último mais raro, segundo Luiz Carlos Soares.<sup>150</sup>

Sobre a possibilidade dos escravizados que desempenhavam função de estivadores serem escravos de ganho, concordamos com Soares quando este afirma que “seria um grande equívoco considerar como escravos de ganho somente aqueles que trabalhavam no chamado ganho de rua (comércio ambulante e transporte de carga).”<sup>151</sup> Este autor aponta que “na realidade, além dos carregadores, os operários, estivadores, cocheiros, marinheiros, remadores,

<sup>147</sup> MAIA, op.cit., 2008, p.40

<sup>148</sup> Vendas. Diário de Pernambuco. Recife. 9 de set. 1840, nº 196, p.4, c.3.

<sup>149</sup> Attenção!!!. Diário de Pernambuco. Recife. 2 de mar. 1846 nº 49, a.XXII, p.4, c.3.

<sup>150</sup> SOARES, Luiz Carlos. Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX. Revista Brasileira de História. S.Paulo. v.8, nº16. pp.107-142, mar.88/ago/88. p.108.

<sup>151</sup> Idem. p.108.

barbeiros, cirurgiões, curandeiros”<sup>152</sup> desempenhavam atividade de oferecimento de serviço, recebendo no final um pagamento.

Outro anúncio presente no jornal Diário de Pernambuco com o título “Para acabar” põe a venda um mulato “de idade de 17 a 18 anos, bonita figura e sadio, com ofício de remador e estivador: quem quiser, procura em Fora de Portas, na rua do Pilar, casa n.12”<sup>153</sup> A localização em questão, Rua do Pilar, se situa bem próxima as docas, no mesmo bairro do Porto.

Destacar o porte sadio e a beleza do escravo era uma característica do período para a valorização do seu preço. Caso semelhante também foi destacado nos ganhadores carregadores de cadeira na Bahia, onde “o carregador de cadeira ideal devia ser bonito, o que acreditava atrair a clientela.”<sup>154</sup>

A idade dos escravos a venda para trabalhar na estiva era diversa, encontramos desde jovens com menos de 20 anos de idade a homens com mais de 30 anos. O anúncio seguinte põe em evidência o quão jovens eram esses escravizados, trata-se da venda de um lote de 18 de escravos, “tres mulatinhos de 8, 12 e 20 annos um dos quaes he bom estivador e remador e de bonitas figuras boas para officio”.<sup>155</sup> Outro destaca que na rua das Cruzes nº22, segundo andar vende-se “3 molecotes de 18 a 22 annos bonitas figuras e um deles he um optimo mestre de assucar, estivador, e canoeiro.”<sup>156</sup>

Os anúncios de venda de escravos se entrelaçam com as buscas por escravos fugidos e que desempenhavam atividade de estivadores.

Foi o caso do preto Roberto, que estava desaparecido “ha 8 dias [...] com signaes seguintes: crioulo, cara magra e comprida, marcada de bexigas, alto, espadaudo, pés feios e grandes, pernas finas com marcas bem vivas das bexigas, he canoeiro e estivador, bem conhecido nesta cidade, onde tem sido encontrado”.<sup>157</sup> O anúncio finalizava com o pedido para que quem o encontrasse, pegasse e levasse ao “pateo do carmo n.18, será gratificado”, e dizia mais, quem estivesse acoitando esse escravo poderia ser punido com a lei.

As áreas urbanas, tal qual o campo, dependiam bastante do trabalho escravo. O trabalho escravo na cidade em decorrência das modalidades que adquiria permitia maior mobilidade aos

---

<sup>152</sup> Idem. p.130.

<sup>153</sup> Vendas. Para acabar. Diário de Pernambuco. Recife. 1 de dez. 1860, nº279, a.XXXVI, p.5, c.4.

<sup>154</sup> REIS, João José. Os Ganhadores. A greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. p..57

<sup>155</sup> Vendas. Diário de Pernambuco. 20 de ago. 1851. nº186, a. XXVII, p.3, c.6.

<sup>156</sup> Vende-se. Diário de Pernambuco. Recife, 17 nov.1851, nº260, a.XXVII, p.4, c.4.

<sup>157</sup> Avisos diversos. Diário de Pernambuco. Recife, 22 de nov. 1854, nº268, a.XXX p.3, c.6.

escravizados<sup>158</sup>. O trabalho na estiva, os catraeiros, carroceiros etc. eram serviços que permitiam ao escravizado se distanciar de seu senhor. Assim, o escravizado tinha uma maior liberdade de locomoção, e nesse momento em que afrouxava a vigilância aproveitavam para fugir.

As atividades desempenhadas por Roberto, estivador e canoieiro, permitiram que esse escravizado fizesse relações na cidade e se tornasse conhecido. Essa fuga para dentro da cidade, ao invés do destino rural, só foi possibilitada com a ajuda de pessoas que prestasse essa solidariedade. As relações de Roberto, ao que tudo indica, eram boas para o escravo, tendo em vista a possibilidade de estar sendo acoitado por algum membro dessa rede de amizade formada por ele. O trabalho na estiva em sua sazonalidade permitia ao trabalhador ter tempo livre na cidade enquanto aguardava pelo atracamento de alguma embarcação e de serviço. A proximidade do porto do restante da cidade permitia aos indivíduos que esperavam pelo atracamento de alguma embarcação, caminhar pela cidade, ir nas praças construídas pelo governo e ir nas tavernas.

Trabalhar longe de seus senhores jogava para o poder público a responsabilidade de assumir a função de vigilante da vida urbana. Dessa forma, o governo a partir do seu aparato repressivo procurava controlar os espaços de convivência dos escravos. Essa ação de controle urbano da escravidão, no entanto, acabava por ampliar o nível de controle para as camadas dos livres e pobres da população na

necessidade de se controlar homens livres para obter um controle eficaz sobre os cativos, especialmente nos locais de grande circulação, como no Recife, onde o grande número de mestiços dificultava a identificação do escravo fugitivo, que poderia ser confundido com os chamados “vadios” que perambulavam pela cidade.<sup>159</sup>

Os anúncios de jornais deixam evidente a presença de escravizados trabalhando junto aos estivadores livres. Por ser um trabalho pesado, e como destaca Maia e Albuquerque Neto, “numa sociedade escravista o trabalho manual era desvalorizado”<sup>160</sup>, esses serviços, quando desempenhado por trabalhadores livres pertenciam as camadas mais pobres da população. Podemos inferir, portanto, partindo do censo populacional, do caráter pesado e braçal do

<sup>158</sup> SILVA, Wellington Barbosa de. Entre Sobrados e Mocambos: fuga de escravos e ação policial no Recife oitocentista In: História da escravidão em Pernambuco. CABRAL, Flávio José Gomes; COSTA, Robson (orgs). Recife: Ed.Universitária da UFPE, 2012, pp.143-168.

<sup>159</sup> MAIA, Clarissa Nunes. Sambas, batuques, vozerias e farsas públicas: o controle social sobre os escravos em Pernambuco (1850-1888). Clio – Série História do Nordeste n.16 - 1996. p. 66

<sup>160</sup> MAIA, Clarissa Nunes. ALBUQUERQUE NETO, Flavio de Sá Cavalcanti Escravizados e encarcerados: a presença de escravos na casa de detenção do Recife. In: História da escravidão em Pernambuco. CABRAL, Flávio José Gomes; COSTA, Robson (orgs). Recife: Ed.Universitária da UFPE, 2012, pp.169-186. p.175.

trabalho realizado, assim como dessa presença massiva de escravos, que a estiva no Recife era um lugar ocupado por pessoas pobres e de cor parda e preta.

Outro escravizado fugido, dessa vez um preto crioulo nos dá uma noção do trabalho pesado exercido na estiva. Como ao longo de todo o século XIX o trabalho na estiva aconteceu majoritariamente de forma braçal, devido à pouca mecanização do porto, recaía sobre os ombros dos trabalhadores o fardo pesado. Assim foi descrito Manoel, fugido no dia dois de outubro de 1850 e que “tem muitos calos nas palmas nas mãos dantes ter o ofício de estivador de navios, cujos calos foram agora cortados a navalha”.<sup>161</sup> Manoel à época do anúncio exercia a função de padeiro em uma padaria localizada no “pateo S.Cruz n.6”. O que podemos deduzir como uma ascensão dentro da condição de escravo devido a diminuição da carga de trabalho necessária no novo emprego.

Em 1852, dois anos após a fuga acima, outro anúncio, agora na seção de Avisos diversos do Diário de Pernambuco dizia:

fugio da casa de seu senhor o escravo de nome Manoel, creoulo, com os signaies seguintes: baixo, côr bem preta, fala alguma coisa embaraçado, he quebrado, traz uma funda [sic] de mola, nas palmas das mãos tem grandes calos que parecem cravos, *foi estivador de navios*, tem na testa uma cicatriz pequena, e falta de um dente na frente, no queixo de baixo, quando anda abre as pernas alguma cousa.<sup>162</sup>

Sim, foi o mesmo Manoel fugido desde 1850, e que no ano de 1852 ainda não havia sido encontrado. Nesse novo anúncio aparece o nome do seu senhor: João Luiz Ferreira Ribeiro. O endereço de entrega ainda era o mesmo, a padaria de nº6 no pátio Santa Cruz, localizado no bairro de São José.

Não sabemos ao certo qual o rumo tomado pelo preto Manoel quando fugiu de seu senhor, mas Manoel pode ter entrado para a lista dos escravizados que ao invés de juntar suas coisas e partir para o meio do mato, preferiu ficar na cidade do Recife onde provavelmente já tinha formado redes de amizade que garantisse o seu sumiço por tanto tempo.

Ao longo da pesquisa também foram encontrados anúncios nos jornais com estivadores de outras nacionalidades além da brasileira. Um escravo de 30 anos de idade, nação Rebollo, que exercia a função de estivador e de remador de lanchas, estava à venda na Rua do Pilar nº145 em 1856.<sup>163</sup> Com 30 anos de idade, esse escravo nascido em 1826, ou foi trazido para Pernambuco antes de completar os 5 anos de idade, ou provavelmente foi trazido após 1831. A segunda alternativa é a mais provável, o tráfico de escravos para Pernambuco mesmo cessado

<sup>161</sup> Escravos fugidos. Diário de Pernambuco. 5 de Out. 1850, nº 225, a. XXVI, p.4, c.5.

<sup>162</sup> Avisos diversos. Diário de Pernambuco. Recife, 20 de ago. 1852, nº186, a. XXVIII, p.3, c.4. (Itálicos nosso)

<sup>163</sup> Vendas. Diário de Pernambuco. Recife, 22 de Jul. 1856, nº172, a. XXXII, p.4, c.1

no porto do Recife em 1831, continuou nos seus diversos portos naturais. Isso acontecia com o conhecimento das autoridades e da população no geral, segundo Marcus Carvalho. Utilizando-se de uma contagem que parte apenas dos números registrados na documentação oficial, Carvalho assinala que pelo menos 40.000 escravos teriam sido traficados para Pernambuco após 1831.<sup>164</sup>

O tema do tráfico fazia parte do debate na câmara municipal do Recife por conta do “perigo de infestação genérica na cidade” por conta do tráfico. O historiador José Bento Rosa da Silva afirma que o debate envolvia corpos de africanos encontrados ao longo do Rio Capibaribe, um dos principais rios da capital.<sup>165</sup>

Esse escravo de nação rebolo, se estivesse vivo na década de 1860-1870 pode ter se juntado a tantos outros que passaram a solicitar na justiça o direito à liberdade baseado na lei de 1831, segundo a qual todos os escravos que entraram em terra brasileiras após essa data seria considerado livre.

No caso seguinte o africano de 35 anos, estivador de nome Manoel da Costa e Silva foi recolhido a casa de detenção no dia 20 de março de 1862. O status de livre ou escravo não foi mencionado para falar de Manoel da Costa, exatamente por não ser mencionado acreditamos tratar-se de um livre. O motivo da prisão desse africano não foi mencionado no jornal, diz apenas que foi recolhido “para averiguações”.<sup>166</sup>

Um anúncio de fuga de escravos nos levou ao preto Manoel. O anúncio detalhou bem as suas características físicas, como possivelmente o escravo estava vestido e as suas ocupações,

de nação angico, de 30 annos, alto, magro, secco do corpo, côr não muito preta, pernas muito finas, tem no alto da cabeça uma pequena falta de cabelos, procedida de uma pancada, que levou, julga-se ainda apparecer a cicatriz, tem não[na] mão esquerda o dedo pegado ao minimo sem unha, levoa calças e camisa de algodão americano; o qual preto era remador das lanchas dos práticos da barra, e tambem trabalhava em os navios de estiva, com os estivadores, e pescava em rede de camarão; quem o pegar, leve a Fora-deportas nº68, a Francisco Estansiláu da Costa, que é seu verdadeiro sr., e pagará promptamente a gratificação, que merecer.<sup>167</sup>

Manoel, que pode ter sido também mais um africano livre que teve seu direito à liberdade negado foi descrito no anúncio como um escravo que trabalhava nos navios onde acontecia a estiva e que este trabalhava entre os estivadores, que o anúncio deixa a entender serem estivadores livres.

<sup>164</sup> CARVALHO, Marcus. op.cit., 2010, p.136.

<sup>165</sup> SILVA, José Bento Rosa da. A Margem de cá: Experiências e vivências de africanos livres e libertos no Recife do século XIX [1831-1889]. In: Do norte ao sul: escravidão Brasil séc.XVI – séc.XIX. LIMA, Solimar Oliveira; SILVA, Rodrigo Caetano. Teresina: EDUFPI, 2018, pp.173-202. p.189

<sup>166</sup> Repartição da polícia. Diário de Pernambuco. Recife, 22 de mar.1862, nº69, a. XXXVIII, p.1, c.6.

<sup>167</sup> Escravos fugidos. Diário de Pernambuco. Recife, 16 de mar. 1844, nº64, a. XX, p.4, c.4

Mais um caso de estivador que não era brasileiro se refere ao escravo de nome José do Carmo, de nação angola. O anúncio levanta a suspeita de que José do Carmo estivesse sendo acoitado por outros estivadores. Seu senhor era José Gonçalves Ferreira Costa. A descrição do escravo foi detalhada e as suspeitas sobre os estivadores bem colocadas:

ausentou-se de casa de José Gonçalves Ferreira Costa, um seu escravo de nome José do Carmo, de nação angola, baixo e bastante reforçado, semblante prazenteiro [sic], cara redonda e barbado, tem um signal bem saliente que he seu rendido, consta que o mesmo anda trabalhando na estiva, pelo que se recommenda a todos os Srs. Estivadores o aprehendam e o mandem conduzir a casa do annunciante em Santo Amaro, junto ao palacete, que pagará qualquer despeza.<sup>168</sup>

O jornal pediu que a polícia portuária tomasse as devidas precauções quanto a possibilidade do escravo José do Carmo ter se enfiado em algum navio.

recomenda ao Illm Sr. Tenente encarregado da policia do porto, para que o mande aprehender, no caso que o mesmo subia em algum navio, porquanto o referido preto foi marujo e pode ser illudido ou illudir algum capitão, para que o admita ao serviço, como tem acontecido, tanto para os portos estrangeiros como para os do império.

Essa última preocupação contida no jornal não era infundada. A proximidade com o mar e a possibilidade de adentrar como marinheiro em um navio não era algo incomum. Como bem assinalou José Bento da Rosa e Silva, estando mais afastado de seu senhor o escravo no meio urbano não agia da maneira como bem quisesse, afinal “havia no meio urbano todo um aparelho estatal de controle: delegado, subdelegado, chefe de quarteirão, etc... além da presença do senhor com suas estratégias de controle. Mas isso não quer dizer que as fugas não existissem.”<sup>169</sup> O porto que trazia também poderia ser o porto que os levava para longe do cativo.

Assim, nas últimas décadas do século XIX, em um contexto marcado pelas expectativas de liberdade causada pelo fim do tráfico de escravo, pelos processos de liberdade que estava acontecendo, o forte movimento abolicionista, e as leis aprovadas no congresso, se meter em um navio e mudar de localidade, principalmente para os indivíduos que não possuía vínculos familiares, poderia ser uma alternativa para fugir do cativo.

Esse primeiro capítulo evidenciou a importância do porto para a cidade do Recife e para a província de Pernambuco. Procuramos expor inicialmente a estrutura ainda pouco mecanizada

<sup>168</sup> Diário de Pernambuco. 14/02/1857, nº36, p.3. A ausência de mais detalhes acerca da localização dessa matéria deve-se ao fato de o site da hemeroteca digital ter sido invadido por hackers no mês de abril e até a presente data, 24/05/2021, não ter sido ainda restaurada a década de 1850 do Diário de Pernambuco no site. <https://blogs.oglobo.globo.com/ancelmo/post/hackers-invadem-sistemas-da-biblioteca-nacional-paralisam-servicos-e-deixam-pesquisadores-em-panico.html>

<sup>169</sup> SILVA, José Bento Rosa da. Negros do mar. Marinheiros em Marias da província do sul. (1878). Saeculum-Revista de história. [28]; João Pessoa, jan./jun. 2013, pp.329-343. p. 331.

do trabalho portuário e a importância do trabalho braçal. Ao longo do século XIX, essa modalidade de trabalho trazia consigo a pecha negativa associada ao trabalho escravo, assim, trabalhos como cortar canas, empurrar carroças, carregar sacos de açúcar e algodão nas costas não eram socialmente valorizados, eram relegados aos grupos mais pobres e escravos.

Os censos permitiram que visualizássemos a maior presença de negros e pardos no estado e nas principais freguesias do Recife. O detalhamento das principais freguesias do Recife – São Pedro Gonçalves, Boa Vista, São José e Santo Antônio – e o uso de relatos de viajantes, assim como de uma bibliografia que detalha o perfil social e o cotidiano da população, nos levou a depreender desses dados que os moradores dessas freguesias próximas ao porto também trabalhavam na região portuária.

O uso dos censos e do regulamento das capitanias dos portos de 1846 trouxe maiores detalhes sobre as profissões dos habitantes dessas freguesias. A profissão “marítimo”, segundo o regulamento da capitania dos portos, englobavam também os estivadores. O cruzamento desses dados com a raça da população, indicada nos censos, permitiu-nos inferir que eram trabalhadores pardos e negros.

Durante o século XIX, ainda enquanto vigia a escravidão em território brasileiro, os estivadores já realizavam as suas lutas. A contratação dos serviços da estiva colocava-se como central nessas disputas. Os contratantes dos serviços dos estivadores sempre buscando baixar o preço do serviço, jogava sobre os ombros dos trabalhadores o fardo e tentavam diminuir os salários. Os estivadores, por outro lado, se organizavam em grupo e reivindicavam aquilo que estava no regulamento – apenas trabalha na estiva aqueles trabalhadores matriculados na capitania do porto. Exigir o cumprimento da lei era o que lhes cabia frente a força dos poderosos do porto.

Por fim, nesse capítulo vimos que os serviços de estiva do porto do Recife contaram com presença considerável de escravos. Por meio das matérias de jornais podemos identificar os anúncios de vendas e fugas que evidenciam que o trabalho na estiva era ocupado socialmente pelos grupos subalternos.

Sigamos agora para a fundação de sua Sociedade e as novas formas de lutas desses trabalhadores.

### **3 A UNIÃO FAZ A FORÇA: ORGANIZAÇÃO DOS ESTIVADORES DO PORTO DO RECIFE**

Esse segundo capítulo inicia-se com a fundação da Sociedade União Beneficente dos Estivadores. Aqui iremos tratar de forma detalhada os pontos do estatuto elaborado pelos estivadores, seus significados para uma população que vivia numa sociedade marcada pela repressão policial, pelo desemprego, pela ausência de direitos sociais. Nesse capítulo veremos como os trabalhadores enxergavam na Sociedade e atuavam por meio dela como um meio de consolidar a cidadania projetada pelo fim da escravidão e pela Proclamação da República. O direito à associação, o direito à greve, mesmo que limitados, eram ferramentas que foram utilizadas de maneira estratégica visando principalmente sanar as principais debilidades enfrentadas na sociedade em que o governo se ausenta da realização de políticas sociais.

A Sociedade União Beneficente dos Estivadores surgiu no imediato pós-abolição, ou seja, três anos após o fim da abolição e dois anos após a Proclamação da República, aqueles sujeitos que já realizavam o serviço da estiva, promoveram a organização coletiva dos estivadores em uma organização associativa que teriam diversos fins: exclusivo sobre a contratação do serviço na estiva, organização do trabalho, auxiliar os trabalhadores e suas famílias em suas demandas sociais, frente a um contexto marcado por desemprego e dificuldades e repressão policial.

Se associar em organizações mutualistas era uma prática existente e difundida ao longo do século XIX, no entanto, foi apenas no final do século XIX que esses trabalhadores vieram se organizar. As experiências da escravidão, a valorização do documento escrito, a cobrança do cumprimento do que foi escrito e acordado era um costume nas práticas reivindicativas dos estivadores. Se foi acordado, exigia-se que fosse cumprido. As dificuldades enfrentadas no âmbito social e familiar, como foi o caso do aumento do preço dos gêneros alimentícios era um dos motivos elencados como forma de exigência de aumento salarial. Se aumentava o custo de vida, nada mais justo que aumentar o preço da força de trabalho, reivindicavam os trabalhadores.

Trabalho e cidadania andavam de mãos dadas. A organização foi uma forma de buscar a consolidação de seus direitos. Materializavam em seu estatuto e na Sociedade as principais demandas políticas, sociais e econômicas do seu contexto. Auto-organização, solidariedade com outras organizações, soberania das assembleias e do que foi resolvido coletivamente entre os estivadores foram práticas desses sujeitos.

Justiça, mesmo em uma sociedade marcada pela perseguição policial a categoria, no dia a dia, por conta da cor de sua pele e de todos estigmas que a profissão de estivador carregava nas costas, o estivador cobrava que a justiça fosse cumprida. Seus estatutos foram a materialização de demandas que consideravam direitos aos cidadãos que passaram a ser com a proclamação da República. Nada mais lhes seriam tirado sem que houvesse protesto.

A unidade em torno da Sociedade já diz bastante que mesmo existindo conflitos dentro e fora do porto, a solidariedade dos trabalhadores também se fazia presente. As brigas internas por questões de trabalho não diminuem a importância da solidariedade existente frente as injustiças colocadas pelos patrões, pelo preço do salário, pelo preço dos alimentos, pela ação policial. Os estivadores não foram em nenhum momento uma categoria marcada pela harmonia onipresente, afinal nem um grupo o é, mas isso não foi entrave na sua consolidação enquanto grupo.

### 3.1 O DIREITO À ASSOCIAÇÃO

Vem se consolidando na historiografia que estuda o período abolicionista, a República e a ação das classes populares, que o final do século XIX foi um período marcado pela participação da classe trabalhadora nas lutas por direitos políticos, liberdade e cidadania.<sup>170</sup> Em Pernambuco esse processo de participação popular não foi diferente e isso se refletiu na construção de entidades coletivas que eram reflexo dessas movimentações ao mesmo tempo em que incentivavam o engajamento e participação política. Em sua tese sobre a participação das classes populares no Recife em finais do século XIX, Felipe Azevedo e Souza apresenta a

---

<sup>170</sup> Em Pernambuco os trabalhos de Marcelo Mac Cord têm mostrado essa participação das classes populares nesses processos importantes do final do século XIX e início do século XX, veremos ao longo do texto várias referências a esse autor. Sua principal obra, até o momento do presente trabalho, *Os artífices da cidadania. Mutualismo, educação e trabalho no Recife oitocentista*. Campinas, SP: Editora Unicamp, 2012. Outro trabalho importante que embasou a atuação das classes populares foi a tese de Felipe Azevedo e Souza, onde o autor analisa a participação das classes populares nesses eventos importantes que permearam todo esse período estudado aqui nessa dissertação – abolição, eleições, república etc. *A participação política das classes populares em três movimentos, Recife (c. 1880 – c. 1900)*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2018. O recente artigo de Alessandro Felipe Meneses Gomes explora como os carroceiros atuaram politicamente em torno dos seus direitos, na luta contra o Estado e contra as empresas de transporte entre 1870 e 1890. *Os carroceiros do Recife (1870-1890): organização, insubordinação e relações de poder*. *Mundos do Trabalho, Florianópolis* | v. 12 | p. 1-18 | 2020. Israel Ozanam foi outro que ainda nessa década desenvolveu trabalho estudando os capoeiras do Recife e em sua dissertação perpassa o período do final do século e a participação da população na política do contexto. *Capoeira e Capoeiras entre a Guarda Negra e a Educação Física no Recife*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Pernambuco, 2013. Em trabalho também recente Karla Hegeane Vieira de Lima analisa a atuação cotidiana dos fressureiros no Recife, seu processo de organização, greves e embates com as autoridades públicas e com os patrões. *Trabalho, cultura e política no matadouro da cabanga: os fressureiros do Recife (1900-1920)*. Dissertação (mestrado em História) - Universidade Federal de Pernambuco, 2019.

experiência de Joaquim Nabuco em sua campanha eleitoral de 1887. Nabuco, segundo Azevedo e Souza, que entrou em contato direto com a população em sua campanha percebia “que a condição social marcada pela pobreza, em nada implicava desinteresse ou apatia política.”<sup>171</sup> Segundo Marcelo Mac Cord, nos primeiros anos da República “os trabalhadores especializados com mais experiência organizativa ainda ambicionavam construir uma entidade que representasse toda a classe ou atrair para alguma existente essa missão.”<sup>172</sup> Ainda segundo esse autor, as formas de organização de cada setor não eram homogêneas, e isso variava segundo a cultura associativa de cada grupo, os interesses, composição, etc., acreditamos que ele se refira ao perfil social e étnico e de gênero, além das demandas sociais que cada grupo via como estratégico em suas lutas. Afinal, é importante a compreensão de que os diferentes grupos de trabalhadores em Pernambuco não conformavam um todo homogêneo.

O fim da escravidão no Brasil colocou os trabalhadores e trabalhadoras numa mesma situação, formalmente falando, de venda de sua força de trabalho. Isso, segundo Mattos não significou uma homogeneidade real da classe<sup>173</sup>. Além dos fatores escravidão/cor, a imigração, nacionalidade, idade e gênero são destacados pelo autor para destacar essas ausências de homogeneidade. Sobre esse ponto, vale destacar a reflexão de E. P. Thompson acerca de como a experiência se faz importante na conformação da classe. Primeiramente, classe na nossa compreensão, assim como na de Thompson, traz consigo a noção de relação histórica.<sup>174</sup> A classe, segundo Thompson,

acontece quando alguns homens, como resultado de experiências comuns (herdadas ou partilhadas), sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra outros homens cujos interesses diferem (e geralmente se opõe) dos seus. A experiência de classe é determinada, em grande medida, pelas relações de produção em que os homens nasceram – ou entraram involuntariamente.<sup>175</sup>

Assim, em paralelo aos eventos importantes como o fim da escravidão e a proclamação da República, as experiências desses sujeitos em seu cotidiano – no lazer, no trabalho, o desemprego, família, a fome, as greves– foram o que conformaram a classe. O contexto em que estavam envolvidos e atuando conta muito para a experiência comum desses sujeitos em direção à uma determinada posição política e ideológica específica.

---

<sup>171</sup> SOUZA, Felipe Azevedo. A participação política das classes populares em três movimentos, Recife (c. 1880 – c. 1900). Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2018. p.36

<sup>172</sup> MAC CORD, Marcelo. Direitos trabalhistas em construção: as lutas pela jornada de oito horas em Pernambuco, 1890-1891. Tempo (Niterói, online) | Vol. 22 n. 39.p.175-195 jan-abr.,2016. p.180

<sup>173</sup> MATTOS, Marcelo Badaró. Escravizados e Livres. Experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008. pp.54-55

<sup>174</sup> THOMPSON, E.P. A formação da classe trabalhadora. A árvore da liberdade. Vol 1. Rio de Janeiro/São Paulo: Paz e Terra, 2019. p.10

<sup>175</sup> Idem. p.10

Já a consciência de classe, para o historiador britânico, “é a forma como essas experiências são tratadas em termos culturais: encarnadas em tradições, sistemas de valores, ideias e formas institucionais. Se a experiência aparece como determinada, o mesmo não ocorre com a consciência de classe.”<sup>176</sup> Ou seja, esses trabalhadores atuaram em conjunto por conta de uma experiência semelhante com a vida social do período o que os levaram a ver na organização coletiva uma saída para enfrentar os dilemas que cercavam sua vida. A consciência de classe e a experiência se entrelaçam, pois o contexto, o passado, o presente, o cotidiano e as formas de sociabilidade são importantes para o sujeito conformar essa consciência de classe. O tráfico interprovincial de escravos, as experiências da escravidão, o processo abolicionista, o trabalho, as dificuldades existentes nesse, o desemprego, questões familiares, o convívio coletivo são alguns elementos que precisamos elencar para entender as razões para esses sujeitos se associarem.

Dessa maneira, compreendemos que a classe trabalhadora brasileira que se conforma ao longo do século XIX, estava presente no seu próprio fazer-se e assumiu diferentes formas de lidar com as situações específicas do contexto em que estava envolvida. Os estivadores do porto do Recife em suas experiências e construção da categoria ao longo do século XIX, como vimos no capítulo 1, construíram um repertório de lutas que foi importante nos embates que travou.

Isso fez com que o associativismo, forma de organização adotada por grande parte dos trabalhadores ao longo do século XIX, fizesse parte do repertório de escolhas e possibilidades que os trabalhadores portuários de Pernambuco disponibilizavam. Por outro lado, se essas experiências com o contexto específico tivessem sido diferentes, se não fossem pessoas das classes mais pobres, se não sentissem o preço da exclusão política e social por parte do Estado, tanto a consciência de classe quanto os rumos tomados poderiam ser diversos.

Mac Cord e Batalha em trabalho recente, e importante para o debate historiográfico sobre o mutualismo e o associativismo, fizeram um resgate histórico e aludem ao caráter histórico dessas formas de organização. Os autores afirmam que esse debate ganhou corpo com o Iluminismo, século XVIII, em momento de luta pela participação social com mais amplitude, no desejo pela maior participação política, em que ruía “um mundo de Antigo Regime que acreditava no encantamento e no destino marcado pelo nascimento.”<sup>177</sup> A tais mudanças históricas, segundo os autores, idealizadas pelas elites letradas e proprietárias, também

---

<sup>176</sup> Idem. p.10

<sup>177</sup> CORD, Marcelo Mac; BATALHA, Cláudio H.M. Introdução – Experiências associativas e mutualismo no Brasil. In: Organizar e proteger: Trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (século XIX e XX). Campinas: Editora Unicamp, 2014. p.11.

estiveram atentos os trabalhadores e trabalhadoras. Essas novas formas de associativismo “seriam muito importantes tanto para suas demandas sociais mais amplas quanto para o fortalecimento de suas estratégias de proteção e de organização”<sup>178</sup>

No Brasil essa forma de organização acabou ganhando mais importância nas primeiras décadas do século XIX. As elites brasileiras criaram suas sociedades e os grupos subalternos não ficaram de fora. Esse processo também foi vivenciado em Pernambuco com a criação de sociedades de trabalhadores ao longo do século XIX.<sup>179</sup>

As associações mutualistas, ou sociedade de socorro mútuo se organizavam a partir da livre associação de seus filiados. De acordo com Marcelo Badaró Mattos, os trabalhadores

pagavam uma “jóia” para ingressar e contribuía com uma mensalidade para ter direito a recorrer ao caixa da mutualidade em função de determinadas necessidades, como ajuda monetária em casos de doença e para enterros – as formas mais comuns nos estatutos -, bem como em situações de invalidez, prisão ou pensão para viúvas.<sup>180</sup>

Conforme assinala Marcelo Mac Cord, os trabalhadores da Liga Operária Pernambucana afirmaram que seu estatuto foi baseado em suas congêneres estrangeiras – belga, portuguesa e norte-americana.<sup>181</sup> Os ventos de fora chegavam também com inspirações políticas, através das notícias dos jornais. As lutas travadas por suas congêneres no exterior estampavam as páginas dos jornais pernambucanos.

O jornal A Epocha, órgão do partido conservador, em 1889 trouxe notícias de Londres onde “os marinheiros e estivadores do Tamisa declararam-se em greve, pedindo aumento de salário”.<sup>182</sup> A greve foi marcada por vários eventos, e o jornal, no intuito de melhor “avaliar o caracter que tem tomado esta lucta entre o capital e o trabalho” elucidou os detalhes. Começou falando dos prejuízos do comércio marítimo com tal greve e que a polícia não conseguiu lidar com um conflito ocorrido na ponte de Londres. Outro aspecto que nos interessa bastante na greve londrina foi a ação violenta dos grevistas contra os trabalhadores que não aderiram à greve, fazendo esses últimos abandonarem os postos de trabalho. O jornal continua com sua descrição falando em medo, violência, como era de se esperar, mas também fala em números – 130 mil grevistas. A greve já não era mais apenas em Londres, outras cidades haviam aderido. Enquanto as reuniões aconteciam, mais trabalhadores juntavam-se a greve e a solidariedade se fazia necessária, dado que sem trabalho muitos não tinham o que comer. Visto isso os

<sup>178</sup> Idem. p.12.

<sup>179</sup> CORD, Marcelo Mac. Os artífices da cidadania. Mutualismo, educação e trabalho no Recife oitocentista. Campinas, SP: Editora Unicamp, 2012.

<sup>180</sup> MATTOS, Marcelo Badaró. Escravizados e Livres: Experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008. p.91

<sup>181</sup> CORD, Marcelo Mac. Op.cit., 2016, pp.180-181.

<sup>182</sup> Greve em Londres. A Epocha. Recife, 9 de out. 1889, nº45, a.I, p.2, c.2-3.

trabalhadores organizaram “diversas comissões para socorrer os operários sem trabalho”. A intervenção de um bispo também foi outro aspecto que marcou a notícia por trazer a legitimidade a luta por justiça por parte dos trabalhadores, que inicialmente pediam aumento salarial. Outro aspecto relevante na notícia foi os auxílios pecuniários que os grevistas recebiam de Sydney, Austrália. O modo como o Jornal pernambucano relatou o caso, em detalhes, mostra que havia certo temor em relação as possibilidades de eventos semelhantes acontecerem por essas terras.

Outras greves estamparam as manchetes jornalísticas nesse fim de século, não apenas vindos da Europa, mas na América Latina, no Brasil e também o próprio estado pernambucano. Em 10 de janeiro de 1889, o Diário de Pernambuco informava que houvera greve dos estivadores em Montevideo.<sup>183</sup> Sobre essas influências externas e a chegada das informações de greves e mobilizações do exterior, Fernando Teixeira, estudando o porto de Santos, afirma que os marítimos eram quem viabilizavam os “frequentes contatos com militantes de outras cidades e países.”<sup>184</sup> Que os marinheiros desempenhavam o papel de gazeteiro das ideias e notícias vindas do exterior. E seguindo em sua reflexão concorda que os marítimos, por seu estilo de vida, na maior parte do tempo desenvolvido a “margem da sociedade”, têm a reputação de trabalhadores mais abertos a teorias revolucionárias por serem operários excessivamente explorados.<sup>185</sup> Os ventos poderiam então soprar porto adentro através dos marítimos e chegar aos ouvidos daqueles que realizavam a carga e descarga dentro dos porões dos navios.

O fim do Império e a Proclamação da República foi um marco importante para a ação política dos trabalhadores pernambucanos. Os movimentos grevistas saíram de um número de 4 em toda a década de 1880 para 29 entre os anos de 1890 e 1893, e ampliando de 1890 para 1906, Azevedo e Souza identificou 56 manifestações grevistas em Pernambuco. Para Souza “depois de 1890 o apelo à greve se reconfigurou em um movimento que acompanhava uma ampliação da percepção de legitimidade das lutas por melhores condições de vida dos trabalhadores.”<sup>186</sup> Essas mobilizações grevistas, segundo o autor, teriam ocorrido no bojo dos debates nos primeiros anos Republicanos sobre o direito a greve e a reformulação do Código

---

<sup>183</sup> Notícias do Pacífico, Rio da Prata e Sul do Império. Diário de Pernambuco. Recife, 22 de jan. 1889, nº17, a.LXV, p.2, c.4

<sup>184</sup> Silva, Fernando Teixeira da. Operários sem patrões: Da Barcelona à Moscou brasileira (trabalho e movimento operário em Santos no entreguerras). Campinas, SP: Tese (doutorado), 2000. p.143.

<sup>185</sup> Idem. pp. 144-145

<sup>186</sup> SOUZA, Felipe Azevedo e. A participação política das classes populares em três movimentos, Recife (c. 1880 - c. 1900). Campinas, SP: Tese (doutorado), 2018. p.169

Penal. Inicialmente o texto criminalizava as greves, mas após mobilização popular dos trabalhadores o texto foi reformulado.<sup>187</sup>

Entretanto, como já destacado no primeiro capítulo, mesmo com toda ebulição proporcionada pela chegada da República, os trabalhadores pernambucanos não se organizaram da noite para o dia. Ao longo do século XIX, destaca Marcelo Mac Cord, houve uma forte cultura associativa em alguns grupos pernambucanos, principalmente onde os serviços dependiam de sua força de trabalho, “especialmente após 1860, com a aprovação da Lei dos Entraves.”<sup>188</sup> O que ficou conhecido como Lei dos Entraves fez parte de uma ação imperial que por meio de uma lei e um decreto, a primeira de 22 de agosto de 1860 e o segundo de 19 de dezembro do mesmo ano, tinham por objetivo “disciplinar o que à época era chamado de espírito empresa, ou seja, a livre iniciativa.”<sup>189</sup> Com essa lei ficou estabelecido que os homens livres que fossem criar grupos de socorros mútuos, como foi o caso dos estivadores, teriam que apresentar o estatuto da nova entidade às autoridades públicas.

Não foi na década de 1860, como veremos, mas as possibilidades abertas pelo contexto em que viviam os estivadores, com associações mutualistas surgindo, greves internacionais, nacionais e locais que lograram em seus objetivos podem ter servido como base de exemplos de formas de lutas. Como apresentei na primeira parte desta dissertação, os estivadores travaram seus próprios embates em torno do trabalho. Navegaremos agora junto com nossos trabalhadores.

### 3.2 A FUNDAÇÃO DA SOCIEDADE UNIÃO BENEFICENTE DOS ESTIVADORES

A atual sede do Sindicato dos Estivadores nos Portos no Estado de Pernambuco, localizada na Rua do Apollo nº158, bairro do Recife, ostenta em sua fachada (figura 5) a data de fundação desse sindicato – 19 de março de 1891. Dessa forma, segundo o registro desses trabalhadores, formava-se, em menos de dois anos de declarada a República, a sua sociedade, que teve por nome inicial Sociedade União Beneficente dos Estivadores.

O período de quase dois anos que marcou o fim da abolição e a proclamação da República contou com o envolvimento de associações de pessoas de cor no debate político, afinal eram livres. Petrônio Domingues nos apresenta, para o Rio de Janeiro, um cenário marcado pela participação das pessoas de cor nos debates sobre o sistema político brasileiro. A

---

<sup>187</sup> SOUZA. Idem. p.170.

<sup>188</sup> MAC CORD. op.cit, 2016, p.179

<sup>189</sup> MAC CORD; BATALHA, op.cit., 2014. p.13.

defesa da monarquia carregava vários significados, para as pessoas de cor, a República trazia no horizonte a possibilidade de ampliação dessa participação política.<sup>190</sup> Em Pernambuco não foi diferente.

Aquela quinta-feira da fundação da Sociedade União Beneficente dos Estivadores pode não ter sido registrada em nenhum dos jornais da cidade à época<sup>191</sup>. Contudo, a partir do livro de Registro dos Sócios do sindicato dos estivadores, temos os registros de que trabalhadores antigos presenciaram essa fundação mencionada.

Trata-se por exemplo do associado Manoel Felipe do Nascimento, apelidado de “Boa Vista”, nascido em 14 de dezembro de 1857, natural do Rio Grande do Norte. Manoel, segundo consta nesse livro de registro de sócios, “trab[alha]. Desde 12,1,1890 um anno antes da fundação da sociedade. Assistio a fund[ação]. Mas só entrou como sócio em 1893.”<sup>192</sup>

Figura 6 - Fachada do Sindestiva – PE



Fonte: Autor da dissertação

Pessoas como o associado Manoel Felipe são amostras de que já existia na sociedade um longo caminho percorrido, ele tinha 34 anos quando a sociedade foi fundada, mas por que

<sup>190</sup> DOMINGUES, Petrônio. Cidadania por um fio: o associativismo negro no Rio de Janeiro (1888-1930). *Revista Brasileira de História*, vol. 34, nº 67. pp.262-264

<sup>191</sup> Foram consultados na pesquisa os principais jornais pernambucanos à época. O Diário de Pernambuco

<sup>192</sup> Sindicato dos Estivadores de Recife. Registro do Sócio J a Z. 1926 a 1952.

a sociedade surgiu naquele momento específico? Quais os elementos que possibilitaram esse surgimento? Quem eram os sujeitos fundadores?

O momento político vivido proporcionou uma maior politização dessa categoria. Os estivadores, como mostrado no primeiro capítulo, foram compostos por uma população que quando não eram integrados por escravizados, eram trabalhadores livres pobres negros ou pardos. O processo de abolição e o respectivo fim da escravidão promoveram forte participação das classes subalternas. Emília Viotti da Costa afirma que “entre os abolicionistas havia imigrantes, negros livres ou libertos – homens e mulheres das mais variadas proveniências e camadas sociais.”<sup>193</sup> Ainda segundo esta autora, as mobilizações nos últimos anos da escravidão eram constantes e que

nada parecia indicar que o momento da vitória estivesse tão próximo. Um novo projeto apresentado por Jaguaribe não encontrara número para votação. O ministério parecia decidido a manter a questão no pé em que estava, sem nenhuma alteração. Contudo, enquanto o Parlamento continuava aparentemente imobilizado, a abolição se fazia nas cidades e nos campos, à margem da lei.<sup>194</sup>

A chegada da República também proporcionou um contexto de maior participação política dos estivadores, o que fez aumentar o seu repertório de lutas. Colocamos também que o aumento das greves de outras categorias em Pernambuco no Brasil e no mundo foi outro elemento que deve ter congregado para a escolha da fundação de uma sociedade.

Foi nesse contexto, aliados a ação dos sujeitos pela consolidação de sua liberdade e cidadania que devemos buscar as razões para o surgimento da Sociedade. Assim como Manoel Felipe haviam outros sujeitos que na estiva lidavam com as contradições diárias do trabalho e viam na organização formas de enfrentar as dificuldades. Eric Hobsbawm, em texto clássico sobre os sindicatos portuários, reflete sobre como condições específicas, repetindo-se dentro de um padrão conjuntural, podem ser os fatores chave para o surgimento ou fortalecimento de um sindicato.<sup>195</sup>

O surgimento e manutenção de uma sociedade não era trabalho fácil. Maria Cecília Velascos e Cruz em artigo sobre a Sociedade e Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, do Rio de Janeiro, notou que a sociedade após suas primeiras aparições, com anúncios nos jornais, desapareceu até que fosse refundada em outro momento e com maior expansão.<sup>196</sup>

<sup>193</sup> A Abolição. COSTA, Emília Viotti da. 9º ed. São Paulo: Editora Unesp, 2010.116

<sup>194</sup> Idem. pp. 123-124

<sup>195</sup> HOBBSAWM, Eric J. Sindicatos nacionais Portuários. In: Os trabalhadores: Estudos sobre a História do Operariado. São Paulo/Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2015. p.

<sup>196</sup> CRUZ, Maria Cecília Velascos e. Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade e Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, Rio de Janeiro, 1905-1930. *Afro-Ásia*, nº 24 (2000), 234-290. pp.244-245

As dificuldades para o estabelecimento de uma sociedade para além das demandas burocráticas, exige a auto-organização dos trabalhadores, enfrentamento aos patrões e ao governo.

Um trabalhador do trapiche e café, negro e que chegara a conhecer um dos fundadores da sociedade, em entrevista a Maria Cecília Velascos e Cruz, afirmou que a sociedade surgiu como uma necessidade de organização do trabalho.<sup>197</sup> Afinal, o trabalho na estiva tanto no Rio, quanto em Liverpool, e também em Pernambuco surge anteriormente a formação da sociedade e tinha suas formas próprias de organização do trabalho. A Sociedade, como organizadora do trabalho, significava, deste modo, a institucionalização formal de estruturas formais de organização do trabalho.

A noção de trabalho, aliás, também passava por ressignificações. Sidney Chalhoub em obra sobre o cotidiano dos trabalhadores carioca, afirma que “o processo que culminou no 13 de maio [...] realizou finalmente a separação entre o trabalhador e sua força de trabalho.”<sup>198</sup> Colocava-se o desafio dos proprietários terem que lidar com o fato de não possuírem os detentores da força de trabalho. Para as classes possuidoras, era necessário que o liberto se tornasse um trabalhador e vendesse sua força de trabalho. Para isso foram adotadas medidas que obrigassem os trabalhadores a estarem empregados e vender seus serviços e, ainda segundo Chalhoub,

era preciso também um esforço de revisão de conceitos, de construção de valores que iriam construir uma nova ética do trabalho. [...] O conceito de trabalho precisava se despir de seu caráter aviltante e degradador característico de uma sociedade escravista, assumindo uma roupagem nova que lhe desse um valor positivo, tornando-se elemento fundamental para a implantação de uma ordem burguesa no Brasil.<sup>199</sup>

Foi em torno da noção de trabalho idealizada pelas classes dominantes que se passou a se distinguir os “bons cidadãos” das “classes perigosas” na sociedade em construção. O trabalho assalariado passa, portanto, a ser carregado de um conteúdo positivo. A associação entre essa ética do trabalho e o indivíduo geraria o “bom operário”, laborioso, ordeiro etc.<sup>200</sup> Essa transformação do liberto, e da população pobre em geral, em trabalhadores não deveria acontecer apenas pela via da repressão, com mais efetivo policial e leis que proibissem a vadiagem. Educar esse trabalhador “significa transmitir-lhe a noção de que o trabalho é o valor supremo da vida em sociedade; o trabalho é o elemento característico da vida ‘civilizada’”.<sup>201</sup>

<sup>197</sup> Idem, pp.282-283.

<sup>198</sup> CHALHOUB, Sidney. Trabalho, Lar e Botequim. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque. Campinas, São Paulo: Editora Unicamp, 2014. p.65.

<sup>199</sup> Idem.,p.65.

<sup>200</sup> BATALHA, Cláudio H. M. Identidade da classe operária no Brasil (1880-1920): Atipicidade ou legitimidade?. Revista brasileira de História, São Paulo. V.12, nº23/24 pp.111-124, set.1991 – ago.1992. p.119

<sup>201</sup> CHALHOUB, 2014. op.cit., 2014, p.69.

A valorização do trabalho foi exprimida também na arquitetura e nas reformas urbanas pensadas para o Recife desde meados do século XIX. As proclamações ao trabalho, segundo Raimundo Arrais, poderiam ser materializadas nas instituições e edificações da cidade. Adequadas a uma beleza arquitetônica que visavam se adequar a um padrão de bom gosto:

A Casa de Detenção, em Santo Antônio, à margem do rio, olhando para a Boa Vista, possuía um sistema moderno de encarceramento que atuava sobre o mundo do trabalho, na medida em que emergia como o corretivo que a ordem impunha à vadiagem que subtraía os indivíduos da sociedade produtiva e civilizada. O Mercado São José, admirável construção em ferro, no bairro de São José, construída em 1875, organizava o trabalho conforme as regras de ordem e salubridade, pretendendo ainda reforçar, com a eliminação dos monopólios, o poder efetivo dos administradores da cidade. O Teatro Santa Isabel, a realização mais prestigiosa e dispendiosa da administração de Rego Barros, obra de Vauthier, íris substituir o decadente edifício intitulado Capoeira, que servia de Teatro público e que causava má impressão aos visitantes estrangeiros.<sup>202</sup>

O tempo do trabalhador também teria que ser otimizado, e para isso existia o relógio, na qual este ganha cada vez mais espaço no cotidiano do trabalhador urbano. O relógio era quem tocava a batuta do início e do término do trabalho. A hora da labuta e a hora do lazer. No Recife a hora oficial passou a se guiar pelo relógio que a Associação Comercial instalou no Arsenal da Marinha em 1875.<sup>203</sup> Tratava-se, segundo o jornal citado pelo autor, de “uma peça de pequeno calibre, que posta no Arsenal da Marinha em comunicação com o relógio, dispara precisamente ao meio dia um tiro, por meio da electricidade.”<sup>204</sup>

Além disso, no Recife os espaços públicos eram construídos sob a ótica dessa civilização do progresso que estava em construção. O discurso das elites, segundo Arrais, era o de que o repouso público estava carregado de significado ligado as reformas sociais que estavam sendo colocadas em vigor, acerca da noção de trabalho. De acordo com o autor,

ao refrigério das brisas temperadas pela vegetação, os encontros e palestras nos cafés, gabinetes de leitura, o caminhar por entre as alamedas, o descanso oferecido àquele que trabalhava, o membro das *classes produtivas, o operário*. Os jardins não deveriam servir ao ócio e à vadiagem que proliferava pelos cabeços das pontes, portas de mercados e pátios de igreja.<sup>205</sup>

O ócio, ou melhor, o conceito de vadiagem das classes populares foi um dos aspectos que fez parte da construção da ideologia do trabalho pelas elites. A vadiagem era o oposto do trabalho. De acordo com Chalhoub, o conceito de vadiagem se construiu no parlamento no final do século XIX a partir de um processo de inversão dos termos: “todos os predicados associados

<sup>202</sup> ARRAIS, Raimundo. O Pântano e o Riacho. A formação do espaço público no Recife do Século XIX. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2004. pp.212-213

<sup>203</sup> ARRAIS, Idem., p.358.

<sup>204</sup> Melhoramentos públicos. Jornal do Recife. Recife, 7 de ago. 1875, nº178, a.XVIII, p.2, c.3

<sup>205</sup> ARRAIS, op.cit., 2004 p.245.

ao mundo do trabalho são negados quando o objeto de reflexão é a vadiagem. Assim, enquanto o trabalho é a lei suprema da sociedade, a ociosidade é uma ameaça constante à ordem.”<sup>206</sup>

Essa ética do trabalho se fez presente junto as classes populares e em diversas correntes políticas do movimento operário. O conceito pensado pelas classes dominantes sofre suas modificações a partir das experiências que as classes subalternas tem com o trabalho. Cláudio Batalha afirma que o Partido Operário Brasileiro lançou em seu programa político de 1906 o combate ao ócio, ao alcoolismo.<sup>207</sup> No movimento operário essa ética do trabalho foi utilizada para legitimar o ofício desses trabalhadores e até o próprio grupo, sociedade beneficente ou associação mutualista no qual estão inseridos.

Por isso, faz-se importante distinguir o sentido da valorização do trabalho para a classe dominante e o seu significado no discurso operário. Dessa forma, “no primeiro caso, o trabalho legitima socialmente o indivíduo; no último, é o grupo ou o conjunto da classe que encontra sua própria legitimidade”.<sup>208</sup>

Essa construção enquanto grupo, vale ressaltar, ocorria em um contexto que controlava a existência desses indivíduos. Afinal, como destaca Wlamyra Albuquerque, as últimas décadas do século XIX, que tem como cenário a desagregação da escravidão, crise da monarquia

estavam sendo reconstruídos, não sem disputa, sentidos sociais e políticos da liberdade e da cidadania para a chamada “população de cor”. Nas últimas décadas do século XIX, geralmente de maneira velada, práticas baseadas na ideia de raça foram se fazendo notar nos debates jurídicos, nas decisões políticas, na construção de memórias e símbolos da escravidão, nos prognósticos e planos para o futuro da nação.<sup>209</sup>

Mas assim como aconteceu em lugares como o Rio de Janeiro e em São Paulo, a instauração da ordem burguesa, com seus hábitos e valores não se deu sem resistência, e, logo, encontrou obstáculos para a sua imposição. Como vimos no início do capítulo e veremos com detalhes mais adiantes, as greves cresceram consideravelmente e os trabalhadores passaram a se organizar cada vez mais em partidos, Sociedades beneficentes, associações mutualistas e sindicatos.

Segundo Marcelo Mac Cord é impossível dissociar “as lutas contra a precarização do trabalho (e da liberdade) dos significados da República e do fim da escravidão. Uns alimentavam os outros.”<sup>210</sup> Essa afirmativa, no texto do autor, refere-se aos trabalhadores

<sup>206</sup> CHALHOUB, op.cit., 2014, p.73.

<sup>207</sup> BATALHA, op.cit., 2014, p.120.

<sup>208</sup> Idem., p.120.

<sup>209</sup> ALBUQUERQUE, Wlamyra R. de. O Jogo da dissimulação. Abolição e cidadania negra no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2009. p.34.

<sup>210</sup> CORD., op.cit., 2014 pp. 186-187.

especializados. Guardadas as especificidades, acreditamos que também se encaixa no contexto dos estivadores do porto do Recife.

A abolição, em muitos casos, foi acompanhada de migrações para as regiões urbanas. Contudo, no caso do Recife, Peter Eisenberg pontua que “os ex-escravos ficavam na zona da mata porque não havia qualquer outro lugar para ir. “Nas regiões urbanas pesava já um excedente da população que desde o começo do século constituía um problema social””.<sup>211</sup> De fato, numa comparação entre os censos de 1872 e de 1890 podemos perceber que o município do Recife diminuiu levemente sua população e saiu de 116.721 habitantes, incluindo 15.186 escravizados, para 111.556 em 1890.<sup>212</sup> Não podemos assumir a premissa de que esses mais de 15 mil escravos estavam desempregados após o fim da escravidão, mas a maioria pode ter enfrentado o desemprego. E na busca por trabalho, um espaço com grandes possibilidades de emprego era a rua. Segundo Mattos, “as ruas, que antes eram terreno predominantemente dos escravos, agora se constituíam em disputado leque de opções de sobrevivência para aqueles que não encontravam espaço no mercado formal de trabalho, ou não se conformavam às suas regras”.<sup>213</sup>

O setor portuário era uma área que agregava esses trabalhadores que procuravam trabalho na rua. A estiva surgia como uma boa oportunidade de se conseguir emprego, afinal, não exigia tanta qualificação para a execução do trabalho. O mesmo acontecia fora do Brasil, onde segundo Hobsbawm, no porto de Londres “os estivadores habilitados não possuíam um conjunto-padrão razoável de qualificações e experiências.”<sup>214</sup> No entanto, com o desemprego em alta, não havia emprego para todos. Ranulpho Prata em seu romance mostra a dificuldade com a qual José Severino, personagem principal, se depara para conseguir se empregar na região portuária de Santos.<sup>215</sup>

A busca por trabalho fazia parte de diversas demandas que a classe trabalhadora colocava em seu horizonte de lutas nesse período. Longas jornadas de trabalho, trabalho precário e perigoso, ausência de auxílio por parte do Estado. Nas palavras de Cláudio Batalha,

esses trabalhadores moravam em habitações precárias, como os cortiços; na periferia dos centros urbanos, padecendo problemas de transporte e de infra-estrutura; ou, ainda, submetidos ao controle patronal, caso das vilas operárias das empresas. No caso de doença, invalidez ou desemprego, o trabalhador que não contasse com um fundo beneficente da empresa, ou que não contribuísse por sua própria iniciativa para

<sup>211</sup> EISENBERG, Peter L. Modernização sem mudança. A indústria açucareira em Pernambuco 1840-1910. Rio de Janeiro: Paz e Terra; Campina: Universidade Estadual de Campinas, 1977. p.202

<sup>212</sup> Censos – 1872; Ministério da Indústria, viação e obras públicas – Diretoria Geral de Estatísticas 1890, pp. 106-107

<sup>213</sup> MATTOS, op.cit., 2008, p.49.

<sup>214</sup> HOBBSAWM, op.cit., 2015, p.286.

<sup>215</sup> PRATA, Ranulpho. Navios Iluminados. São Paulo: Scritta, 1996.

alguma forma de sociedade que fornecesse auxílios, via-se inteiramente desassistido e tinha sua sobrevivência ameaçada em virtude da completa ausência de políticas sociais.<sup>216</sup>

Em Pernambuco, em estudo sobre os direitos trabalhistas no início do século XX, Marcelo Mac Cord mostrou como os grupos de trabalhadores especializados “construíram uma importante estratégia para qualificar sua cidadania e combater a temida precarização de sua liberdade e mão de obra: pressionar o governo estadual para que aprovasse a lei das oito horas de trabalho diário.” E seguindo na mesma direção que os estudos acerca do pós-abolição, devemos “encarar o trabalho e a cidadania como questões gêmeas e detectar formas de organizar o trabalho livre em ritmos alternativos”<sup>217</sup>

Esse contexto traçado até aqui se faz importante para vislumbrarmos minimamente o campo de possibilidades e escolhas tomadas pelos estivadores no final do século XIX. Suas experiências anteriores foram importantes nesse contexto macro, onde uma lógica burguesa de civilização estava se impondo, por meio de legislações e de repressão, em um mundo que buscava controlar sua força de trabalho e sua vida. A institucionalização em estruturas formais de suas lutas, que em 1891 passou a ser representada em grande parte pela Sociedade União Beneficente dos Estivadores visava não apenas suprir questões relacionadas ao trabalho, mas também referente a sua cidadania e existência.

Para o(a) historiador(a) é impossível reconstruir, da forma exata como aconteceu, os acontecimentos que levaram os estivadores do porto do Recife a fundar uma Sociedade mutualista. Mas temos alguns rastros que nos ajudam a, minimamente, levantar algumas hipóteses dentro do nosso campo de possibilidades fornecido pelas fontes. A Sociedade foi fundada em 1891 e as fontes jornalísticas, assim como o livro de registo de sócios, nos mostram o movimento desses trabalhadores. Sidney Chalhoub indica que o(a) pesquisador(a) da área de história “através de um esforço minucioso de decodificação e contextualização de documentos, pode chegar a descobrir a “dimensão social do pensamento”<sup>218</sup>

Nosso esforço até agora tem sido o de demonstrar o contexto no qual esses trabalhadores viviam e quais as permanências do passado que ainda reverberavam em suas vidas e poderiam ecoar em suas lutas cotidianas no trabalho e na vida. Em 1891 faziam 3 anos do fim da escravidão, as expectativas em torno da liberdade ou o receio de ser reescravizado

---

<sup>216</sup> BATALHA, Cláudio Henrique de Moraes. O movimento operário na Primeira República. Rio de Janeiro: Jorge Zahar editor, 2000. p.11

<sup>217</sup> CORD, op.cit., 2016. p.188.

<sup>218</sup> CHALHOUB, Sidney. Visões de Liberdade. Uma história das últimas décadas da escravidão na Corte. São Paulo: Companhia das letras, 2011. p.16

possivelmente permeou a vida de muito dos homens da estiva. Como vimos, em meados do século, alguns deles tiveram que fugir da escravidão, promoveram greves em torno da questão do trabalho e vivenciaram as campanhas abolicionistas e o fim da escravidão. O contexto político pernambucano também permitiu a esses trabalhadores um maior engajamento político em torno da luta pela consolidação de sua cidadania. Segundo Felipe Azevedo e Souza a “politização do movimento abolicionista abriu portas para uma renovação de agentes e discursos políticos interessados na melhoria da qualidade de vida da população negra e das classes trabalhadoras.”<sup>219</sup> A maior participação da população pobre se deu em diversos âmbitos.

Nas páginas que se seguem analisaremos como os estivadores se organizaram a partir de 1891, como resolviam seus conflitos cotidianos dentro do próprio grupo, suas querelas com as empresas do porto e com a polícia. Não eram questiúnculas e nem desinteligências, como bem mostrou José Bento Rosa da Silva, “os motivos estavam relacionados com a precariedade das condições de trabalho, com a hierarquização do trabalho e com o controle que os patrões exerciam sobre os trabalhadores, visando limitar a autonomia da categoria.”<sup>220</sup> Veremos também que houve solidariedade entre eles, a lida diária desenvolvia redes de amizades que reforçava a ligação associativa que a Sociedade da qual faziam parte proporcionava. Questões do trabalho diário que acabavam gerando rixas entre eles acabavam fomentando também a unidade da categoria na luta por melhores condições salariais e de trabalho.

### 3.3 EXPERIÊNCIAS ASSOCIATIVAS E FORMAÇÃO DE IDENTIDADE

No dia 18 de março de 1894, a Sociedade Monte-Pio Popular Beneficente informou no *Jornal do Recife* que havia recebido “convite para assistir os actos da installação da Sociedade União Beneficente dos Estivadores”<sup>221</sup> e resolvendo tomar parte nesse ato de instalação hasteou seu estandarte durante o referido dia, no horário da noite iluminou sua fachada em congratulação a referida sociedade. Mais ou menos uma semana após essa data, a Sociedade União Beneficente dos Estivadores convocava seus sócios credores para prestarem suas contas. A mensagem fora escrita pelo seu 1º secretário Joaquim Antonio Valério Paixão.<sup>222</sup>

<sup>219</sup> SOUZA, Felipe Azevedo e. A participação política das classes populares em três movimentos, Recife (c. 1880 – c. 1900). Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2018. p.102

<sup>220</sup> SILVA, José Bento Rosa da. Por “desinteligências” e “questiúnculas”: representações do cotidiano e do trabalho nas docas do Recife (1891-1920). *Revista Mundos do Trabalho* | Florianópolis | vol. 11 | 2019 | p. 1-20. p.6.

<sup>221</sup> Gazetilha. Monte-Pio Popular Beneficente. *Jornal do Recife*. Recife, 18 de mar. 1894, nº63, a.XXXVII, p.3, c.6

<sup>222</sup> Sociedade União beneficente dos Estivadores. *Jornal do Recife*. Recife, 27 de mar. 1894, nº68, a.XXXVII, p.5, c.5

Em outra matéria, de 1892, a Sociedade União Beneficente dos Estivadores informava no *Jornal do Recife* que naquele dia 10 de abril havia sido eleita uma nova diretoria da sociedade. Por meio de uma assembleia, anunciada com antecedência, e com assistência de 85 associados foram eleitos os seguintes nomes: José Alberto Trigueiro para presidente da sociedade, Joaquim Francisco Borges Sidrene para vice-presidente, João Gonçalves Reguffe como primeiro secretário e Manoel Rofino da Paixão Camara para segundo secretário. Para tesoureiro da sociedade fora escolhido Martiniano José de Figueiredo e para censor Manoel Monteiro Martins. Além desses nomes foram eleitos seis conselheiros: José Pereira neto, Alexandre José de Farias, Onofre Duarte de Carvalho, Manoel José da Silva Pindurão, Raymundo Gomes da Silva e Antonio José dos Santos. Aquela edição do jornal além de anunciar a nova diretoria convocava os sócios para se reunirem na sede da Sociedade no dia 24 daquele mês.<sup>223</sup>

Essas três publicações do *Jornal do Recife* são importantes para elucidar que a Sociedade União Beneficente dos Estivadores já vinha desde o início da década de 1890 realizando suas atividades. Em 1894 a Sociedade Monte-Pio em solidariedade comemorava o ato de instalação, provavelmente se tratava da inauguração de uma nova sede. Provavelmente antes dessa data a sede da sociedade tivesse funcionado na casa do sócio fundador José Lemos de Oliveira, que diz ter cedido sua casa para ser sede da Sociedade durante um tempo<sup>224</sup>. Em 1892 já havia sido realizada uma nova eleição de escolha da diretoria. Em 1893 registrou-se uma reunião que fora marcada para acontecer no dia 19 de novembro daquele ano, convocada pelo mesmo secretário Joaquim Antonio Valério Paixão que enviara a mensagem para o *Jornal do Recife* em 1894 convidando a Sociedade Monte-pio para o ato de instalação da sociedade.

Esse volume de matérias de jornais visa primeiramente mostrar que a sociedade já existia e funcionava regularmente nos seus primeiros anos. Em 1906 uma publicação no *Diário de Pernambuco*, provavelmente paga pela própria Sociedade, trazia em suas páginas o extrato do estatuto da associação desses estivadores e informava que a sociedade fora “fundada na cidade do Recife em 19 de março de 1896”.<sup>225</sup> Contudo, as fontes mostram que, como mostrado acima, a sociedade já funcionava em período anterior realizando eleições para a diretoria da sociedade de 1892. Ainda no ano de 1892 a Sociedade apresentou “os estatutos que têm de regel-a, e sendo visto e examinado pelo meretissimo Dr. Questor Policial deste Estado poz o

---

<sup>223</sup> Sociedade União dos Estivadores em Pernambuco. *Jornal do Recife*. Recife, 21 de abr. 1892, nº89, a.XXXV, p.4, c.4

<sup>224</sup> Folhetim. *Jornal Pequeno*. Recife, 09 de mar. 1907, nº56, p. 2, c. 5-6

<sup>225</sup> Extracto dos estatutos da Sociedade união dos Estivadores. *Diário de Pernambuco*. Recife, 29 de ago. 1906, nº196, a.LXXXII, p.3, c.1

competente visto.” Junto a essa medida foram convocados todos os sócios para se reunirem naquela que já era sua sede a rua do Vigário Tenório n.17, 2º andar.<sup>226</sup>

Formar redes coletivas de auxílio entre pares, como foi o caso da Sociedade Beneficente União dos Estivadores, era uma saída frente as condições sociais que a população pobre recifense. No Recife, além das associações mutualistas organizadas por local de trabalho, outros agrupamentos como as irmandades religiosas também foram uma alternativa ao longo do século XIX e podem ter proporcionado a experiência de organização coletiva para a população. De acordo com Castellucci as vivências em irmandades religiosas e profissionais possibilitaram, especialmente aos negros, certo aprendizado para o associativismo durante a República.<sup>227</sup> As irmandades desde o período colonial foram associações importantes que mesmo não sendo criadas com o fim de representar os negros, foram apropriadas por estes através de um caráter organizativo e que por vezes chegaram a ser espaços de aglutinação das lutas coletivas.<sup>228</sup> Segundo Mattos, as irmandades também eram criadas com cunho profissional e elas aglutinavam esses trabalhadores de diversas categorias. Os objetivos dessas irmandades iam além do sentido religioso, servindo, muitas vezes, como espaços de ajuda mútua.

Monica Martins em estudo sobre as corporações de ofício do Rio de Janeiro no século XIX afirma que as irmandades leigas “foram responsáveis pela formação de uma atitude relacionada ao auxílio mútuo como prática corporativa de proteção dos trabalhadores”. A autora ainda afirma que o auxílio mútuo

definia toda a forma de proteção mantida entre os membros da corporação mediante contribuições mensais, subordinada a um compromisso fundado numa secular tradição em que os elos entre trabalho, religiosidade e poder régio sintetizavam a cumplicidade de práticas que sustentavam as relações entre trabalhadores até a primeira metade do século XIX.<sup>229</sup>

Tratando-se de uma sociedade escravista, ao longo do século XIX, o exercício do auxílio mútuo ganhou especificidades. A prática do auxílio mútuo deveria ser restrita ao trabalhador livre e liberto. No entanto, os trabalhadores escravizados também recorreram ao auxílio mútuo em casos de doença, penúria quando eram abandonados por seus proprietários. Para Martins a ligação entre irmandades e relações de trabalho foi importante, pois

---

<sup>226</sup> Avisos. Sociedade União Beneficente de Estivadores em Pernambuco. Jornal do Recife. Recife, 02 de abr. 1892, nº075, a. XXXV, p.3, c.6-7.

<sup>227</sup> CASTELLUCCI, Aldrin A.S. O associativismo mutualista na formação da classe operária em Salvador (1832-1930). In: Organizar e proteger. Trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (séculos XIX e XX). Campinas, SP: Editora Unicamp, 2014, p. 47-82. pp.49.

<sup>228</sup> MATTOS, op.cit., 2008, p.104.

<sup>229</sup> MARTINS, Mônica. A prática do auxílio mútuo nas corporações de ofícios no Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX. In: Organizar e proteger. Trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (séculos XIX e XX). Campinas, SP: Editora Unicamp, 2014, p. 25-46. p.25.

caracterizou o processo de transição dessas formas associativas de trabalho no Brasil de uma maneira diferenciada, uma vez que o surgimento das sociedades de auxílio mútuo no segundo quartel do século XIX não significou uma ruptura ou necessário antagonismo com a forma de associação mantida pelas irmandades de ofício. Pelo contrário, apesar de permeadas por conflitos, observa-se certo grau de complementaridade entre ambas e a manutenção de traços característicos das formas de organização, formação e solidariedade mantidas anteriormente.<sup>230</sup>

As sociedades mutualistas, segundo Cord e Batalha, devem ser compreendidas como espaços nos quais a classe trabalhadora, ao longo do século XIX, “construiu e legitimou suas identidades socioculturais na mais longa duração.”<sup>231</sup> Em outro artigo, Cláudio Batalha afirma que antes da conformação da identidade a partir da noção de trabalho, de produtor ou de classe, o proletariado brasileiro tem uma identidade visível, “objetiva”, decorrente de suas condições de existência. Segundo o autor “a habitação nos cortiços ou casas de cômodos, a saúde abalada pela tuberculose e outras doenças, a alimentação, o modo de vestir, fazem parte da identidade visível do proletariado.”<sup>232</sup> A afirmação do autor, guardada as especificidades de cada região, pode ser transpassada para o contexto dos estivadores do porto do Recife. Como vimos no primeiro capítulo, a maioria deles residiam em bairros ao redor da cidade portuária e pertenciam ao mesmo grupo social. Ademais conviviam com os problemas do trabalho no porto, riscos de morte, conflitos internos e com a polícia, acidentes de trabalho, que por sinal não eram poucos, problemas de saúde, etc. Uma inspeção de saúde pública revelou o mapa dos óbitos da cidade do Recife no último trimestre de 1882, conduzido pelo Dr. Pedro de Attahyde Lobo Moscoso. Apenas em um trimestre de 1882, entre as principais causas de morte estão a tuberculose pulmonar, varíola, convulsões e dezenas de outras doenças, os estivadores contam com cinco óbitos nessa lista.<sup>233</sup>

Ingressar e fazer parte de uma sociedade mutualista vem também das necessidades subjetivas desses trabalhadores. As experiências enquanto classe social que compartilhavam de condições semelhante no cotidiano podiam também ser vivenciadas no trabalho. E no ambiente do trabalho, assim como no dia a dia, os trabalhadores viam como estratégico a organização coletiva. Concordamos com Batalha quando este afirma que “a construção de uma legitimidade de grupo pressupõe o estabelecimento de uma identidade, ainda que mínima.”<sup>234</sup> Sobre as identidades sociais dos trabalhadores, Marcelo Mac Cord fala sobre a importância das

<sup>230</sup> MARTINS, *idem.* p.28.

<sup>231</sup> CORD; BATALHA, *op.cit.*, 2014, pp.15-16

<sup>232</sup> BATALHA, *op.cit.* 1992, p.118.

<sup>233</sup> Mappa dos óbitos havidos nesta cidade do Recife e seus subúrbios durante o trimestre de outubro a dezembro de 1882. Diário de Pernambuco. Recife, 24 de abr. de 1883, n°93, a. LIX, p.3.

<sup>234</sup> BATALHA, *op.cit.* 1992, p.120.

sociedades nesse processo. Segundo o autor “as sociedades mutualistas foram muito importantes para o fortalecimento de identidades sociais e de lutas por melhores condições de vida entre aqueles que circulavam no mundo do trabalho, eram livres e tinham pele escura”.<sup>235</sup>

Salientamos, considerando os pontos apresentados, que as sociedades mutualistas foram dispositivos acionados pelos trabalhadores em decorrência da ausência de políticas de governos que combatessem mazelas sociais, como forma de organização coletiva na tentativa de melhoria das condições de trabalho e de vida, mas também para a legitimidade da identidade coletiva desses sujeitos que compartilhavam condições semelhantes de existência. Concordamos com Castellucci quando este afirma que

o primado da necessidade não era o único móvel para a associação. Havia um duplo condicionante no movimento que levava as pessoas a se agruparem. Em muitos casos, os fatores *objetivos*, relacionados às condições de vida e trabalho e a luta contra a adversidade, combinavam-se com os *subjetivos*, relacionados à construção de identidades.<sup>236</sup>

Os elementos objetivos e subjetivos que compõem as experiências dos sujeitos não devem ser compreendidos de forma separadas, eles constituem dialeticamente a sua identidade.

### 3.4 O ESTATUTO DOS ESTIVADORES DO PORTO DO RECIFE: A MATERIALIZAÇÃO DAS NECESSIDADES OBJETIVAS E SUBJETIVAS

A elaboração de um documento como um estatuto de uma Sociedade de trabalhadores tem por intuito abranger as condições objetivas e subjetivas descritas acima. Pensar o estatuto faz parte de um processo de autoconstrução desses trabalhadores enquanto organização. Como disse Thompson,

eis o trabalhador como secretário. Eis a baixa subscrição semanal. Eis o entrecruzamento de temas políticos e econômicos [...] eis a função da reunião, tanto como ocasião social quanto como centro para a atividade política. Eis a atenção realista para as formalidades de procedimentos. Eis, acima de tudo, a determinação de propagar opiniões e de organizar os adeptos.<sup>237</sup>

Os estivadores escolheram que àquela época, mediado pelas possibilidades existentes, organizar-se em uma Sociedade beneficente seria estratégico para os desafios a enfrentar, tanto em âmbito de questões no trabalho quanto em outros aspectos de sua vida. Nas linhas que se seguem, analisaremos alguns pontos do estatuto da Sociedade União dos Estivadores. Maria Cecília Velascos e Cruz, analisando a União dos Operários Estivadores do Rio de Janeiro,

<sup>235</sup> CORD, Marcelo Mac. Op.cit.,2016, p.179.

<sup>236</sup> CASTELLUCI, op.cit., 2014, p.48.

<sup>237</sup> THOMPSON, op.cit 2019, p.23.

afirma que por meio do estatuto daquela sociedade estivadora se consegue identificar que a estrutura organizacional dela era indissociável dos objetivos perseguidos pelos trabalhadores.<sup>238</sup> Podemos identificar, ao longo da pesquisa, algo semelhante para a Sociedade Beneficente União dos Estivadores do Recife, o controle do mercado de trabalho estivador, o *closed shop* e a gestão de sua mão de obra figuram como centrais para os operários da estiva no porto do Recife.

Durante a pesquisa não conseguimos acessar ao estatuto em sua forma integral, restringindo-nos as limitações dos rastros que foram deixados por esses trabalhadores. O documento com o qual trabalhamos foi encontrado numa publicação do Diário de Pernambuco no dia 29 de agosto de 1906.<sup>239</sup> Havia um estatuto anterior, formulado e levado para aprovação da polícia em 1892, contudo não conseguimos ter acesso a esse documento.<sup>240</sup> O estatuto aprovado em 1906, tratou-se, segundo o próprios estivadores de uma reforma do estatuto aprovada em assembleia geral “mudando de denominação de Sociedade Beneficente dos Estivadores para União dos Estivadores.”<sup>241</sup>

O estatuto em seu artigo 1º afirma que a sociedade fundada na cidade do Recife seria “composta de número illimitado de sócios de qualquer nacionalidade e que de accôrdo com os estatutos, queiram a ella pertencer.” A primeira parte do trecho citado trata do quantitativo de sócios. O emprego como estivador, mesmo tendo a permanência dos sujeitos na profissão era um serviço que poderia ter uma rotatividade considerável de trabalhadores. Pela maior possibilidade de se conseguir o emprego, visto que não exigia do trabalhador maiores qualificações, o número ilimitado de sócios visa abranger a possibilidade de grande quantidade de pessoas filiadas à entidade.

Como vimos no primeiro capítulo foram identificados indivíduos de outras nacionalidades trabalhando na estiva. Apesar do estatuto ter deixado aberta a possibilidade para ingresso de sócios de qualquer nacionalidade, a maioria dos trabalhadores eram brasileiros, com presença maciça dos pernambucanos. No livro de registro dos sócios conseguimos identificar dois estrangeiros, um deles era o português Manoel José Moreira, nascido na cidade do Porto, no dia 10 de abril de 1878. O que nos chama atenção, no registro de Manoel Moreira são

<sup>238</sup> CRUZ, Maria Cecília Velascos e. Solidariedade x Rivalidade: a formação do sindicalismo estivador brasileiro. História – UNISINOS. Vol. 6, nº6, 2002, pp.29-62.

<sup>239</sup> Extracto dos estatutos da Sociedade União dos Estivadores. Recife, Diário de Pernambuco., 29 de ago. 1906, nº196, a.LXXXII, p.3, c.1

<sup>240</sup> Avisos. Sociedade União Beneficente de Estivadores em Pernambuco. Jornal do Recife. Recife, 02 de abr. 1892, nº075, a. XXXV, p.3, c.6-7.

<sup>241</sup> A Caixa beneficente dos Estivadores do estado. Diário de Pernambuco. Recife, 24 de dez. 1977, nº347, a.CLIII, p.13, c.1-2

anotações que informam que este associado “não era profissional e sim contratante de serviço de estiva.”<sup>242</sup> Nomear outras pessoas de fora da profissão como sócios tinha objetivos estratégicos para as associações. Normalmente nomeados como sócios honorários, algumas pessoas ilustres, ou que ao menos pudessem de alguma forma ajudar a entidade eram registradas nas sociedades mutualistas. O registro de Manoel José como sócio da Sociedade dos Estivadores pode ter sido para esse fim prático, tratava-se de um contratante do serviço da estiva, tê-los como sócios ilustres poderia facilitar questões relacionadas a contratação do trabalho.

O segundo estrangeiro era do continente africano, Cabo Verde, e estava registrado com a nacionalidade portuguesa. Isso porque Cabo Verde foi colônia de Portugal até o século XX. O estivador em questão era Antônio Augusto Dias, nascido em 14 de outubro de 1893, sabia ler e escrever e morava na Travessa do Fundão, no bairro de Beberibe, região não tão perto da zona portuária.<sup>243</sup>

Durante boa parte do século XIX e XX, em decorrência da ausência do governo em algumas áreas, como garantir segurança previdenciária aos trabalhadores, associar-se fez parte do interesse dos trabalhadores. As associações prestavam auxílios aos trabalhadores em caso de adoecimento, casos de acidente de trabalho e prestava ajuda a seus familiares em caso de morte, pagando o funeral e outras despesas. Para custear esses gastos as organizações geralmente cobravam um valor de adesão do sócio e outro valor que deveria ser pago mensalmente. Esse foi o caso também da Sociedade aqui estudada, de acordo com o artigo 18 um “fundo social será formado com a contribuição mensal de dois mil réis a que está obrigado cada associado da qual serão tirados quinhentos réis para o fundo de defesa dos sócios e da classe e um mil e quinhentos réis para a caixa de auxílio.”

Levando em conta que o salário pago a um estivador em 1895 era de seis mil réis a diária de trabalho e 12 mil réis por noite<sup>244</sup>, dois mil réis mensais pode ser considerado um valor razoável para as condições dos trabalhadores. Gregório Bezerra, em suas memórias deixou-nos um relato de sua passagem pelo Recife nas primeiras décadas do século XX. Aos 11 anos de idade trabalhava carregando frete, ajudando uma senhora idosa a carregar suas compras disse que

ela comprou frutas e verduras e foi aos açougueiros regatear, aqui e ali, especulando, procurando menor preço. Terminou comprando um quilo de carne, mas saiu xingando

<sup>242</sup> Sindicato dos Estivadores de Recife. Registro do Sócio J a Z. 1926 a 1952. Manoel José Moreira.

<sup>243</sup> Sindicato dos Estivadores de Recife. Registro do Sócio A a I. 1926 a 1933. Antonio Augusto Dias.

<sup>244</sup> Associação Beneficente dos Estivadores. Recife. Diário de Pernambuco. 14 de jul. de 1895, nº158, a.LIX, c.5, p.3

o açougueiro e a carestia da vida. *Um quilo de carne boa custava mil e duzentos reis e da mais inferior, oitocentos réis.*<sup>245</sup>

Essa carestia da vida foi motivo de greve, como veremos, por parte dos estivadores em suas reivindicações por melhores salários em decorrência do alto custo de vida e do aumento dos preços dos gêneros alimentícios. Ainda sobre os valores das mensalidades, Marcelo Mattos diz que no Rio de Janeiro “o valor mais comum de mensalidades cobradas para os sócios das mutualistas, entre as décadas de 1870 e 1880, era de 1\$000 (um mil réis), acrescido normalmente de uma ‘jóia’ quando da adesão ( no valor de 2\$000 aa 5\$000), embora pudessem existir variações.”<sup>246</sup> Assim, o preço parecia estar dentro da média nacional e buscando se adequar a realidade do trabalhador.

Estar em dia com as mensalidades era importante tanto para usufruir dos direitos mutualistas em caso de acidentes e adoecimentos, também para participar dos processos organizativos e políticos da Sociedade. Contudo, os sócios que tinham atrasos de mensalidades não foram excluídos de seus direitos de participação dos espaços de decisões da sociedade. Foi o que deixou nítido a convocatória feita pelo primeiro secretário João Faustino do Nascimento em 27 de novembro de 1903, onde

Por ordem do sr. Presidente convido a todos os srs. socios quites e atrasados para comparecerem na séde social desta corporação, a rua do Vigário Tenorio n.25, 1º andar, no domingo, 29 do corrente, às 10h do dia para em sessão de assembléa geral extraordinária, tratar-se de assumptos de importância que affectam á classe.<sup>247</sup>

A ausência nesses espaços não era bem quista pela associação que aplicavam penas aos faltosos que não apresentassem uma justificativa. A exigência de um comportamento compromissado e mais sério com a organização fez parte da cultura política da época nos meios mutualistas, principalmente de associações formadas pelas classes populares.

Entre os fins proposto pela sociedade estava o de “proteger e defender os seus associados, como trabalhar pelo levantamento moral, intellectual e material da classe.” Essa proteção diz respeito tanto a casos de acidentes de trabalho, acidentes fora do trabalho e também em ocorrência de prisão. O dinheiro arrecadado com a mensalidade de cada sócio destinava-se a essas despesas. O estatuto também informava que o dinheiro arrecadado pela sociedade destinava-se a “propaganda escripta julgada necessária á manutenção das aulas, á construção

<sup>245</sup> BEZERRA, Gregório. Memórias. São Paulo: Boitempo, 2011, p.119.

<sup>246</sup> MATTOS, op.cit., 2008, p.94.

<sup>247</sup> Sociedade União beneficente dos Estivadores. Recife. A província. 28 de nov.1903, nº270, a.XXVI, c.1, p.3

de um edifício para a séde da União, á sustentação de uma folha de propaganda, á cooperativa de consumo e a socorrer os associados coagidos á em situação crítica.” Graças a esse financiamento a propaganda da sociedade foi que podemos hoje contar com as suas publicações nos periódicos. Mais tarde a Sociedade viria a ter o seu jornal próprio.

Quanto as aulas, prevista na alínea *i* do artigo 1º<sup>248</sup>, foram organizadas apenas em 1918. Na mesma assembleia realizada onde se deliberou a comissão executiva que iria dirigir os trabalhos da União durante aquele ano também “foram inauguradas as escolas nocturnas e a biblioteca de sociologia da União dos Estivadores.”<sup>249</sup>

O “levantamento moral, intellectual e material da classe” foi algo comum entre as sociedades de carácter mutualis. Os serviços oferecidos pelas mutualistas, como afirma Castelluci podiam ser bem amplos

desde uma remuneração para os dias parados nos momentos de doenças, assistência médica, farmacêutica e jurídica, passando pela pensão por invalidez ao associado ou para seus dependentes em caso de morte, além do auxílio-funeral, herança das antigas irmandades religiosas.<sup>250</sup>

O socorro aos estivadores deve ter sido um exercício recorrente da Sociedade. O ambiente do porto, como já descrito no capítulo 1, era pouco mecanizado, exigindo dos trabalhadores um esforço físico maior. Além disso a escassez de maquinaria para realização do serviço e a necessidade de utilização das alvarengas proporcionava um cenário para eventuais acidentes. Assim, as variantes para se associar e ter um pecúlio aparecem como de grande valia quando se trabalhava em uma zona insalubre. Não por coincidência o socorro em casos de acidente de trabalho entrou como ponto do estatuto, os casos de morte e acidentes graves já aconteciam antes da formação da sociedade. Vejamos.

O ano era 1874, dia 14 de abril, uma terça-feira, quando o crioulo João Baptista foi trabalhar numa manhã no porto. João tinha 28 anos de idade, já tinha servido a pátria, provavelmente tinha vindo direto de casa para o trabalho, deixando esposa e filhos. Naquele dia João foi trabalhar a bordo da barca inglesa George Canning, dessa vez com carregamento de açúcar. Quando o estivador desceu para o porão da barca “foi acommettido de uma asphyxia por acido carbônico, proveniente da fermentação alcoolica do assucar que ali havia e

---

<sup>248</sup> “Crear aulas de instrucção, jornaes de propaganda e uma biblioteca, quando os recursos sociaes o permitirem e promover conferencias e prelecções que interessem a classe e sejam para ella outros tantos elementos de instrucção e educação cívica.” Extracto dos estatutos da Sociedade união dos Estivadores. Diário de Pernambuco. Recife, 29 de ago. 1906, nº196, a.LXXXII, p.3, c.1

<sup>249</sup> Sociedade União dos Estivadores. Diário de Pernambuco. Recife, 9 jan. 1918, p.2, c.6

<sup>250</sup> CASTELLUCI, op.cit., 2014, p. 48.

instantaneamente morreu.”<sup>251</sup> O mesmo caminho poderia ter sido seguido por outros dois estivadores que chegaram a descer até o porão do navio, mas logo subiram ao sentir os efeitos do gás carbônico. O caso foi averiguado pelo subdelegado da freguesia do Recife que ao saber do ocorrido foi a bordo do navio e assistiu ao exame feito pelo Dr. Souza. Os diferentes tipos de produtos carregados e descarregados das embarcações pede mudanças na atividade do trabalho na estiva, o que, segundo Ingrid Sarti faz “alterar ainda mais a composição de uma força de trabalho por definição flutuante.” Ainda segundo essa autora, a carga

É avaliada de acordo com o acondicionamento e o transporte requeridos pelas mercadorias, ou seja, quanto menos dispêndio físico exigir do trabalhador, melhor será considerado o serviço. Num extremo, como trabalho “nobre”, tem-se a estivagem da chapa de aço, cuja movimentação implica no uso de maquinaria, no outro, a carga “a granel” representa o trabalho “não-nobre”, que requer o manejo de mercadorias sem embalagem, portanto, de difícil acondicionamento, como é o caso do sal e do açúcar.<sup>252</sup>

O trabalho com o carregamento de açúcar no porto recifense era uma constante, visto ser o produto mais exportado pela província no século XIX e ainda manter uma constante de exportação no século XX. Era, portanto, um risco que estivadores como João Baptista corriam diariamente.

Outro caso vistoriado pelo Dr. José Joaquim de Souza foi o do estivador Francisco da Silva Milheiro. Era o último dia do ano de 1889, Francisco estava amarrando um cabo para o serviço do guindaste, o que pode ser um indício de que o trabalho ainda estava iniciando. O serviço foi a bordo do vapor nacional Camillo. O fatídico acidente ocorreu às seis horas da manhã. Como dito, o trabalhador subiu em uma das vergas do vapor para amarrar um cabo, quando perdeu o equilíbrio e caiu diretamente no porão, pois a escotilha do navio estava aberta. Segundo o Jornal do Recife a morte foi instantânea.<sup>253</sup>

Os acidentes aconteciam por causas variadas, nos dois próximos eventos o fogo esteve presente. O primeiro aqui descrito aconteceu a bordo de um vapor inglês Neto que estava sendo carregado de algodão com destino ao Báltico. O incêndio aconteceu por volta de uma hora da madrugada e terminou às cinco da manhã. Como deixa entendido a matéria, os estivadores não estavam trabalhando na hora do ocorrido, chegando apenas pela manhã o Sr. João Loureiro, estivador do navio.<sup>254</sup> O segundo caso aconteceu em alto mar com o vapor de nome Santelmo vindo de Glasgow, Escócia. Esta embarcação havia atracado em Pernambuco durante cinco dias para ser carregado de algodão, segundo o jornal “na altura da Bahia e Caravellas, verificou-se

<sup>251</sup> Gazetilha. Asphyxia. Recife. Jornal do Recife. 14 de abr. 1874, nº83, a. XVII, c. 4, p.1.

<sup>252</sup> SARTI, Ingrid. O Porto Vermelho. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981. p.22.

<sup>253</sup> Gazetilha. Recife. Jornal do Recife. 31 de dez. 1889, nº 298, a. XXXII, c.2, p.3.

<sup>254</sup> Gazetilha. Recife. Jornal do Recife. 12 de jun. 1887, nº 132, a. XXX, c. 1, p.2

fogo a bordo, no carregamento de algodão, e por estar está perto da carga de aguardente julgou o commandante perdido o vapor pelo que mandou embarcar nos escaleres de bordo a tripulação com suas bagagens que foram lançadas logo ao mar para aliviar a carga dos escalares.” A tripulação contava com vinte e oito pessoas e no fim conseguiram salvar o navio. Acerca da causa do incêndio o *Jornal do Commercio*, responsável pelo texto, escreveu que o vapor havia recebido o algodão em Pernambuco e “tendo sido feito o trabalho durante dia e noite, e supõe se que foi o fogo motivado por descuido de algum estivador que houvesse deixado cair alguma ponta de cigarro ou charuto, e não viu a combustão espontânea.”<sup>255</sup> À época, possivelmente os estivadores do porto do Recife não conseguiram fazer uma réplica acerca da causa do acidente, mas houve ocasiões em que estes se pronunciavam sobre os ocorridos no porto.

No dia 13 de agosto de 1885 ocorreu um acidente no porto. O incidente se deu a bordo do vapor inglês *Author* às duas horas e meia da tarde. Na ocasião acontecia o descarregamento do navio na praça do *Commercio*. Os fatos descritos a seguir fizeram parte de uma disputa de narrativa entre o jornal e um mestre estivador, o mesmo João Loureiro que estava presente quando o vapor *Neto* pegou fogo. Vamos a descrição do acidente pelo jornal. O *Author* trazia como carga uma grande caixa com uma máquina pesando duas toneladas. Ainda de acordo com o jornal o contramestre<sup>256</sup> Sr. Manoel gomes de Oliveira teria avisado ao piloto do vapor que

o guincho do navio, com o qual se estava fazendo o descarregamento, não tinha força sufficiente para elevar tamanho peso. Não foram as suas ponderações attendidas por aquelle official, e o resultado da sua imprudência foi que, ao chegar a caixa à borda da escotilha, com grande custo içada, quebrou-se com o esforço feito pelo guincho em centenaes (sic) de pedaços, que se espalharam pelo convez do navio, indo a caixa cair no porão com grande estrondo. Um dos estilhaços do guincho bateu na coxa do trabalhador cognominado Chico Rôro, que ficou bastante maltratado.<sup>257</sup>

Na edição seguinte, dia 15 de agosto, na coluna de publicações solicitadas, portanto com menos destaque que a notícia feita pela redação do jornal, que na coluna *Gazetilha* ganhou espaço na capa. Na penúltima coluna, da esquerda para a direita, página dois, veio o pedido de correção feito por João Loureiro com relação fato descrito pelo jornal no dia anterior. Com a escrita direta, o estivador disse que tendo o redator escrito uma notícia acerca do acidente no navio *Author* e

como ella está inexacta, sem duvida, por mal informado, rogo-lhe a correção. O guincho estava dobrado, e a corrente também, com uma patesca, estando bem

<sup>255</sup> Fogo a bordo. Recife. *Jornal do Recife*. 13 de mar. 1892, nº59, a. XXXV, c. 2, p. 3.

<sup>256</sup> O contramestre do navio nas definições de Nágila Galvão é quem “administra equipe de estivadores a bordo, estabelecendo o ritmo e a organização do trabalho com responsabilidade e comprometimento com a produção.” GALVÃO, Nágila Maia de Moraes. *Entre o mutualismo e o sindicalismo: a resistência solidária dos trabalhadores portuários de Fortaleza (1912-1933) Tese (doutorado) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017. pp.49-50*

<sup>257</sup> *Gazetilha*. Accidente. Recife. *Jornal do Recife*. 14 de ago. 1885, nº 184, a. XXVIII, c. 3-4, p.1.

preparado para o duplo peso, como de outras vezes; assim, pois, não houve a menor falta nem culpabilidade do piloto, nem de pessoa alguma.<sup>258</sup>

A réplica do jornal veio assinada como “Os informantes”, quatro dias depois da resposta da solicitação de retificação por parte de João Loureiro. A resposta do jornal deixou a entender que a correção por parte de João Loureiro colocava o periódico em maus lençóis, estaria no caso pouco informado acerca do ocorrido, ou estaria mentindo. Não querendo tal pecha, “os informantes” nessa nova publicação não ficaram na defensiva. Já no segundo parágrafo do texto acusa o “mestre estivador [...] porque o senhor Loureiro, querendo somente afastar a responsabilidade do causador d’aquelle desastre apresentou-se dizendo que aquelle accidente fora todo casual e como informantes vamos provar o contrário.”<sup>259</sup> Após passar a maior parte do texto contra-argumentando as afirmações feitas por João Loureiro na edição do dia 15 de agosto, o texto “dos informantes” trouxera algumas novidades. Afirma que naquele dia

entre o piloto e o contra-mestre, o Sr. Manoel Gomes de Oliveira, houve uma altercação por dizer este aquelle que aquella caixa era bastante grande e pesada, tendo pezo superior a 2 toneladas e que era preciso ser tirada do purão com dous aparelhos ao que respondeo o Pilôto oppondo-se e dizendo que ali fazia-se aquillo que elle (Pilôto) determinasse, e como o contra-mestre replicasse fazendo vêr que um só guincho não supportaria tal peso e que era preciso ser ajudado por outro da prôa pois já se achava prompto o aparelho para se fazer a descarga, respondeu o Pilôto que faria o que quizesse e se elle contra-mestre não se sujeitasse a isto podia se pôr em terra.

O texto segue afirmando que se não houve feridos foi em decorrência do contramestre Sr. Manoel Oliveira ter precavido os trabalhadores. Duas edições depois, Loureiro publicou o último texto da controvérsia. Loureiro versou inicialmente sobre os ataques a sua individualidade e informou que se ateriam apenas aos fatos. De forma resumida se deteve nos pontos levantados pelos “informantes” e ao final disse “não me dando lugar os meus afazeres não voltarei mais sobre este assumpto.”<sup>260</sup> Não sabemos o desenrolar dessa polêmica em torno desse acidente, mas é importante destacar a prática de busca dos jornais por parte desse trabalhador portuário. Não foi a primeira vez e nem a última. O jornal também era ocupado pelos trabalhadores na tentativa de colocarem outra versão dos fatos, realizarem reclamações sobre o seu ambiente de trabalho e seu dia a dia.

Outro acidente, esse já com o funcionamento da Sociedade Beneficente, deu-se em 19 de novembro de 1891. Mas antes do relato do ocorrido, vamos a outras informações. Naquele ano de 1891 o vapor inglês Ashiley chegou ao porto do Recife vindo do Rio Grande do Sul. Foi

<sup>258</sup> Publicações Solicitadas. Recife. Jornal do Recife. 15 de ago. 1885, nº 185, a.XXVIII, c.6, p.2

<sup>259</sup> Publicações solicitadas. Accidente do <<Author>>. Recife. Jornal do Recife. 19 de ago. 1885, nº 187, a.XXVIII, c. 6-7, p.2.

<sup>260</sup> Publicações solicitadas. Accidente do Author. Recife. Jornal do Recife. 21 de ago. 1885, nº189, a. XXVIII, c.6, p.2.

a bordo dessa embarcação que o pardo Manoel Felipe se acidentou. Manoel, segundo a matéria do Jornal do Recife “é um pobre homem que veio do Rio Grande do Sul, com passagem dada pelo commandante do mesmo vapor, sendo aqui admittido no trabalho da estiva por pedido do referido commandante feito ao mestre estivador.”<sup>261</sup> Provavelmente esse trabalhador já exercia a profissão em outro porto, visto conhecer o comandante de uma embarcação.

Conseguimos identificar esse trabalhador no livro de Registro de sócios da Sociedade dos Estivadores e podemos detalhar algumas coisas mais. Primeiramente, esse trabalhador era natural do Rio Grande do Norte e não do Rio Grande do Sul, como deixou entender o jornal. Casou-se durante a monarquia. Ao que tudo indica esse casamento foi com a mesma Rita da Veiga Pessoa que consta no livro de registro e com ela o estivador teve uma filha chamada Josefa Sipriana do Nascimento. Pois bem, Manoel Felipe do Nascimento nasceu no dia 14 de dezembro de 1857, filho de José Felipe do Nascimento e Brigida Maria da Conceição. Não sabia ler nem escrever. O número de sua matrícula de estivador era 674. Consta no livro ter ele residido em dois endereços diferentes, Travessa Stº Antônio nº93, no bairro do Arruda, e em Água Fria, na rua do Machado nº211.

Ainda segundo o cadastro dos sócios, Manoel Felipe trabalhava na estiva “desde 12.1.1890, um anno antes da fundação da Sociedade. Assistio a fund.[ação] mas só entrou como socio em 1893.”<sup>262</sup> Portanto, quando o periódico recifense anunciou que às duas horas da tarde daquela quarta-feira, 18 de novembro de 1891, enquanto trabalhava a bordo do vapor Ashiley o trabalhador “sucedeu cair do convez do vapor dentro de uma alvarenga, que a elle se achava atracada, ficando bastante maltratado em consequência da queda”, tudo indica que ele pode não ter sido amparado pela mutual da qual não fazia parte. A percepção dos riscos que corria e do quão desprotegido se encontrava deve ter sido uma das razões para ingressar na sociedade alguns anos depois.

Na última dentre as dez alíneas do artigo primeiro do estatuto, entre as funções da Sociedade estava a de “fornecer auxílios pecuniários aos sócios enfermos, como também funeral dos mesmos dentro do Estado.” Os acidentes de trabalho foram alguns dos rastros deixados pelas fontes para pensarmos as motivações que levaram os estivadores a tomarem decisões como se associar e percebermos as ações concretas da sociedade frente a tais eventualidades. Destarte, à vista de tais necessidades, a Sociedade garantia, a todos os

---

<sup>261</sup> Desastre lamentável. Recife. Jornal do Recife. 19 de nov. 1891, nº 264, a. XXXIV, c. 8, p.2.

<sup>262</sup> Sindicato dos Estivadores de Recife. Registro do Sócio J a Z. 1926 a 1953. Manoel Felipe do Nascimento.

estivadores que em caso de acidentes em seu local de trabalho ou fora dele, a seguridade de serem auxiliados financeiramente pela associação da qual eram sócios.

### 3.5 OS ESTIVADORES E A ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO NO PORTO

Estivadores são os trabalhadores responsáveis pelo carregamento e descarregamento de produtos das embarcações que chegam e saem do porto. O seu local de trabalho geralmente era à beira do cais e dentro das embarcações, colocando a carga dentro de uma alvarenga e depois retirando da alvarenga e arrumando dentro da embarcação responsável que traz e leva a carga. No processo inverso, os trabalhadores realizavam o esvaziamento do navio pondo as mercadorias na alvarenga, e dessa pequena embarcação para a beira do cais, deixando os volumes descarregados ali para a realização do trabalho por outra categoria de trabalhadores.

Conforme foi explanado no capítulo 1, esses trabalhadores ao longo do século XIX eram compostos por trabalhadores pobres, parte deles era escravizados, como mostrado através dos anúncios de jornais. Como sabemos, o fim da escravidão não representou uma mudança brusca nas estruturas sociais brasileiras. Aliás, em 1887 ainda foram computados cerca de 41 mil escravos<sup>263</sup>, o destino de muitos desses nas cidades eram os empregos mais pesados, insalubres, precarizados. Evidentemente, a busca por emprego fora da zona urbana ou fora da província, passava por vários fatores, como apontou Walter Fraga:

Migrar ou permanecer nos locais onde nasceram escravos eram decisões que dependiam de vários fatores, entre os quais idade, ocupação, gênero e mesmo de circunstâncias e situações que estavam fora do controle das pessoas. Indivíduos que emergiram do cativeiro com a posse de alguns bens e direitos tinham uma tendência maior a permanecer nas localidades onde viveram cativos. Evidentemente que para essas pessoas ficar não significou acomodação às velhas relações, significou novos desafios e conflitos na relação com os ex-senhores. Porém para os que emergiram do cativeiro sem nada mais além do que a força dos próprios braços migrar para outras localidades foi um imperativo de sobrevivência. Ademais, migrar ou permanecer nas localidades eram escolhas com implicações diferenciadas para homens e mulheres. Mulheres com idade avançada e tendo que cuidar dos filhos e dos parentes mais idosos tinham menos margens de escolhas migratórias. Mesmo para as famílias que conseguiram o direito de cultivar pequenas parcelas de terras, os homens estavam mais livres do que as mulheres para migrar sazonalmente em busca de melhores remunerações em localidades mais distantes. Além disso, a decisão de migrar tinha outros significados, não era apenas norteadas pelos imperativos da sobrevivência. Havia sentidos políticos na forma como os ex-escravos pretendiam distanciar-se do passado de escravidão.<sup>264</sup>

---

<sup>263</sup> EISENBERG, Modernização sem mudança. Op.cit., 1977. p.179.

<sup>264</sup> FRAGA FILHO, Walter. Migrações, itinerários e esperanças de mobilidade social no Recôncavo baiano após a abolição. Caderno AEL, v.14, n.26, 2009, pp. 93-132. pp.97-98

Ir para o Recife significava encontrar uma cidade já abarrotada de gente. De acordo com Peter Eisenberg “os ex-escravos ficavam na zona da mata porque não havia qualquer outro lugar para ir. “Nas regiões urbanas pesava já um excedente de população que desde o começo do século constituía um problema social.””<sup>265</sup> Se concordarmos com essa assertiva de Eisenberg, temos, no entanto, que destacar que parte dos escravizados já viviam nas áreas urbanas. E vivendo nas áreas urbanas, engrossavam o quantitativo de pessoas a procura de empregos. Além disso, as migrações podiam advir de outras províncias. Vejamos, por exemplo o caso de Manoel Felipe Nascimento, citado acima. Pobre, ao que tudo indica, desempregado e que não encontrando alternativa, ou querendo distanciar-se de seu antigo lugar de nascimento e trabalho migrou para o Recife. O trabalho na estiva, por sua forma de contratação era uma escolha exequível, contudo, como o volume de trabalhadores a procura de emprego era grande, muitas vezes a estiva pode não ter dado emprego a muitos trabalhadores.

No livro de registro dos sócios verificamos que muitos trabalhadores tinham idade suficiente para já estar trabalhando na estiva em período anterior a fundação da sociedade em 1891. Supomos, de forma conservadora, que os trabalhadores aptos ao trabalho na estiva seriam aqueles trabalhadores acima de vinte anos de idade, portanto, aqueles nascidos até os primeiros anos da década de 1870. Por se tratar de um trabalho pesado, dificilmente seria admitido pessoas muito jovens. No entanto, não negamos a possibilidade de terem havido tais casos. São vários os trabalhadores matriculados nascidos até o início da década de 1870. A ausência de fontes que informem mais detalhes acerca desses trabalhadores nos impede de avançar na afirmação de que eles já ocupavam o trabalho na estiva anteriormente ao seu registro na sociedade. Contudo, partindo de uma análise do contexto à época, naquilo que Chalhoub denomina por “imaginação controlada”<sup>266</sup>, podemos elaborar algumas conjecturas, que se prendem ao campo de possibilidades.

Como já exposto previamente, a estiva era um caminho possível para muitos trabalhadores, e a permanência nela era uma escolha de muitos estivadores. Desse modo, supor que esses trabalhadores se empregavam cedo na estiva e nela permanecia por longo tempo está dentro do campo de possibilidades do que pode ter ocorrido. Vejamos o caso de Luiz de França

---

<sup>265</sup> EISENBERG, op.cit., 1977, p.202.

<sup>266</sup> Em introdução ao seu livro *Visões de Liberdade*, o historiador Sidney Chalhoub debate acerca dos métodos de pesquisa e da construção do texto. Ao tratar sobre a investigação dos documentos o autor fala sobre a construção do texto a partir da perseguição dos rastros e da imaginação controlada. Segue o trecho: “Não, os fatos nunca estiveram lá, de tocaia, prontos para tomar de assalto as páginas dos historiadores; foi preciso investigar seus rastros – os documentos – e construí-los a partir dos interesses específicos de cada autor e da imaginação controlada característica da disciplina histórica.” CHALHOUB, Sidney. *Visões...op.cit.*, p.18.

Sena, nascido em 1872 e que tinha 19 anos de idade na data de fundação da sociedade.<sup>267</sup> Mas mesmo com 19 anos apenas, Luiz já trabalhava como estivador e nela permaneceu até o dia de sua morte em maio de 1946. Foram mais de cinco décadas, no mínimo, os anos dedicados por Luiz Sena à profissão de estivador e de acordo com o livro ele foi o primeiro sócio a receber pecúlio.

O registro dos diretores da associação nos auxilia a ter dimensão do tempo de permanência desses trabalhadores na estiva. Como já dito anteriormente, a sociedade foi fundada em 1891 por: José d'Andrade e Silva, João Gonçalves Reguffe, Olympio messias de Menezes, Manoel Ignacio do Bom-Fim, Pantaleão José de Sant'Anna, José de Lemos Vasconcellos, Manoel José da Silva Pendurão, Onofre Duarte de Carvalho, Zacharias de Souza Barros, José Alberto Trigueiro, Liberato Augusto de Lima e José Pereira Netto.

Entre esses, conseguimos identificar na nova diretoria eleita em 1892 a presença de José Alberto Trigueiro (presidente), João Gonçalves Reguffe (1º secretário), José Pereira Netto, Onofre Duarte de Carvahó e Manoel José da Silva Pendurão como conselheiros. Essa primeira diretoria, eleita na metade de abril de 1892, já funcionava com a vigência do estatuto, elaborado anteriormente e apresentado a polícia no início daquele mesmo mês de abril.<sup>268</sup>

Os rastros a respeito desses estivadores são escassos e esparsos, informações que surgem numa página de jornal em decorrência de alguma ação dos trabalhadores da estiva, greve, paralisação ou quando havia solicitação de publicação por parte da Sociedade nas páginas de jornais, onde aparece as funções e os cargos. As listas de eleitores também jogam luz sobre algumas informações acerca desses trabalhadores. Vejamos o caso do presidente da Sociedade em 1892 e que também foi fundador desta o sr. José Alberto Trigueiro.

José Alberto, em 1901 tinha 60 anos de idade, o que significa que ele já tinha 50 anos quando da fundação da Sociedade, viúvo e morador do Largo do Charco, nº1890.<sup>269</sup> Trigueiro nasceu, portanto, em 1841, ainda nos tempos da escravidão e deve ter convivido com pessoas escravizadas trabalhando na estiva, ou ele mesmo pode ter sido um estivador escravizado. Provavelmente é o estivador mais antigo que temos registro. Além de ser sócio fundador da Sociedade, ter feito parte da diretoria de 1892, encontramos participação sua na sociedade ao longo de toda a década 1900, seja como parte de novas diretorias<sup>270</sup> no cargo de fiscal,

<sup>267</sup> Sindicato dos Estivadores de Recife. Registro do Sócio J a Z. 1926 a 1952. Luiz de França Sena.

<sup>268</sup> Sociedade União Beneficente dos Estivadores. Jornal do Recife. Recife, 06 de abr. 1892, nº78, a. XXXV, p.4, c.1-2

<sup>269</sup> EDITAES. Alistamento eleitoral. Diário de Pernambuco. Recife, 18 de jul. 1901, nº72, a.LXXVII, p.3, c.5.

<sup>270</sup> José Alberto Trigueiro. Diretoria empossada. Diário de Pernambuco. Recife, 22 de abr. 1901, nº 90, a. LXXVII p.1 c.6.

tesoureiro, comissão da diretoria, ou participado de mobilizações políticas.<sup>271</sup> Levando em conta ao menos esses episódios em que podemos registrar a vida desse estivador, ele exerceu a profissão de estivador por no mínimo 20 anos.

Olympio Messias de Menezes foi outro sócio fundador da sociedade e que aparece em diretorias da Sociedade ao longo da década de 1900, seja como conselheiro ou suplente da diretoria.<sup>272</sup> Olympio provavelmente não era de Pernambuco, pois estava listado entre os passageiros chegados do Sul ao porto de Pernambuco na década de 1880.<sup>273</sup> José Lemos Vasconcelos, outro sócio fundador, assim como Olympio tem ao menos duas décadas de participação na Sociedade. Ele além de sócio fundador, cedeu sua casa para ser a primeira sede da Sociedade.<sup>274</sup> Fez parte de uma comissão em 1892 pela tabela de preços para o carregamento das alvarengas pelos estivadores.<sup>275</sup> Em 1907, José Lemos publicou uma matéria no *Jornal Pequeno* em que falava de sua situação: “um popular ja quasi paralytico, recém-sahido do Hospital Pedro II”. Segundo ele, mesmo sendo sócio da União dos Estivadores foi eliminado da Sociedade, embora “estivesse em dia, quanto ao pagamento.”<sup>276</sup>

Euphrosino Manoel Carneiro, também sócio fundador, participou de diversos momentos da Sociedade desde sua fundação, passando pela década de 1900, quando foi 1º secretário da diretoria dos estivadores; da década de 1910, quando foi eleito para a nova diretoria dos estivadores para os anos de 1910-1911, e também marcou sua participação na grande greve de 1917. A atuação tanto no âmbito organizativo da sociedade quanto em participação de ações políticas parecia está intrínseco a vida de um membro da direção.

José Pereira Netto, português, também teve vida longa na estiva. Nascido em 1863, no mínimo desde os seus 20 anos já trabalhava na estiva em 1883, quando foi preso no porto “em flagrante por ter roubado tres peças de chita de uma caixa que estava na alvarenga atracada ao vapor inglez *Orator*.”<sup>277</sup> José Pereira foi julgado no ano seguinte, 4 de março de 1884, foi defendido pelo advogado Dr. Laurindo Carneiro Leão e “em vista das decisões do conselho foi julgada perempta a ação e absolvido o réo.”<sup>278</sup> Ele foi sócio fundador da Sociedade em 1891 e participou da assembleia que elegeu a diretoria de 1892, foi eleito conselheiro. José Pereira

<sup>271</sup> José Alberto Trigueiro em discurso na Sociedade Congresso Operário em nome da União dos Estivadores. *Jornal Pequeno*. Recife, 7 de out. 1907, nº 227, p.1, c.5

<sup>272</sup> Posse da nova diretoria dos estivadores. A província. Recife, 17 de abr. 1902, nº86, p. 7, c. 4.

<sup>273</sup> Passageiros. *Diário de Pernambuco*. Recife, 18 de mar. 1882, nº64, a.LVIII, p.3, c.4

<sup>274</sup> Folhetim. *Jornal Pequeno*. Recife, 09 de mar. 1907, nº 56, p.2, c.5-6

<sup>275</sup> Parte Marítima. *Ilms. Srs. proprietários de alvarengas e Lanchas*. *Jornal do Recife*. Recife, 08 de abr. 1892, nº80, p.4, c.1

<sup>276</sup> Folhetim. *Jornal Pequeno*. Recife, 09 de mar. 1907, nº 56, p.2, c.5-6

<sup>277</sup> Foi Preso. *Diário de Pernambuco*. Recife, 9 de out. 1883, a. LIX, nº241, p. 3, c.1

<sup>278</sup> Jury do Recife. *Jornal do Recife*. Recife, 5 de mar. 1884, a. XXVII, nº54, p. 1, c. 5

Netto morreu em 1913, aos 50 anos, ao que tudo indica ainda trabalhando como estivador. Foram no mínimo 30 anos de vida na estiva.<sup>279</sup>

Olhemos agora para fora da diretoria. O quadro do estivador Manoel Correia de Lima, nascido em 15 de dezembro de 1862, natural do Rio Grande do Norte, casado durante a monarquia<sup>280</sup>. Morador da Rua de Hortas, nº370 no bairro de São José. As poucas informações nos impossibilitam de ir muito longe. Mas vejamos, o bairro de São José era um bairro ocupado em sua maioria pela população de cor e pobre da cidade do Recife. Era um bairro próximo ao porto. Manoel Correia tinha 29 anos quando a sociedade foi fundada, mas tudo indica já trabalhar na estiva em período anterior a sua formação.

Um dos associados mais antigos que conseguimos localizar no livro de registro foi Tancredo Emiliano de Sant'Ana. Esse estivador informou a sociedade ter nascido em 5 de abril de 1842, 49 anos antes da sociedade ser fundada. Novamente aqui repete-se a mesma hipótese que estamos sustentando. As condições de vida da população de cor, seja ela escrava ou livre, era bastante precária. Clarissa Nunes Maia afirma que “numa sociedade em que grande parte dos serviços era feita por escravos, e onde as oportunidades de serem proprietários eram reduzidas, a situação do trabalhador livre era lastimável.”<sup>281</sup> Além disso, ainda de acordo com Maia, os problemas causados pela seca, como a expulsão de milhares de pessoas do Agreste e do Sertão para a Zona da mata “fez com que os níveis salariais fossem rebaixados aos de subsistência.”<sup>282</sup> Ou seja, livres pobres e escravos viviam em condições bem parecidas. As posturas municipais que tentavam controlar os escravos e acabavam por abarcar os livres são sinais da proximidade social dos grupos, que frequentavam os mesmos espaços de lazer, local de trabalho e moradia. Então, mesmo que Tancredo tenha sido um trabalhador livre, vivia em um cenário em que a estiva era uma saída pela oportunidade de emprego disponível e também pela remuneração.

Trabalhar numa cidade em que a busca por emprego era massiva fez com que os estivadores, por meio da sociedade, adotassem uma medida importante para a salvaguarda dos seus empregos, garantia de pagamento minimamente justo, defesa dos direitos etc. O estatuto apontava para esse objetivo da sociedade quando dizia que: “A associação organizará um sindicato para o fim de contractar directamente os serviços de carga e descarga dos navios,

---

<sup>279</sup> Declarações. Jornal do Recife. Recife, 21 de abr. 1892, a. XXXV, nº89, p. 4, c. 4.

<sup>280</sup> Sindicato dos Estivadores de Recife. Registro do Sócio J a Z. 1926 a 1952. Manoel Correia de Lima.

<sup>281</sup> MAIA, Clarrisa Nunes. Sambas, batuques, vozerias e farsas públicas: o controle social sobre os escravos em Pernambuco no século XIX (1850-1888). São Paulo: Annablume, 2008.. p.26.

<sup>282</sup> Idem., p.27.

sendo este sindicato administrado por comissões eleitas em assembléa geral.”<sup>283</sup> As questões em torno da contratação do trabalho foram as principais causas dos conflitos entre os trabalhadores e as empresas contratantes. De acordo com Maria Lucia Caira Gitahy é impossível compreender a história das organizações sindicais dos portos sem lidar com o sistema de contratação que neles vigoravam, o de contratação ocasional de trabalhadores.<sup>284</sup>

A intervenção das empresas na contratação do serviço da estiva não era uma querela nova nos portos. Ainda segundo Gitahy, na segunda metade do século XIX e início do XX, na maioria dos portos

floresce uma política de contratação da mão-de-obra que desembocou na criação de um sistema ocasional de trabalho, ainda não completamente eliminado em muitos dos portos atuais. Este sistema apareceu historicamente como resposta dada pelos empregadores às constantes flutuações da carga e descarga de mercadorias nos portos. O traço básico do sistema é uma extrema flexibilidade na contratação dos trabalhadores.<sup>285</sup>

No Brasil esse sistema de contratação ficou conhecido por “parede”. De forma genérica a parede consistiria em “uma multidão de candidatos aglomerava-se nos portões dos portos para conseguir trabalho para o dia ou até por algumas horas”. Quando os estivadores se auto-organizaram para garantir o controle desse mercado de trabalho, os contratadores agiam contra qualquer medida de “exclusivismo” e diziam que visavam combater aquilo que nomeavam de “abuso” por parte dos estivadores. No primeiro capítulo mostramos como o exclusivismo dos matriculados para o trabalho na estiva não agradava aos contratadores. Segundo José Bento Rosa da Silva,

Mesmo antes da organização das sociedades mutualistas, havia, por parte dos órgãos públicos, normas que disciplinavam tal trabalho - uma forma de controlar e de limitar a autonomia dos trabalhadores. A matrícula era uma dessas formas. Só podiam trabalhar na orla os que estivessem devidamente matriculados na Capitania dos Portos. Tal matrícula deveria ser renovada a cada ano.<sup>286</sup>

Em 1866 o Jornal do Recife falava de como, por não se achar gente suficiente matriculada, pagava-se caro pelos serviços dos estivadores. E a medida tomada pelo Sr. Capitão do porto foi a de ordenar aos “mestres estivadores, que podiam engajar para tal serviço quem bem lhe parecesse”.<sup>287</sup>

<sup>283</sup> Extracto dos estatutos da Sociedade união dos Estivadores. Diário de Pernambuco. Recife, 29 de ago. 1906, nº196, a.LXXXII, p.3, c.1

<sup>284</sup> GITAHY, Maria Lucia Caira. Ventos do Mar. Trabalhadores do Porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914. São Paulo: Editora UNESP, 1992. pp.105-106.

<sup>285</sup> Idem. p.105

<sup>286</sup> SILVA, José Bento Rosa da. op.cit., 2019, pp.4-5.

<sup>287</sup> Gazetilha. Estivamento dos navios. Jornal do Recife. Recife, 03 de abr. 1866. nº 76, a. VIII, c.4, p. 1

Quando em 1869 houve uma “parede” organizada pelos estivadores exigindo melhorias salariais, o Jornal do Recife noticiou de forma contestatória a paralisação e colocou novamente o tópico da contratação dos trabalhadores da estiva no assunto: “abusando da circunstancia de que só gente matriculada na capitania do porto, póde trabalhar no serviço de estivar navios, os estivadores fizeram hontem parede exigindo o salario de 6\$500 diário para um tal serviço.”<sup>288</sup> No jornal de edição 185, quatro dias depois, o mesmo jornal divulgou que a Associação Comercial Beneficente havia entrado em protesto junto ao governo provincial contra a exclusividade do trabalho na estiva.<sup>289</sup> Mais de dez anos depois encontramos outro conflito envolvendo a forma de contratação. Dessa vez eram os estivadores que protestavam contra a matrícula e as extorsões advindas dessa, além de protestarem também contra o fato de estarem sob a supervisão de um capataz.<sup>290</sup>

Através do Relatório do Ministério da Marinha de 1895 podemos ter informações de duas medidas adotadas pelo governo a respeito das matrículas dos estivadores<sup>291</sup>. A primeira tratava da obrigatoriedade de matrícula sobre os estivadores, estabelecida pelo Regulamento de 1846. Esse regulamento havia sofrido bastante modificações e o relatório do Ministério da Marinha pontuou a necessidade de fazer uma revisão sobre ele. Entre as modificações, e aqui refiro-me a segunda medida, estava a dispensa dos estivadores da necessidade de matrícula, modificada no aviso publicado em 11 de Setembro de 1889. O relatório além desses dados fazia uma análise de que “a matrícula da gente do mar, tão sabiamente estabelecida, não tem dado os resultados que se esperava” por conta dessa liberação dada no aviso de 1889. Outrossim o relatório pontua que também se fazia “necessário que o emprego de capataz, de que mais directamente depende, fosse remunerado e deixasse, por conseguinte, de ser procurado, até agora, antes com vistas políticas, do que pelo desejo de auxiliar a Capitania.”

Sobre os problemas advindos da ausência de matrícula dos estivadores o relatório diz que

além da diminuição das rendas publicas que occasionou, estabeleceu aquelle aviso uma excepção odiosa, exonerando de qualquer onus um pessoal que aufere não pequenos lucros dos trabalhos do mar, e deixando-o, sem compromisso ou obrigação de espécie alguma, livre para quando lhe aprouver, por uma *greve*, prejudicar altamente o comércio.<sup>292</sup>

<sup>288</sup> Gazetilha. Estivadores. Jornal do Recife. Recife, 10 de ago. 1869. nº 181, a. XI, c.2, p. 1

<sup>289</sup> Gazetilha. Estivadores. Jornal do Recife. 14 de ago. 1869. nº 185, a. XI, c.6 p. 1.

<sup>290</sup> Ao Illm. Sr. Capitão de mar e guerra e capitão do porto. Jornal do Recife, 9 de abr. 1880 nº 81, a. XXIII p.2, c.4-5.

<sup>291</sup> Relatórios do Ministério da Marinha. Capitánias. Ano 1895. pp.54-55.

<sup>292</sup> Relatórios do Ministério da Marinha. Capitánias. Ano 1895. pp.54-55.

Evidencia-se, em vista do que foi exposto, que a questão do controle do trabalho na estiva dos navios fazia parte da preocupação tanto à nível local quanto em âmbito nacional, e era ponto de preocupação não apenas do governo, mas também das associações comerciais. Por trás da questão da matrícula ou não matrícula dos estivadores estava o problema principal: a contratação da força de trabalho. Como assinalou Arantes, para os empreiteiros “como a oferta de trabalho nos portos era bastante irregular, visto ser irregular a entrada e saída de navios, não era lá muito vantajoso para os armadores empregarem diretamente os trabalhadores.”<sup>293</sup> Contudo, ainda segundo Arantes, “essa situação acabava por deitar poderes demais nas mãos dos contratadores. Eram eles que escolhiam quem trabalhava e, por consequência, quem não trabalhava, causando inúmeras insatisfações, protestos e, não raro, conflitos, como ficou claro.”

Para os trabalhadores, o funcionamento da contratação por esse meio era prejudicial. Primeiro, o poder sobre quem seria empregado estaria na mão das firmas contratadoras. Ou seja, um trabalhador que se empregasse em um dia poderia não ser empregado em outro. Isso abria margem para os contratadores estabelecer o controle sobre quem iria trabalhar. O cenário era ainda mais adverso pensando em termos de emprego. Isto é, os contratadores sem a restrição da mão de obra tinham uma vasta opção de trabalhadores para empregar, o que fazia com que o salário fosse desvalorizado. Outro aspecto a destacar era o uso de ligações pessoais para se conseguir o trabalho. Ou seja, aqueles que possuíssem boas redes tinha mais chances de emprego, enquanto os que não fosse do agrado do contratador poderia ser excluído da possibilidade de conseguir serviço.

Para Maria Cecília Velascos e Cruz a concepção de mercado para os patrões e para os trabalhadores eram muito diferentes. Onde para o primeiro existia o “reino da liberdade”, para os operários isso não corresponderia pois “não há “liberdade de contrato” porque as partes contratantes não possuem a igualdade pressuposta pelos patrões.” Afinal, a relação capital e trabalho é uma relação desigual, os trabalhadores “não tendo outros meios de sobrevivência, são forçados a vender sua força de trabalho nas condições que lhes são propostas.”<sup>294</sup> Pois, ao contrário do que postula a ideologia liberal, na prática os trabalhadores não tem o direito de escolherem os seus patrões. Este que escolhe os trabalhadores, que destituídos dos meios de produção, não tem nada a oferecer a não ser a sua força de trabalho. Assim, segue a autora, “os patrões fazem um uso extremado do conceito negativo de liberdade – liberdade como ausência de obstáculos ao livre curso das escolhas individuais.” Enquanto os operários baseavam-se num

---

<sup>293</sup> ARANTES, Erika. op.cit., p.61

<sup>294</sup> CRUZ. Maria Cecília Velascos. Da tutela ao contrato: “homens de cor” brasileiros e o movimento operário carioca no pós-abolição. Topoi, v. 11, n. 20, jan.-jun. 2010, pp. 114-135, p.117.

conceito positivo de liberdade – “liberdade como construção coletiva de autonomia, como predicado de indivíduos que, agrupados, convertem-se em sujeitos de escolhas, deixando de ser simples objetos das escolhas alheias.”<sup>295</sup>

Qual foi a mudança pretendida com a fundação da Sociedade Beneficente União dos Estivadores? Com a Sociedade estabelecida o controle sobre a contratação do trabalho não estava mais nas mãos das firmas, passava as mãos da Sociedade o direito exclusivo de determinar quem seriam os trabalhadores a embarcar nos navios para realização do trabalho. Aos trabalhadores que quisessem trabalhar na estiva, no entanto, seria necessário tornar-se sócio da Sociedade, pagar a inscrição e mensalmente contribuir com o caixa previdenciário da Sociedade. No entanto, esse exclusivo da contratação foi conquistado e mantido pelos próprios trabalhadores, visto que não houve, até aquele período, uma legislação que garantisse esse direito. Tratava-se de uma conquista política dos trabalhadores.

A prioridade de trabalho dada aos estivadores associados foi uma prática que se tornou um costume, reconhecido e respaldado pelos próprios estivadores. Quando essa prática foi questionada pelas autoridades e pelos contratantes da estiva, que para quebrar o exclusivismo dos estivadores por meio do emprego de pessoas estranhas à Sociedade, gerou manifestações por parte dos estivadores da Sociedade.

Essa auto-organização dos trabalhadores vinculada a prioridade na contratação da mão de obra é denominada *Closed Shop*. Nas palavras de Nágila Galvão, o *closed shop*

tinha como principal característica exercer um controle sobre a entrada de novos membros no mercado de trabalho, e restringia somente aos homens que realmente tinha na atividade portuária seu principal meio de sobrevivência, visto que, a partir do domínio da organização imediata do trabalho, somado à identidade profissional do estivador e à insatisfação causadas pelas condições materiais em que viviam, nasceu a necessidade de autonomia e independência e a busca por uma melhor demarcação de espaço dos ofícios entre os trabalhadores avulsos.<sup>296</sup>

Essa forma de contratação possuía suas problemáticas, pois fechava aos trabalhadores não associados a oportunidade de conseguir emprego na estiva. Controvérsias que, ao que tudo indica, permeou o cenário portuário em várias localidades. Esse descasualismo, ou seja, a retirada da casualidade no emprego, foi trazido a debate por Hobsbawm. Conforme esse historiador, nos portos da Inglaterra “quanto mais pobre e casual o estivador, mais se apegava ele à justiça grosseira do casualismo, mesmo que esta fosse apenas a justiça da loteria, na qual

---

<sup>295</sup> Idem.

<sup>296</sup> GALVÃO, Nágila Maia de Moraes. Entre o mutualismo e o sindicalismo: A resistência solidária dos trabalhadores portuários de Fortaleza (1912-1933). Tese (doutorado) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017. p.126

qualquer um podia tirar o número da sorte.”<sup>297</sup> No Brasil, em 1930, o sistema de *closed shop* foi conquistado pelos trabalhadores. Nágila Galvão assinala que

esse sistema de organização do serviço e da contratação proporcionou mudanças positivas para os trabalhadores associados à Associação Deus e União e ao Sindicato dos Trabalhadores do Porto, dos quais passaram a ter direito sobre o Contrato Coletivo e os benefícios para a contratação da mão de obra. Assim, ficou determinada a exclusão de todos aqueles não associados, sendo esses, então, forçados a tornarem-se sócios e adequarem-se ao controle da Deus e União.<sup>298</sup>

A luta pelo controle do trabalho não se dava apenas no ambiente portuário. Mac Cord mostrou que “nos primeiros anos do regime republicano, os trabalhadores especializados pernambucanos também tentaram garantir emprego por meio da construção de oficinas coletivas, que seriam administradas por suas associações.” E que a Sociedade União Progressista Central das Artes, fundada em 9 de fevereiro de 1890 “objetivavam montar algumas oficinas coletivas para que seus membros labutassem sem atravessadores, ou seja, sem patrões ou vendedores indiretos de seus produtos/serviços.”<sup>299</sup>

O exclusivismo à Sociedade Beneficente União dos Estivadores não significou o fim dos conflitos. Os grupos de trabalho ainda precisariam ser montados entre aqueles associados., e como dissemos se tratou se uma conquista política que era reforçada pela Sociedade diariamente no emprego prioritário de seus sócios. Ademais existiam as empresas contratantes e o setor comercial de maneira geral que não via com bons olhos esse monopólio dos trabalhadores sobre a mão de obra do porto, chegando algumas vezes a empregar mão de obra vinda do interior do estado para suprir o serviço do porto em momentos de reivindicações dos estivadores associados.

Na edição do dia 27 de novembro de 1902 o Diário de Pernambuco noticiou um “grande sarilho” no porto do Recife. O evento havia acontecido por volta das duas da tarde no “Caes Santos Dumont”, rua da Lingueta, bairro do Recife no dia 25, dois dias antes. Vamos ao ocorrido. Noticiou o periódico que

na ocasião em que alguns estivadores tomavam um bote, afim de irem effectuar o embarque de uns volumes [de fa]zendas<sup>300</sup> a bordo do vapor alemão Tucuman, um dos estivadores, Francisco Marciano, encolerizado por ter o mestre da turma de estivadores se recusado a leval-o para também trabalhar em dito carregamento, armado de navalha e com a pericia de verdadeiro capoeira, vibrou forte golpe na região frontal esquerda de João Muniz Tavares, um dos escolhidos pelo mestre para o serviço.<sup>301</sup>

<sup>297</sup> HOBBSAWM, Eric. op.cit., 2015, p.284.

<sup>298</sup> GALVÃO, op.cit., p.130

<sup>299</sup> MAC CORD, op.cit., 2016, p.182

<sup>300</sup> Trecho com letras apagadas.

<sup>301</sup> Grande Sarilho. Recife. Diário de Pernambuco. 27 de nov. 1902, nº270, a.LXXIX, c.8, p.1.

João Muniz foi submetido a uma vistoria feita pelo Dr. Costa Gomes no dia seguinte ao caso, enquanto Francisco Marciano evadiu-se após a “consummação do delicto.” Os conflitos na estiva devem ser analisados sob no mínimo dois prismas, o que envolve os estivadores e suas disputas internas por um motivo específico no dia-a-dia e um outro campo onde os estivadores coletivamente entram em conflito contra as empresas por conta do direito de contratação do trabalho. No caso noticiado, não ser selecionado para a execução do serviço no vapor Tucuman levou o estivador Francisco Marciano a partir para cima de seu colega de trabalho. Em concordância com José Bento Rosa da Silva, acreditamos que

apesar de o trabalho à beira do cais ter sido considerado “desqualificado”, era para muitos dos egressos da escravidão e demais trabalhadores das denominadas “classes perigosas” o lugar de onde era possível buscar o sustento de suas famílias; mas nem todos tinham acesso a esse trabalho.<sup>302</sup>

Tratava-se, destarte, de uma problemática que estava presente no dia a dia dos estivadores. Sair de casa pressupunha conseguir o serviço em alguma embarcação para arranjar o sustento diário. Mesmo com a associação a garantir o trabalho, o serviço em uma determinada embarcação poderia não ocorrer. Como assinalou Erika Arantes “a oferta de trabalho nos portos era bastante irregular, visto ser irregular a entrada e saída de navios”<sup>303</sup>, para o trabalhador essa chegada, até certo ponto, imprevisível de embarcações poderia significar um dia sem trabalho, então por isso, aproveitar a oportunidade de uma embarcação ancorada era a saída para o conseguir provento diário.

Outra razão para Marciano partir para cima de seu colega e feri-lo gravemente seria por entender que empregar seu colega e não a si era uma forma de injustiça. Seja por se ver merecedor do trabalho, seja por identificar que estava havendo algum tipo de favorecimento por parte do mestre estivador, ou até mesmo ser o caso de esse outro trabalhadores empregado não ser associado. O favorecimento de um trabalhador em detrimento de outro na busca por emprego era uma prática geral nos portos, o que exigia do trabalhador muitas vezes ser “bem relacionado”. Contudo, como vimos, esses estivadores em seu fazer-se enquanto classe tinham consciência de se tratar de uma prática injusta e, portanto, questionável. Fernando Teixeira da Silva afirma que “as noções de injustiças são adquiridas histórica e socialmente. Constituem-se numa reação à punição sentida e pensada como uma decisão imerecida, uma indignação frente a um ato de quem não tinha o direito de praticá-lo.”<sup>304</sup> Esse tipo de prática de favorecimento já era questionado na estiva a bastante tempo. Vamos a outros casos.

---

<sup>302</sup> SILVA, José Bento Rosa da. op.cit., 2019. p.4.

<sup>303</sup> ARANTES, Erika. op.cit., p.61,

<sup>304</sup> SILVA, Fernando Teixeira. A carga e a culpa. Os operários das Docas de Santos: Direitos e cultura de Solidariedade 1937-1968. Editora Hucitec, São Paulo – Santos, 1995, p.38.

No dia 20 de abril de 1898 o estivador Noé Ferreira de Araújo feriu a facadas Augusto de Araújo, sem dar muitos detalhes o jornal Diário de Pernambuco apenas disse se tratar de questões originadas no próprio trabalho.<sup>305</sup> No relato de outra briga o Diário de Pernambuco informou que o estivador Joaquim de Mello armado de cacete “por motivos fúteis, fez diversos ferimentos num dos seus companheiros.”<sup>306</sup> As razões para as desavenças que ocorriam entre os estivadores eram abordadas pelos jornais como meras futilidades, motivos banais surgidos no calor de algum momento em que o trabalhador se encontrava de cabeça quente. No entanto, como vimos nos exemplos acima, as brigas aconteciam principalmente por questões relacionadas ao trabalho. José Silva tratando desses conflitos ocorridos no porto do Recife assinalou que

as razões eram várias, todas relacionadas com as desavenças advindas das relações de trabalho, que para os redatores dos jornais se tratava de “questiúnculas”, futilidades e desinteligências. Na verdade, os motivos estavam relacionados com a precariedade das condições de trabalho, com a hierarquização do trabalho e com o controle que os patrões exerciam sobre os trabalhadores, visando limitar a autonomia da categoria.<sup>307</sup>

Ainda que existissem divergências internas entre estivadores, gerando desavenças, brigas, rixas, isso não significava ausência de identidade coletiva. Thompson afirma que uma maneira de identificarmos algumas normas surdas é partir para a análise das situações atípicas, afinal, segundo o historiador inglês “um motim ilumina as normas dos anos de tranquilidade, e uma repentina quebra de deferência nos permite entender melhor os hábitos de consideração que foram quebrados. Isso pode valer tanto para a conduta pública e social quanto para atitudes mais íntimas e domésticas.”<sup>308</sup> Nos serviremos então das situações consideradas “atípicas”, aquelas onde os estivadores quebravam sua rotina de trabalho e causam impactos na vida do porto, para demonstrar a ação política desses sujeitos e o fortalecimento da identidade dos estivadores enquanto categoria e membros da classe trabalhadora. Vamos as greves.

Nesse capítulo vimos que o processo de criação da Sociedade União Beneficente dos Estivadores se deu com a institucionalização formal de uma organização informal. Foi dessa maneira que partimos na análise da fundação Sociedade União Beneficente dos Estivadores. Como disse-nos nosso contemporâneo estivador “nós somos o sindicato mais antigo do Brasil. Mas já existíamos de fato antes de existir no papel.” Os estivadores estiveram presente no fazer-

<sup>305</sup> Questura policial. Recife. Diário de Pernambuco. 23 de abr.1898, nº89, a.LXXIV, c.5, p.1 ; c.1, p.3.

<sup>306</sup> VARIAS. Recife. Diário de Pernambuco. 9 de jan. 1906, nº5, a.LXXXII, c.3, p.2.

<sup>307</sup> SILVA, op.cit., 2019, p.6.

<sup>308</sup> THOMPSON, E.P. Folclore, antropologia e história social. In: As peculiaridades dos ingleses e outros artigos. NEGRO, Antonio Luigi. SILVA, Sergio.(orgs) 2ªed, Campinas, SP: Editora Unicamp, 2012. pp.227-268. p.235.

se de sua categoria, da institucionalização da profissão nos portos em 1846, passando por todo o período escravista, pelas dificuldades sociais, até a busca pela consolidação de sua cidadania.

A organização coletiva mostrou-se uma saída contra a tal “liberdade de trabalho” que os seus patrões reivindicavam. A liberdade de trabalho reivindicada pelos contratadores dos seus serviços significava desemprego, salário baixo, submissão aos mestres estivadores nas paredes. A liberdade de trabalho para os estivadores foi conseguida de forma coletiva, sua força de trabalho não seria mais vendida ao preço que conviesse aos interesses do patronato no dia a dia, ela seria agora negociada por acordos coletivos, conflitos e greves. A arma do trabalhador foi a sua organização coletiva.

O estatuto deve ser compreendido como a conjugação das experiências passadas, demandas históricas e do presente e a necessidade de materialização de sua cidadania. A Sociedade inspirou-se em outras formas coletivas de organização como as irmandades e respondia a demandas concretas dos trabalhadores. A fundação da Sociedade e a elaboração do estatuto mostram o nível de politização desses trabalhadores e como estavam atentos ao seu contexto. 1891 foi um ano que sentia ainda a efervescência de todo o contexto político da época, os estivadores seguiram o bonde da história, na verdade, os estivadores ajudaram a construir esse bonde e agora estavam nele aproveitando do momento para consolidar suas demandas históricas, aproveitando o ensejo proporcionado pela conjuntura.

#### 4 “NÃO VAMOS CEDER UMA LINHA”: AS MOBILIZAÇÕES E GREVES DOS ESTIVADORES NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DE FUNDAÇÃO DA SOCIEDADE UNIÃO BENEFICENTE DOS ESTIVADORES

Quais foram os impactos causados por uma paralisação dos estivadores na circulação de mercadorias no século XIX e início do XX? Como os poderes públicos agiram frente a paralisações de um setor tão importante como o portuário para o escoamento de mercadorias? As empresas de transportes e os grandes comerciantes bradaram contra as greves, clamavam a defesa da liberdade de trabalho, mas como estes agiram para impedir, junto ao poder público, que os trabalhadores portuários organizassem paralisações reivindicatórias ou até mesmo greves? Como negociar com um setor tão importante como era e ainda é<sup>309</sup> a categoria dos estivadores? E esses trabalhadores, como se portavam diante do conhecimento do impacto de sua paralisação para a economia da província e até mesmo do país? Quais os recursos e táticas que utilizavam para garantir seus direitos? Era sempre por meio de grandes paralisações? Como se portava a categoria que, como vimos nos capítulos anteriores, era vista pela opinião pública como “desinteligentes”, que viviam envolvidos em conflitos entre eles próprios?

Nesse último capítulo vamos adentrar nas mobilizações e greves dos estivadores do porto do Recife desde a fundação de sua Sociedade Beneficente em 1891 até a primeira década do século XX, para investigar e responder os questionamentos levantados acima, mostrando a relevância dos estivadores na atuação política nos anos aqui abrangidos. Vale lembrar que o direito a greve só passou a existir em 1906. Iremos mostrar como eram feitas, então, as reivindicações dos estivadores. Felipe Azevedo e Souza diz que as greves até a década de 1890 não eram tão frequentes na capital de Pernambuco e que

Os recifenses mais velhos que contavam nos dedos de uma só mão as raras greves que tinham presenciado na vida, assistiram, a partir de 1890, a prática tornar-se regular. Se para toda a década de 1880 consegui localizar apenas 4 movimentos grevistas, entre 1890 e 1893 computei 29 manifestações do tipo. Em um levantamento realizado a partir do acompanhamento das publicações da imprensa pernambucana, pude

<sup>309</sup> Portuários também são prioritários para a vacinação contra a Covid-19. Disponível em:

<http://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=110555> Acesso: 17/05/2021

Portuários protestam e pedem vacinação da categoria contra a Covid-19 em Santos, SP. Disponível em:

<https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/2021/05/07/portuarios-protestam-e-pedem-vacinacao-da-categoria-contra-a-covid-19-em-santos-sp.ghtml> Acesso: 17/05/2021

Governo prevê início da vacinação de trabalhadores portuários até final de maio: “Presidente da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), José Adilson Pereira cobrou urgência na vacinação dos portuários e não descartou a paralisação de portos brasileiros por conta do número de trabalhadores contaminados pelo novo coronavírus. “Nós somos porta de entrada. É por nós que passam todas as mercadorias do País. Temos contato com tripulações, com pessoas que vêm de outros países”, observou. “Se param os portos, o Brasil vai à bancarrota.” Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/748394-governo-preve-inicio-da-vacinacao-de-trabalhadores-portuarios-ate-final-de-maio/#:~:text=O%20governo%20federal%20anunciou%20nesta,Participativa%20da%20Câmara%20dos%20Deputados>. Acesso: 17/05/2021

perceber como depois de 1890 o apelo à greve se reconfigurou em um movimento que acompanhava uma ampliação da percepção de legitimidade das lutas por melhores condições de vida dos trabalhadores.<sup>310</sup>

Entre essas greves podemos identificar ao menos cinco em que houve participação direta dos estivadores. Três delas aconteceram nos cinco primeiros anos de existência da sociedade e as duas últimas aconteceram em 1906 e 1907 e contou com a solidariedade e participação de outros grupos de trabalhadores. Por meio delas mostraremos a cultura de solidariedade existente entre os estivadores, ausente nas publicações de jornais que destacam majoritariamente os conflitos existentes entre eles, acidentes em locais de trabalho, prisões e mortes. Procuraremos explicitar a participação dos membros da Sociedade nos momentos de tomadas de decisões, nas negociações com os patrões e com o poder público. Tanto em seus primeiros anos de fundação, sob o nome Sociedade União Beneficente dos Estivadores, quanto após a atualização da legislação que permitia a existência de sindicatos, podemos identificar a participação de grande parte dos sócios estivadores junto aos diretores da Sociedade na luta em defesa dos interesses da categoria.

O espaço temporal pesquisado nesse terceiro capítulo visa também contribuir com o debate acerca da atuação da classe operária brasileira nos primeiros anos da República. O “antigo silêncio”, que Silvia Hunold Lara apontou em artigo de 1996, sobre a ausência dos “negros, egressos do mundo escravista”<sup>311</sup> no debate sobre a classe operária após o fim da escravidão vêm sendo quebrado ao longo dos anos na historiografia brasileira. Os estivadores do Recife, como vimos nos capítulos anteriores, trouxeram do período escravista suas experiências de organização e de trabalho no porto. O estudo dessa profissão, que historicamente foi ocupada pela população negra e parda, permitiu-nos resgatar a sua ativa atuação política.

As décadas finais do século XIX e o início do século XX foram marcadas pela melhor articulação da produção nacional ao mercado internacional e, visando atender as necessidades do imperialismo, ocorreu a construção de ferrovias e portos. Segundo Maria Lucia Gitahy, essa construção “reuniu pela primeira vez um contingente cada vez mais significativo de trabalhadores assalariados urbanos.” Assim, ainda de acordo com a autora, a “formação da classe operária inicia-se então, como ocorreu também em outros países do Terceiro Mundo, nos

---

<sup>310</sup> SOUZA, Felipe Azevedo e. A participação política das classes populares em três movimentos, Recife (c. 1880 – c. 1900). Tese (Doutorado). Unicamp. Campinas, São Paulo: [s.n], 2018. p.169.

<sup>311</sup> LARA, Silva Hunold. Escravidão, cidadania e História do trabalho no Brasil. Proj. História, São Paulo, (16), fev, 1998, p.32.

ramos da construção civil e dos transportes.”<sup>312</sup> O porto também teve importância central na formação dessa população operária de Pernambuco. Foram os portuários, durante o século XIX e XX, atores ativos das mobilizações políticas, como veremos.

#### 4.1 A IMPORTÂNCIA DO PORTO E DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS: GREVES E PARALISAÇÕES.

O historiador britânico Eric Hobsbawm em seus estudos sobre os sindicatos portuários afirma que as greves nos portos, assim como as greves nas ferrovias, geram perdas financeiras consideráveis e podem até quebrar algum setor da economia, principalmente os que dependem exclusivamente do comércio marítimos.<sup>313</sup>

A deflagração de uma paralisação ou de uma greve na estiva aconteciam por motivos diversos. Por paralisação compreendemos aquelas ações que poderiam acontecer dentro da própria embarcação, seja porque os trabalhadores estão reivindicando melhores condições de segurança, seja para aumentar o valor do pagamento a depender dos risco e do tipo de carga, mas tudo isso sem mobilizar toda a categoria, tratando-se de negociações entre o grupo e o mestre.

Incorporar pessoas não associadas ao trabalho na estiva também foi motivo de paralisação, pois tirava a preferência dos associados e dava-o a pessoas de fora da categoria. A reivindicação de melhorias salariais atravessou praticamente todas as greves dos trabalhadores da estiva do porto do Recife do período da fundação da Sociedade até a primeira década do século XX. Aderir à greve de uma outra categoria parece ter sido algo costumeiro entre os operários do período, veremos que isso aconteceu no Brasil e no Recife também. Na estiva a existência de intermediários entre o trabalhador e empresa foi também motivo para reivindicações. Conseguimos, através da leitura bibliográfica, identificar estivadores no Brasil paralisando seus trabalhos em solidariedade internacional a trabalhadores do outro lado do mundo.

No porto, quanto mais tempo o navio passa fundeado mais taxa tem a pagar, maior o prejuízo e atraso de mercadoria. Portanto, tempo significava dinheiro perdido ou ganho.<sup>314</sup> Os

<sup>312</sup> GITAHY, Maria Lucia Caira. Ventos do Mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana. São Paulo: editora da Universidade Estadual Paulista, 1992. p.76.

<sup>313</sup> HOBBSAWM, Eric. Sindicatos nacionais portuários in: Os trabalhadores. Estudos sobre a história do operariado. São Paulo: Paz e Terra, 2015.

<sup>314</sup> “Como analisou Maria C. Velascos e Cruz, os principais confrontos intra-empresariais nos portos ocorrem em torno da dualidade porto-navio. Aos armadores interessa a maximização do tempo do navio no mar pela diminuição do período de permanência ociosa nos portos. Aos donos dos cais, por seu turno, interessa aumentar a renda obtida por meio da cobrança de taxas de atracação, movimentação de mercadorias, armazenagem,

estivadores souberam se utilizar de sua posição favorável no transporte de mercadorias para construir suas reivindicações. Assim, os impactos que a greve causava a economia pode ser genericamente ponderado pelo tempo de sua duração e pela sua amplitude. Estivadores parados, forçavam os navios a saírem sem a carga, atrasavam o embarque ou o desembarque de mercadorias, apodrecia os alimentos perecíveis, como frutas, verduras etc. Por ser um espaço caracterizado pela variedade de padrões e de empresas, a greve no porto causava perdas que não se restringiam a uma única empresa.

As dimensões das paralisações e greves variavam. Houve as paralisações de caráter interno, que não chegaram a ser noticiadas nos jornais por ter durado pouco tempo e se originavam pela reivindicação de um melhor pagamento sobre uma carga específica. Fernando Teixeira da Silva afirma que “as principais armas dos estivadores eram as freqüentes e breves paralisações no decorrer dos serviços ou redução do ritmo do trabalho.”<sup>315</sup> Ainda segundo esse autor, “essas ‘pequenas lutas’, muitas das quais não chegavam a ganhar espaços nos jornais, tendiam a ser mais eficazes do que grandes e espetaculares greves, em certas condições fadadas ao fracasso face à violência policial e à retaliação patronal.”<sup>316</sup>

As greves podiam ter também impactos na conjuntura mundial, foi o caso, por exemplo, da greve dos trabalhadores da estiva do porto de Santos, que pararam de abastecer os navios espanhóis em combate a ditadura franquista. O boicote, sob a liderança da Federação Sindical Mundial, iniciou em 1946 no porto de Santos e pautou o “fim do trabalho nos navios espanhóis: todo navio que viesse, voltava; se viesse, voltava cheio para a Espanha ou, então, ia procurar outro porto.”<sup>317</sup>

As greves dos estivadores do Recife, destacadas nas páginas dos jornais, chegaram a mobilizar outras categorias dentro e fora do porto. As greves que saíram das fronteiras do porto, ocuparam as páginas dos jornais, envolveram outras categorias e contaram com intervenção policial, seja nas negociações, seja nas repressões. Em Pernambuco veremos que as greves chegaram a envolver negociações com o governador do estado.

Maria Lucia Gitahy em sua pesquisa fez uso das greves como o momento em que “destaca-se uma luta surda pelo controle do processo de embarque e desembarque de

---

utilização dos equipamentos do cais, fornecimento de água, lastro, etc.” SILVA, Fernando Teixeira. Operários sem padrões: da Barcelona à Moscou brasileira (Trabalho e movimento operário em Santos no entreguerras). Tese de doutorado. Campinas, São Paulo, 2000. p. 173

<sup>315</sup> Idem. p. 170

<sup>316</sup> Idem. p.171

<sup>317</sup> SILVA, Fernando Teixeira. A carga e a culpa. Os operários das Docas de Santos: Direitos e Cultura de Solidariedade 1937-1968. Santos - SP: Editora Hucitec, 1995. p. 114

mercadorias no porto”, assim, a greve em nossa pesquisa joga luz na dinâmica corriqueira, no “normal”, o rotineiro, que não estampa as páginas dos jornais.

As notícias nas páginas dos jornais recifenses que retratavam os trabalhadores portuários foram caracterizadas principalmente pelo retrato, segundo José Bento Rosa da Silva, do portuário como

homens rudes, advindos das camadas “inferiores da sociedade”, iletrados, brigões por excelência, corpóreos, quase titãs. As imagens formuladas descreviam-nos como pessoas de pouca leitura, ignorantes, beirando à brutalidade, homens pouco “polidos”, beberrões, chegados à promiscuidade, pouco inteligentes – sobretudo devido à sua ascendência racial: negros, pretos, pardos, mestiços, “encardidos”, quase brancos.<sup>318</sup>

Quando os conflitos da estiva aconteciam dentro do porto, por conta de questões relacionados ao trabalho, principalmente com relação a contratação, os jornais, ainda segundo Silva, retratavam como questões de “desinteligências” por parte desses trabalhadores. Isso porque a “presença da população escravizada e seus descendentes no trabalho portuário foi, em nossa opinião, uma das razões para que tal atividade fosse estigmatizada.”<sup>319</sup> Thompson quando estudou os conflitos e motins ingleses verificou que não se tratava “de mera gritaria” o que levava os trabalhadores a arrombarem os celeiros e realizarem saques de lojas.<sup>320</sup> Verificaremos a seguir que não se tratava de “desinteligência” ou “questiúnculas” por parte dos estivadores, as lutas dos se baseavam na noção de justiça de cumprimento do que foi acordado, de direito a um salário que correspondia aos preços dos gêneros alimentícios praticados na sociedade, do cumprimento do estatuto e o direito ao trabalho.

Apesar de serem retratados de tal maneira na imprensa, os estivadores fizeram uso dela para divulgar as suas reivindicações e mostrar pelo que estavam lutando para à população em geral. A coluna de solicitações pagas, seja do jornal Diário de Pernambuco ou do Jornal do Recife, onde normalmente os estivadores faziam divulgação de suas assembleias, convocatória para eleições, também eram utilizadas como formas de protesto, onde podiam mostrar seu lado acerca de um tema, de uma reivindicação que se tornou greve.

Vale ressaltar a forma de atuação do patronato no período abordado em nossa pesquisa. Eles se articularam entre si, com o Estado e souberam se utilizar do Estado para garantir seus interesses. Como bem destaca Batalha

se os trabalhadores não podiam contar com o Estado brasileiro para intervir na “questão social”, assegurando direitos mínimos, o mesmo não poderia ser dito no caso dos patrões dos setores mais “sensíveis” da economia da Primeira República, como

<sup>318</sup> SILVA, José Bento da Rosa. Por “desinteligência” e “questiúnculas”: representações do cotidiano e do trabalho nas docas do Recife (1891-1920), p.2.

<sup>319</sup> Idem. p.3

<sup>320</sup> THOMPSON, E.P. A Formação da classe Operária Inglesa, vol.1: A árvore da liberdade. Rio de Janeiro/ São Paulo: Paz e Terra, 2019. p.78

os portos e as ferrovias (essenciais para o escoamento da produção cafeeira) e algumas indústrias de maior porte, como a tecelagem, que quase sempre tinham no Estado um aliado.<sup>321</sup>

As reivindicações do patronato na estiva se deram principalmente pela “liberdade de trabalho”. Essa palavra de ordem normalmente vinha ao centro da questão após os estivadores reivindicarem melhores salários, melhores condições de trabalho e paralisarem o serviço. Os contratantes da estiva, não inclinados a cederem as reivindicações dos estivadores, pediam ao governo e a polícia garantias que permitissem que eles empregassem pessoas de fora da Sociedade dos Estivadores no trabalho dentro das embarcações. Essa liberdade de trabalho, contra a organização coletiva dos trabalhadores da estiva e o controle do mercado de trabalho pela Sociedade, era acompanhada de manobras que visavam desarticular essa organização coletiva.

Erika Arantes aponta que quando os estivadores do Rio fizeram greve na primeira década do século XX “as casas empreiteiras resolveram, então, recrutar pessoal de fora da cidade ou em outros pontos fora das vistas dos grevistas.”<sup>322</sup> Cruz mostrou que no Rio, recorrer ao uso de pessoas “inteiramente alheias ao serviço” aconteceu na greve dos estivadores de 1906.<sup>323</sup> No porto de Santos em finais do século XIX, a Associação Comercial foi buscar escravos para serem fura greves.<sup>324</sup> Em Pernambuco, segundo Peter Eisenberg, “os trabalhadores rurais eram usados como fura-greves: três proprietários de usinas de Escada ofereceram-se para levar seus homens para Recife a fim de ajudar a derrotar a greve de 1906.”<sup>325</sup>

A ação dos patrões além de visarem desorganização das greves dos estivadores, possuíam caráter desarticulador do próprio sindicato. Maria Cecília Velascos e Cruz falou das dificuldades que a Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café passou nos seus anos iniciais, entre as dificuldades consta um *lockout* do Centro de Comércio de Café.<sup>326</sup>

Outro ator relevante que se fez bastante presente na vida dos estivadores no porto do Recife foi a ação policial contra a paralisação do trabalho. A polícia, para além de um órgão repressor e de controle social da população mais pobre no período, deve ser entendida, segundo

<sup>321</sup> BATALHA, Cláudio. O Movimento Operário na Primeira República. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2000. p.13.

<sup>322</sup> ARANTES, Erika Bastos. O Porto negro: trabalho, cultura e associativismo dos trabalhadores portuários no Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX. Tese de doutorado. Rio de Janeiro, 2010. p.54

<sup>323</sup> CRUZ, Maria Cecília Velasco e. Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de resistência dos trabalhadores em trapiche e café, Rio de Janeiro, 1905-1930. Afro-Ásia, n°24 (2000) pp.243 – 290.p.245

<sup>324</sup> GITAHY, op.cit. 1992, p.78.

<sup>325</sup> EISENBERG, Peter. Modernização sem mudança. A indústria açucareira em Pernambuco 1840 – 1910. São Paulo: Paz e Terra; Universidade Estadual de Campinas, 1977. p.205

<sup>326</sup> CRUZ, op.cit. (2000) p.288

afirma Sidney Chalhoub, “enquanto elemento constitutivo essencial da estratégia de formação de um mercado capitalista de trabalho assalariado.”<sup>327</sup>No Recife, segundo Clarissa Nunes Mais,

o fato de a maior parte da população da província ser constituída por homens livres de cor, em condições não muito superiores às dos próprios cativos e, por isso, em contato com eles até nas horas de lazer, fez com que as autoridades tivesse que adotar as formas de controle que abrangessem as duas categorias, identificando-as progressivamente nas leis municipais.<sup>328</sup>

Quanto a sua atuação frente a greve dos trabalhadores, as práticas repressivas variaram de acordo com o porto e importância da indústria.<sup>329</sup> No caso do porto do Recife as ações policiais eram ágeis e contava com intervenção direta de membros do Governo estadual. A ação do governo foi importante desarticulador da organização política dos trabalhadores. Segundo Gitahy, a repressão a greve de 1891 em Santos foi essencial para o esfacelamento da greve. Segundo a autora, “este padrão de repressão repetir-se-á nas demais greves no período e, sem dúvida, será outro entrave importante ao movimento operário.”<sup>330</sup>

A resolução dessas greves em sua maioria contava com a participação ativa do Estado. Marcelo Mac Cord destaca que desde o início da República “no momento em que acordavam uma relação de trabalho junto ao mercado, setores da classe trabalhadora pernambucana buscavam apoio estatal quando seus interesses eram feridos.”<sup>331</sup> Delegados de polícia, secretário de segurança do Estado, advogados foram outras figuras que entraram nas negociações entre estivadores e patrões. Estas intervenções de figuras “externas” ao conflito, mas que na realidade eram interessadas no seu resultado, foi uma constante nas greves portuárias do período.<sup>332</sup>

Para nossa pesquisa, a descrição minuciosa dos dias de greves, feita pelos jornais, permite-nos notar aspectos da vida dos estivadores dos quais não foram deixados tantos rastros. Como já dissemos anteriormente, no dia a dia da atividade portuária, o que estampava normalmente as páginas de jornais eram os conflitos existentes no porto. O que não saiu nesses jornais foi a relação de solidariedade existente entre esses trabalhadores.

Esta solidariedade existia no próprio ambiente de trabalho, pois, durante o serviço, os homens interagiam diretamente e de forma personalizada. Pois, assim que feita a escolha de

<sup>327</sup> CHALHOUB, Sidney. Trabalho, Lar e Botequim. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da *belle époque*. Campinas, SP: Editora Unicamp, 2012. p.282

<sup>328</sup> MAIA, Clarissa Nunes. Sambas, batuques, vozerias e farsas públicas. O controle social sobre os escravos em Pernambuco no século XIX (1850-1888). São Paulo: Annablume, 2008. p.43.

<sup>329</sup> BATALHA, op.cit. 2000, p.13

<sup>330</sup> GITAHY, op.cit., 1992. p.78.

<sup>331</sup> CORD, Marcelo Mac. Direitos trabalhistas em construção: as lutas pela jornada de oito horas em Pernambuco, 1890-1891. Tempo (Niterói, online) | Vol. 22 n. 39.p.175-195 jan-abr.,2016. p.183

<sup>332</sup> GITAHY, op. cit., 1992, p.78

quem iria trabalhar na embarcação, “abandonava-se a lógica de competição e imperava a lógica do trabalho coletivo, salvo os casos de brigas que poderiam surgir entre os homens pelos mais diversos motivos.”<sup>333</sup> Erika Arantes ressalta também que mesmo havendo diversas categorias no porto – estivadores, arrumadores, trabalhadores do carvão, foguistas, guindasteiros, conferentes -, que prejudicou a organização em sindicatos unificados, existia uma tendência de aproximação entre as categorias que exerciam serviços parecidos. E continua dizendo “a solidariedade se dava pela semelhança nas reivindicações, norteadas pelas características semelhantes de trabalhos.”<sup>334</sup>

Acerca dos conflitos e brigas existentes entre os estivadores e que vemos impressas nas páginas dos jornais, Fernando Teixeira da Silva afirma que “esses são aspectos inerentes à cultura portuária, não significando, no entanto, que sejam responsáveis pela despolitização e ausência de uma cultura classista entre aqueles trabalhadores.”<sup>335</sup> Essa valentia, segundo Arantes, andava de mãos dadas com o caráter ocasional do trabalho. Essa forma de contratação, mesmo gerando conflitos e formas de desagregação entre os estivadores, foi também fator de unidade entre os portuários em diversas cidades do mundo, “fazendo frente ao poder dos contratadores e reivindicando o controle do mercado de trabalho.”<sup>336</sup>

Ainda em torno das questões dos conflitos entre os trabalhadores na zona portuária, existe um debate historiográfico onde alguns autores trazem a como aspecto central a existência de conflitos raciais dentro dessas categorias. O debate gira em torno de um conflito ocorrido em 1908 no Rio de Janeiro. Uma parte da historiografia afirma que os conflitos entre trabalhadores eram gerados por questões raciais e teriam sido fatores importantes na desarticulação da classe. Segundo Chalhoub, um dos defensores dessa tese, “as rivalidades e conflitos raciais e nacionais se constituíram num dos principais elementos limitadores da eficácia do movimento operário brasileiro.”<sup>337</sup>

Sobre essas questões, primeiramente no que concerne as questões de caráter racial com especificidade desagregadora do movimento trabalhador, citamos a afirmação de Cruz acerca do tema:

Os historiadores que fizeram da raça o princípio organizador do conflito de 1908 parecem ter interpretado a realidade a partir de um modelo hegemônico de racismo. Se o racismo científico era amplamente aceito pelas elites letradas e se entranhava nas práticas institucionais, se as classes dominantes eram racistas e se viam e se pensavam como brancas, então, o racismo dominava a sociedade de alto a baixo e todos os brancos eram racistas independentemente de posição social. [...] Não pretendemos

<sup>333</sup> ARANTES, op.cit., 2010. p.63

<sup>334</sup> Idem. p.70

<sup>335</sup> SILVA, Fernando Teixeira apud ARANTES, op.cit., 2010. p.49.

<sup>336</sup> ARANTES, op. cit., 2010 p.49

<sup>337</sup> CHALHOUB, op.cit., 2012, p.59.

com essa afirmação romantizar ou reificar a classe, nem dizer que na Resistência as tensões raciais ou étnicas não existiam.<sup>338</sup>

Além disso, a autora apresenta outros indícios de participação e solidariedade de trabalhadores negros e brancos na Sociedade em outros momentos e que o conflito analisado giraria em torno de outras questões. Outro ponto levantado por Chalhoub foi de que

os resultados deste conflito foram sentidos em curto e médios prazos. Em curto prazo, houve uma sede bastante danificada [...] em médio prazo, no entanto, as perdas foram dramáticas: o sindicato entrou vertiginoso declínio e o número de seus associados caiu de 4 mil para 200 num só ano.<sup>339</sup>

Maria Cecília Velascos e Cruz, por outro lado, atribui a desagregação e enfraquecimento da Sociedade dos estivadores do Rio de Janeiro principalmente a repressão policial, atuação do patronato. Acrescentamos a isso, como veremos em Pernambuco, uma articulação da repressão policial, do patronato e da interferência direta do Estado. Assim, portanto, devemos perceber que as causas para as dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores devem ser compreendidas para além dos fatores internos, como composição étnico-racial ou conflitos internos, sem negar, logicamente, que conflitos internos tenham acontecido, como viemos mostrando. A atuação do Estado, do patronato e da repressão policial devem ser consideradas elementos desagregadores da classe.

Terminadas essas considerações acerca da organização e atuação do operariado no Brasil e em Pernambuco, partimos para a análise das mobilizações políticas dos estivadores do porto de Recife. Para isso nos utilizamos principalmente das fontes jornalísticas. Quando ao seu uso, concordamos com José Bento Rosa da Silva que os jornais além de noticiarem os acontecidos na cidade, no país e no mundo “são formadores de opinião, construtores de representações, reguladores de condutas, enfim, não são neutros, já que portadores de interesses de classe, no caso a classe dirigente, pois não se tratava de jornais dos estivadores.”<sup>340</sup> Nos valem também de Relatórios do Governador do Estado, além de processo-crime envolvendo estivadores.

#### 4.2 AS PRIMEIRAS GREVES DA SOCIEDADE DOS ESTIVADORES

<sup>338</sup> CRUZ, Maria Cecília Velasco e. Cor, etnicidade e formação de classe no porto do Rio de Janeiro: a Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café e o conflito de 1908. REVISTA USP, São Paulo, n.68, p. 188-209, dezembro/fevereiro 2005-2006. p.208

<sup>339</sup> CHALHOUB, op. cit., 2012 p.158

<sup>340</sup> SILVA, José Bento Rosa da. Por “desinteligência” e “questiúnculas”: representações do cotidiano e do trabalho nas docas do Recife (1891-1920). Revista Mundos do Trabalho | Florianópolis | vol. 11 | 2019 | p. 1-20. pp.2-3

Antes de iniciarmos na análise das mobilizações grevistas, algumas considerações. Consideramos importante não apontar o sucesso ou malogro de uma greve analisando apenas seus aspectos mais imediatos. Por isso, mesmo que as reivindicações tenham fracassado a curto prazo, um olhar mais amplo, trazido aqui com as análises de greves num período de duas décadas nos permite apresentar pontos positivos importantes que tiveram repercussão a longo prazo. Entre eles temos a maior organização da categoria, maior nível de solidariedade com outras categorias de trabalhadores, intercâmbio nacional com outras Sociedades e Sindicatos pelo país, o crescimento quantitativo do número de sócios, a conquista dos direitos reivindicados a longo prazo. Afinal, como disse Marx e Engels em 1848, após derrotas do operariado, a força organizativa dos trabalhadores “ressurge sempre, mais vigorosa, mais firme, mais poderosa. Ela força o reconhecimento dos interesses específicos dos trabalhadores na forma de leis, na medida em que eles se aproveitam das divisões entre os burgueses.”<sup>341</sup>

Como já foi dito anteriormente, a Sociedade União Beneficente dos Estivadores foi fundada no dia 19 de março do ano de 1891. Falamos também, como a República criou um contexto de expectativas e atuação política novos. No que se refere as expectativas de consolidação da cidadania, de garantia de direitos e melhorias de vida, essas foram sendo frustradas logo nos primeiros anos. Quanto a atuação política proporcionada pelo engajamento criado pelo contexto, os estivadores fundaram a sua Sociedade. E foi por meio desse órgão da classe que eles buscaram retomar o caminho dos ganhos políticos e sociais que não se realizaram.

No ano seguinte a sua fundação, com a presença e assistência de 85 associados, foi eleita no dia 10 de abril a nova diretoria dos estivadores do porto do Recife.<sup>342</sup> Essa nova diretoria também foi quem apresentou o estatuto que iria reger a Sociedade as autoridades. Sua sede em 1892 já funcionava no conhecido endereço da Rua do Vigário Tenório, nº17, segundo andar.<sup>343</sup>

O ano de 1892 presenciou a primeira greve dos estivadores após fundada a sua Sociedade. A causa da greve “pacífica”, segundo os jornais da época, devia-se ao aumento sofrido em “todos os gêneros”. A reivindicação salarial possivelmente já era uma demanda da categoria e que só pode se tornar concreta com a organização coletiva desses trabalhadores em torno da Sociedade. Desde 1874 que o serviço de carga era feito a diária de 3\$000 e o de

---

<sup>341</sup> MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. Manifesto do Partido Comunista. 1ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2008. p.24.

<sup>342</sup> Sociedade União Beneficente dos Estivadores em Pernambuco. Jornal do Recife. Recife, 21 de abr. 1892, nº089, a. XXXV, p.4, c.4

<sup>343</sup> Sociedade União Beneficente dos Estivadores. Jornal do Recife. Recife, 6 de abr. 1892, a. XXXV, nº 78. p.4, c.1-2.

descarga a 4\$000<sup>344</sup>, em 1892 o valor padrão era de 4\$000 “quer na amarração quer na desamarração, tanto à noute como de dia.” Vimos no primeiro capítulo que em 1869 os estivadores fizeram uma “parede” reclamando um aumento salarial para 6\$500, visto que o valor do salário diário estava ainda em torno de 4\$000 em 1874, aquele pleito de 1869 ao que tudo indica não foi atendido. Em 1892 foi diferente, a tabela de preços foi aprovada, a reivindicação dos estivadores foi conquistada e os salários passaram para 6\$000 a diária e 12\$000 para os serviços durante a noite. Além dessa questão salarial, a tabela de horário, o não fornecimento de comida pelos mestres foram outras conquistas. No entanto, como veremos, esses aumentos salariais e essas outras reivindicações, mesmo sendo acordados não foram cumpridos pelo patronato e pelos mestres estivadores.

Um texto escrito por Manoel Arão à coluna “Quotidianos” do Diário de Pernambuco em 1893 dá-nos uma noção das dificuldades que podem ter passado esses estivadores que em 1892 reivindicavam melhorias salariais e que não foram atendidos. Segundo Arão, “as classes desprotegidas da fortuna soffrem especialmente com essa situação: a fome, a falta de recursos com que se mantenham licitamente, levam-n’a a lançar mão de todos os meios ao seu alcance.”<sup>345</sup> Em seguida o autor se refere a uma greve que estava acontecendo no início daquele ano, não era dos estivadores, mas o contexto era o mesmo.

Continua o colunista dizendo que não era lícito se opor ao aumento do “pequeno salário de um trabalhador, quando tão cheio de dificuldades é o período que vamos atravessando, em que a carestia sobe a uma altura verdadeiramente assombrosa.” Arão destaca, algo que já vinha sendo pauta dos próprios estivadores no ano anterior, os aumentos dos preços que vinha acontecendo. E questiona “como não attender se á reclamação dos grevistas, quando esta visa, pode dizel-o – um direito que não lhes pode ser contestado?”, ou seja, o direito a sobrevivência.

O trecho seguinte da coluna, por exemplo, poderia ter sido escrito para falar da estafa provocada pelo trabalho na estiva – “é imprescindível que haja um augmento relativo no salário de quem esgota as forças diariamente num trabalho insano e que mal dá para amparar as necessidades da vida. É preciso elevar esse salario mais ou menos a essa altura, para que esses pobres trabalhadores tenham também uma compensação.”

O período, como sabemos, viu a deflagração de diversas greves. Segundo Azevedo e Souza, entre os anos de 1890 e 1893 foram registradas 29 manifestações grevistas.<sup>346</sup> A noção de que o período foi marcado por muitas greves, joga luz na afirmação do autor da coluna ao

---

<sup>344</sup> A questão dos estivadores. Jornal do Recife. Recife, 31 de out. 1907, a. L, nº 248, p.1-2, c. 8-9, c.1.

<sup>345</sup> Quotidianos. Diário de Pernambuco. Recife, 26 de jan. 1893, a. LXIX, nº 021, p.2, c.2-3.

<sup>346</sup> SOUZA. Op.cit., 2018. p.169

dizer que “essa medida não deve somente limitar-se aos que acabam de fazer greve, mas também a todos os outros trabalhadores, a que não deve ser recusado esse aumento justificado exigido pelas circunstâncias.”

Felipe Azevedo e Souza em sua tese de doutorado acerca da participação das classes populares, identificou diversos movimentos grevistas, de acordo com ele, “depois de 1890 o apelo à greve se reconfigurou em um movimento que acompanhava uma ampliação da percepção de legitimidade das lutas por melhores condições de vida dos trabalhadores.”<sup>347</sup> Consideramos essa afirmação verdadeira para os estivadores, e no ano de 1893 houve outra paralisação desses trabalhadores.

Dessa vez a paralisação noticiada pelo jornal Diário de Pernambuco veio escrita pelos próprios estivadores. Essa greve parece ter sido promovida não pela Sociedade dos Estivadores, mas tratou-se de uma paralisação de alguns estivadores nas embarcações. A Sociedade não tomou parte na construção dessa greve e declarou “aos Srs. Gerentes e donos de lanchas e alvarengas, que fica de ora em diante considerada nenhum efeito a greve que fizeram os trabalhadores das embarcações.”<sup>348</sup> Ingrid Sarti afirma que esse tipo de paralisação dentro das embarcações, antes mesmo de ser deflagrada a greve, foi um movimento eficaz de pressão e que “a eficiência da ameaça é dada pela conquista do objeto de pressão.”<sup>349</sup> Em 1893 no porto do Recife parece não ter dado certo, “visto terem sido aconselhados por esta Sociedade aos seus consocios que fazem parte do pessoal que trabalha em ditas embarcações”, mas essas greves silenciosas, pequenas paralisações podem ter arrancado diversas conquistas que não encontramos nas páginas dos jornais. Avancemos um pouco.

O ano era 1895, dia 12 de julho, uma sexta-feira. Uma comissão representando os estivadores foi formada, eram eles: José Alberto Trigueiro, Luiz Gomes Ferreira, Bernardino de Senna Oliveira, Manoel Athanzio Moura e Raymundo José da Silva.<sup>350</sup> Esses estivadores tinham por objetivo conseguir o aumento da tabela de preços de salários dos estivadores, que reivindicava um novo aumento do pagamento diário e passasse de 6\$000(réis) o dia para 10\$000, e a noite de 12\$000 para 16\$000. A associação beneficente dos estivadores fez suas reclamações aos “Srs. consignatários e carregadores de navios no porto desta capital”. Uma

---

<sup>347</sup> Idem.

<sup>348</sup> Sociedade União Beneficente dos Estivadores. Recife. Jornal do Recife. 15 de set. 1893, a. XXXIV, nº209, p.4, c.3.

<sup>349</sup> SARTI, Ingrid. Porto Vermelho. Os estivadores santistas no Sindicato e na política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981. p.67.

<sup>350</sup> Associação Beneficente dos Estivadores. Recife. Diário de Pernambuco. 14 de jul. 1895, nº158, a.LXXI, c.5-6, p.3.

petição foi escrita pela associação e direcionada aos consignatários, e foi também publicada no jornal Diário de Pernambuco. Vamos a parte do conteúdo.

A associação Beneficente dos Estivadores unanimemente identificada com a respectiva classe e representada pela comissão eleita abaixo assignada, vem mui respeitosamente reclamar justo augmento na tabella do salario dos estivadores, convencida de que a inteireza e rectidão de vossas consciencias e os vossos sentimentos patrioticos e humanitario lhe assegurarã melhor êxito a sua rasoavel pretensão.

Primeiramente, do trecho destacamos a forma como a associação colocava-se enquanto representante do grupo de trabalhadores da estiva. Que, da mesma forma, via a associação como representante da categoria. Convencer a população de que sua causa era justa fazia parte da tática adotada pelos estivadores. Eles atuavam politicamente em dois campos: o da reivindicação direta aos patrões e o do convencimento pela na mobilização junto aos jornais e provavelmente com atividades diretas, como panfletagens e no boca a boca com a população e com outros trabalhadores. Então, fazer apelo a consciência dos consignatários colocava estes numa situação em que negar aos trabalhadores essas reivindicações significavam ser contra a pátria, contra os valores humanitários da sociedade em ascensão. Segue outro trecho:

É impossível ao operário estivador prover sua subsistência e de sua família com o salario de 6\$000 por dia e 12\$000 por noite da tabella vigente. Os gêneros de primeira necessidade, subiram a enormes preços e na mesma porporção o vestuário, a luz e o tecto. As classes operárias tem deante de si o expectro da fome.

A reivindicação dos estivadores jogava luz numa situação que grande parte da população pernambucana tinha conhecimento, o aumento dos gêneros alimentícios e a fome. Karla Lima em recente dissertação analisou a organização dos fressureiros do Cabanga e a sua atuação política. Os fressureiros lidavam diretamente com o trato e corte da carne, mas mesmo assim sofriam com as flutuações do preço desse produto. A autora, tendo os periódicos como uma de suas fontes, mostrou que em 1900 o quilo da carne

estava custando 1\$400 réis, o que impossibilitava a compra por aqueles com menor poder aquisitivo. Esse estado de coisas era imputado à ganância dos marchantes. Além do preço muito alto, o quilo não necessariamente correspondia a 1000 gramas, mas variava entre 800 e 900 gramas nos talhos do mercado de São José.<sup>351</sup>

Vejamos, o preço de um quilo de carne custava o salário diário dos estivadores. Gregório Bezerra em suas memórias também relatou as dificuldades de compra de gêneros básicos por parte de uma moradora do Recife. Dizendo que a moradora foi ao Mercado São José fazer compras, “mas saiu xingando o açougueiro e a carestia de vida.”<sup>352</sup>

<sup>351</sup> LIMA, Karla Hegeane de. Trabalho, cultura e política no matadouro da Cabanga: Os fressureiros do Recife(1900-1920). Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2019. p.36

<sup>352</sup> BEZERRA, Gregório. Memórias. São Paulo: Boitempo, 2011. p.119

Os estivadores, em sua petição dirigida aos senhores falavam que sua demanda salarial era por conta do aumento dos gêneros de primeira necessidade, que “subira enormes preços e na mesma proporção o vestuário, a luz, o tecto. As classes operarias tem deante de si o espectro da fome.”

No trecho seguinte da petição os estivadores falaram das condições perigosas de seu serviço. Novamente reclamando “aos conscienciosos consignatários e carregadores de navios do porto do Recife” diziam que não havia “trabalho mais ingrato e comprometedor da saúde e da vida como o da classe de estivadores, que vivem pouco quando não são esmagados por volumes pesados dentro das alvarengas ou no porão dos navios.”

Ranulpho Prata, médico e romancista que conheceu o trabalho na estiva santista, em seu livro *Navios Iluminados* deu exemplo de como o trabalho na estiva prejudicava a saúde do trabalhador. Quando Severino que já trabalhava no porto, conversava com seu amigo Felício, sobre o desejo de ir trabalhar na estiva por conta da melhor remuneração, que lhe ajudaria a mandar dinheiro para a família no interior da Bahia, este o aconselhou:

- Homem, não faça isto, a turma é um “buraco”, desgraça com a saúde da gente. Fique onde está. Pobre, pra qualquer banda que pende, só piora. É engano pensar que melhora. Estou lá porque não tenho outro jeito. Mas não vê que serão me pega... É lá uma vez na via, quando não posso tirar mesmo o corpo. Diabo leve o dinheiro que ele rende. Se as promessas do doutor Constantino não falharem, pulo fora de lá qualquer hora desta. Vou ser marinheiro da Alfândega, coisa boa, emprego federal, serviço nenhum.<sup>353</sup>

Em seguida, um dos pontos tocados pelos estivadores em sua carta aos consignatários do serviço da estiva. E aqui cabe maiores detalhes. O serviço da estiva era coordenado pelo mestre estivador, que recebe o pagamento diretamente dos consignatários para que o serviço fosse contratado daqueles trabalhadores matriculados na capitania do porto e que pertencessem a associação dos estivadores. O mestre estivador não estava, portanto, diretamente ligado aos interesses dos estivadores, muitas vezes chegando estes a entrarem em rugas por conta da contratação do trabalho. Em 1895 a Sociedade Beneficente União dos Estivadores em sua reivindicação do aumento da tabela de preços salariais trouxe ao centro da questão a utilidade dos mestres estivadores.

Sigamos a argumentação dos estivadores: o mestre estivador recebia por volume e assim,

“admittido o preço de cem reis por sacco 10 trabalhadores vencendo pela nova tabella.... 10\$000 por dia e fazendo o embarque de 2 000 saccos, determinação a despeza de 100\$000 de salario, ao passo que o mestre recebe de vós 200\$000 quantia que será sufficiente para o salario de vinte por dia.”

<sup>353</sup> PRATA, Ranulpho. *Navios Iluminados*. São Paulo: Scritta, 1996.p.65.

Essa retórica foi seguida pelo argumento de que a Associação Beneficente dos Estivadores se comprometia dali em diante a dirigir os serviços da estiva, responsabilizando-se pela carga e descarga e pela segurança destas. Ainda, segundo a comissão por José Trigueiro, Luiz Ferreira, Bernardino Oliveira, Manoel Moura e Raymundo Silva, a vigilância do material seria feita por trabalhadores da estiva dignos de confiança.

Como sabemos, a luta para “contratar diretamente o serviço de carga e descarga”<sup>354</sup> nos portos não era uma peculiaridade pernambucana. Segundo Ingrid Sarti, que estuda os estivadores do porto de Santos, a função dos intermediários, e além do mestre estivador ela inclui também o contramestre geral, era entendida como um “elo de ligação” entre as autoridades de bordo e o corpo de trabalhadores: “a ele cabe a responsabilidade de execução do serviço estivador na chefia dos “contramestres-de-porão”, que por sua vez estão à frente de cada “terno”. ”<sup>355</sup>

Aliás, é importante ressaltar, de acordo com Azis Simão, que “os primeiros sindicatos discriminavam mestre e indivíduos de alguma maneira ligados à Empresa.” Ainda segundo esse autor, o Primeiro Congresso Operário Brasileiro realizado em 1906, considerava mestres e contramestres “pelo lugar que ocupam, os verdadeiros representantes dos patrões” e que “por este motivo podem trazer à organização operária o desacordo e converter-se em espíões; (que) é impossível distinguir, de modo positivo, os bons dos maus, mestres e contramestres.”<sup>356</sup>

Aqui destacamos dois pontos: o primeiro é sobre como os estivadores recifenses já estavam debatendo onze anos antes do Primeiro Congresso Operário Brasileiro a questão dos intermediários. Essas querelas nos locais de trabalho devem ter sido protagonizadas em outros lugares, principalmente se tratando dos lugares onde as categorias tentavam implantar o *closed shop*, e se por isso se tornaram motivo de pauta a ser debatida nesse congresso. O pano de fundo econômico dialoga bastante com o político nesse caso. A retirada do mestre estivador da intermediação do processo não só deu maior controle aos próprios estivadores organizarem seu trabalho, fazerem a segurança da propriedade dos consignatários, como também permitia que a remuneração dos estivadores pudesse aumentar.

O texto da petição se encerra dizendo que se confirmado o aumento os contratadores teriam “a mais satisfatória compensação movendo lucros para todas vós.” Esse último trecho é ilustrativo do autorreconhecimento da capacidade de movimentação de lucros que a categoria dos estivadores possuía. Eram um dos principais responsáveis pela embarcação de mercadorias

---

<sup>354</sup> ARANTES, op.cit., 2012, p.60

<sup>355</sup> SARTI, op.cit., 1981, p.49

<sup>356</sup> SIMÃO, Azis. Sindicato e Estado, S.Paulo, Ed Dominus, 1966, p.18 *apud* SARTI, op.cit., 1981, p.49-50

e tendo sob seu controle o poder de contratação dos trabalhadores que desempenhariam as atividades na estiva. Essa matéria foi assinada pela comissão no dia 12 de julho de 1895.

Vamos agora para os elementos trazidos pelos mestres estivadores nesse processo reivindicatório dos estivadores. Os mestres estivadores por meio de uma resposta no Jornal do Recife apresentaram sua versão dos fatos. Acreditamos se tratar de uma prática adotada pelas categorias de trabalhadores, não só portuários, para mobilizar a opinião pública e disputar o processo político em curso.

Frente ao que foi apresentado pela comissão dos estivadores para justificar o aumento de seus salários e a possível dispensa dos intermediários no serviço da estiva, Pedro José de Sant'Anna, mestre estivador, falando pela “classe dos estivadores” se dirigiu aos “Illms. Srs. Consignatários e carregadores de navios no porto do Recife.”

A retórica dos mestres estivadores começa com a exaltação da importância da verdade para se entender realmente o que estava acontecendo e questionavam se o que os estivadores estavam reivindicando baseava em argumentos verdadeiros. Não protestavam, logicamente, da situação de fome e pobreza existente na cidade por conta do aumento dos preços dos gêneros, seu foco foi o segundo ponto do texto da comissão, o que se referia justamente a questão do uso dos mestres estivadores como mediadores do trabalho de contratação. Escreve Pedro, pela sua classe,

nós protestamos porque a digna comissão falseou a verdade, quando calculadamente só trouxe como base ao seu argumento, a tarifa de mercadorias, o sacco com assucar” E porque a digna comissão não falou de outras mercadorias? Porque ainda só preferio falar no preço de 100 réis por cada sacco com assucar, e não foi explicita n’aquillo que refetio?...<sup>357</sup>

Quanto ao custo dos serviços, que os estivadores atribuem ser maiores por conta do dinheiro que era pago aos mestres estivadores, Pedro Sant'Anna argumentou que nem sempre o preço pago era de 100 réis por saca, que o açúcar não seria o preço padrão, que normalmente se empregava mais de 10 pessoas no terno, as vezes tendo que dobrar e até quaduplicar o número de pessoas necessárias para o serviço, que o serviço poderia se alongar para além de uma diária normal, com hora-extra, e que além disso existiam outros custos como as alvarengas, as pranchas, despesas com desperdícios de cargas e que os mestres pagavam as “despesas de comedorias”. O fornecimento de alimentação aos estivadores não era consensuado com os

---

<sup>357</sup> Publicações solicitadas. Illms. Srs. Consignatários e carregadores de navios no porto do Recife. Jornal do Recife. Recife, 16 de jul. 1895, nº 159, a.XXXVIII, p.3, c.4-5.

estivadores, como veremos logo mais. Mas como podemos ver, pela argumentação dos mestres estivadores, eles não eram o problema dos gastos existentes na estiva. Ora, partindo dessa afirmação, não houve necessariamente uma contraposição dos mestres quanto ao aumento do salário dos estivadores, defendiam apenas a importância de sua permanência no serviço e além disso, que não eram os principais beneficiados do dinheiro que era pago para cobrir os gastos da carga e descarga de mercadorias. Ficava então a pressão para cima dos consignatários, pois obviamente o valor pago para o serviço se mostrava curto, não dando nem para os estivadores, nem para os mestres.

Acreditamos que os mestres estivadores se pronunciaram justamente contra o fato de estar em jogo a sua categoria, visto a Sociedade acreditar não ser necessária a sua mediação nesse processo, por fim argumenta:

Não precisamos demonstrar outras razões em nosso favor, o que fizemos foi confrontar os exemplos com fim somente de esmagar aquilo que se contrapõe a razão, e ao direito. O que foi demonstrado pela digna comissão e que ella moveu-se com o fim de absurdamente varrer da organização desse serviço os mestres estivadores que sempre tem sido leaes e honestos em valer innumeras vezes aquelles que procuram abrigarem-se em suas sombras.

Os mestres finalizam conclamando os consignatários a pesar na balança da justiça a causa dos mestres estivadores e a causa dos estivadores. Uma, a dos mestres estivadores, seria a causa “da honestidade e do direito, de nós que no correr de tantos longos annos temos pautado nossos actos dignamente para que este ramo de trabalho não soffra irregularidades” e a outra, dos estivadores, que era identificada como a causa daqueles que movidos pela “animosidade querem estabelecer o regime da anarchia, no seio de uma classe que não se sujeita a caprichos d’aquelles que além de ingratos são irreflectidos.”

Essa posição dos mestres estivadores é um exemplo de como não se tratava de simples “desinteligências” dos estivadores para com os mestres os conflitos existentes no porto. Esse pano de fundo nos mostra que as relações do cotidiano aconteciam como expressões de tensões existentes em um cenário mais amplo. O controle do processo de contratação determinava quem iria escolher os trabalhadores para os serviços nas embarcações. Os mestres estivadores, quando ocorriam as paralisações dos estivadores, estavam ao lado das empresas consignatárias e organizavam os trabalhadores “fura-greves” que iam ser buscados no interior. Ter esse controle do mercado de trabalho era decisivo.

Vale destacar também que aos aspectos políticos e econômicos se somava questões de relações históricas entre as categorias. O papel dos mestres estivadores durante o período escravista era também o papel de capataz, aquele que vigia, que pune, possivelmente lançando mão da força para fazer valer a ordem na estiva. Em 1861 uma matéria no jornal O Constitucional questionava ao “Illm. Sr. Capitão do Porto” se poderia ser nomeado um capataz dos estivadores, visto que havia tantos nacionais nesta classe e que o estrangeiro seria o menos habilitado, não sabia nem ler, nem escrever.<sup>358</sup> Naquele mesmo ano foram escolhidos para a posição de capataz o mestre estivador Angelo Roque e Silvestre José Fernandes. A Capitania do Porto também avisava que qualquer estivador que tomasse o serviço de mestre em alguma embarcação seria preso. Portanto, a figura do capataz possuía raízes históricas que se somava a esses aspectos econômicos e políticos.<sup>359</sup>

Em paralelo a essas disputas públicas nos jornais, aconteciam as mobilizações presenciais, por meio de assembleias. A comissão nomeada pela Sociedade União Beneficente dos Estivadores, formada por Trigueiro, Luiz Ferreira, Bernardino Oliveira, Manoel Moura e Raymundo José foi negociar com o Dr. Questor, o mesmo que em 1892 recebeu da diretoria da Sociedade o estatuto que a regeria.<sup>360</sup>

No dia 12 de Julho de 1895 a comissão apresentou nos jornais a proposta de aumento da tabela de preços. Apresentou também suas reivindicações ao Dr. Questor e as casas consignatárias. Do referido Questor recebeu conselhos de que não fizessem “arruadas”, das empresas consignatárias receberam a negativa ao seu pedido de aumento da tabela salarial. Diante disso, resolveram então suspender os serviços da estiva.

No dia 14 de julho a mesma comissão foi ter reunião com o Inspetor do Arsenal da Marinha para pedir providências porque havia pessoas sendo empregadas na estiva sem serem matriculadas. O inspetor informou que medidas seriam tomadas e exigiria as respectivas matrículas dos que fossem empregados na estiva. Assim como o Dr. Questor, o inspetor do Arsenal da marinha deu conselhos “sobre a prudência com que devião usar em assumpto tão

---

<sup>358</sup> PERGUNTA-SE. O Constitucional. Recife, 18 de jun. 1861. a. I, nº70, p. 2, c.4.

<sup>359</sup> Capitania do Porto. Diário de Pernambuco. Recife, 1861, nº133, 134, 135, p. 3. As demais informações a respeito dessa fonte não podem ser inserida aqui, pois o site da Biblioteca Nacional que gerencia a hemeroteca digital foi hackeado e teve parte de seus acervos danificados. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/ilustrada/2021/04/hackeado-site-da-biblioteca-nacional-volta-com-danos-a-cerca-de-5-do-acervo.shtml> acesso em 03/06/2021.

<sup>360</sup> Greve dos Estivadores. Jornal do Recife. Recife, 18 de jul. 1895, nº161, a.XXXVIII, p. 2, c. 7

grave como o da suspensão do serviço da estiva.” Vemos, portanto, que para ser empregado na estiva bastaria, em tese, apenas ter a matrícula emitida pela Capitania do Porto.

Contudo, ter esse documento e não estar ligado a Sociedade poderia dificultar o sucesso na conquista de vaga nos serviços. Por isso acreditamos que mesmo não tendo sido estabelecido nesse início da Sociedade, o *closed shop* era algo que já vinha acontecendo no dia a dia. Estar matriculado e trabalhar na estiva pressupunha ser sócio, participar dos momentos de decisão da Sociedade, conversar sobre política com os colegas de trabalho, falar das dificuldades, do salário baixo, da exploração. A própria dinâmica do trabalho na estiva aproximava demais esses trabalhadores. A formação das turmas, o trabalho dentro da embarcação, o diálogo constante, a convivência e sociabilidade fora do porto, nos bares, em locais de moradia, a identificação com a Sociedade como representante da estiva trazia a noção de pertencimento a categoria. Fernando Teixeira da Silva afirma que “o envolvimento dos trabalhadores nas turmas implicava familiaridade, intimidade e uma densa rede de expectativas em relação aos próprios colegas: preservação do emprego, vida familiar, alcoolismo etc.”

Sobre a promessa do Inspetor do Arsenal da Marinha acreditamos que possivelmente se tratava de simples retórica, e que ao menos naqueles poucos dias, as pessoas sem matrícula, de fora da Sociedade continuariam a ser empregadas. Primeiro porque, segundo o relatório do Ministério da Marinha apresentado em 1894, havia um acúmulo de tarefas de Inspetor do Arsenal e de capitão do porto na pessoa do capitão de fragata João Baptista das Neves. Segundo, de acordo com o próprio relatório, em Pernambuco

deficiente é o pessoal da Capitania, que, para todo o serviço de escripturação, consta apenas de um único empregado – o secretario, a cargo de quem se acham os livros de matriculas, licenças, roes de equipagem e passes, nos livros de contractos, de diversos termos, os de exames de machinistas, de práticos da costa, de entrada e sahida de vapores e de receita e despeza dos pharóes.<sup>361</sup>

Outro fator que poderia dificultar a matrícula desses estivadores, que logicamente estavam desempregados, era que a matrícula da gente do mar custava 160 réis por pessoa matriculada.<sup>362</sup> As matrículas da estiva significavam boa renda para os cofres públicos. Então, provavelmente, enquanto os estivadores estivessem em greve, as empresas contratantes do trabalho da estiva utilizaram mão-de-obra não matriculada e não associada a Sociedade dos

---

<sup>361</sup> Ministério da Marinha. Relatório apresentado Vice-Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro e secretário de Estado dos negócios da Marinha contra-almirante José Gonsalves Duarte em 1894. pp.53-54

<sup>362</sup> Idem. pp.60-61.

Estivadores. A questão do exclusivismo por parte dos estivadores associados era, portanto, uma disputa política travada diariamente.

Ao sair da reunião com o inspetor e se dirigir a rua Lingueta, no cais, próximo ao atual Marco Zero, no bairro do Recife, essa comissão foi presa pelo Delegado do primeiro distrito e recolhida para a Casa de Detenção. Nesse mesmo dia, 17 de julho de 1895, vários trabalhadores se mobilizaram para que seus companheiros fossem soltos. O que aconteceu naquela tarde às 6 horas com o auxílio do advogado Arthur de Mello, que disse ter sido procurado pelos estivadores às 4 horas da tarde, pedindo para que ele como sócio honorário da União Beneficente dos Estivadores.<sup>363</sup>

A decisão de deflagração de greve na estiva por parte da Sociedade União Beneficente dos Estivadores no período aqui abordado se deu de forma coletiva. A formação da comissão passa pela assembleia e durante o processo grevista novas análises eram feitas para definir os rumos do processo. A prisão da comissão provavelmente foi um fator importante para mobilizar e engajar mais a categoria, pois mesmo que a opinião pública de maneira geral trouxesse posições sobre os impactos que a paralisação teria para o comércio, ressaltava que o período era marcado pela fome, carestia e o salário não bastava para o mínimo. O próprio Jornal do Recife escreveu que “a greve dos estivadores é explicada pela vida difficil que atravessamos, e seus vencimentos não bastam ás suas necessidades.”<sup>364</sup>

No dia 18 de julho às 11 horas, uma sexta-feira, a Sociedade convocou uma assembleia geral extraordinária que contou com participação de 300 a 400 estivadores. Estiveram presente nessa assembleia os sócios honorários Sr. Commendador Joaquim Alves da Fonseca e Arthur de Mello. Para essa reunião, a pedido de Arthur de Mello também foi convocado e foi a assembleia aberta o Tenente Maia, o subdelegado da freguesia.

Segundo a reportagem do Diário de Pernambuco tratou-se de uma “discussão, calma e reflectida, aconselhando ordem e prudencia, fallaram dous sócios honorarios, pedindo ao mesmo tempo toda a tolerancia afim de que estes operários não passassem por anarchicos.”<sup>365</sup> Entre esses sócios estava Arthur de Mello, o advogado sócio honorário da Sociedade. Em sua intervenção Arthur de Mello, que publicou matéria no jornal sobre sua participação, entrevistou com algumas proposições: que fosse feita uma nova petição aos Consignatários e que dessa vez

---

<sup>363</sup> Publicações solicitadas. Arthur de Mello e a greve dos estivadores. Jornal do Recife. Recife, 31 de jul. 1895, nº172, a. XXXVIII, p.3, c. 7-8

<sup>364</sup> Greve dos Estivadores. Jornal do Recife. Recife, 18 de jul. 1895, nº161, a. XXXVIII, p. 2, c. 7

<sup>365</sup> Greve dos Estivadores. Diário de Pernambuco. Recife, 19 de jul. 1895, a. LXXI, nº162, p. 3, c.6

ficasse claro que a greve não tinha o intuito de excluir os mestres estivadores. Pediu que os grevistas fossem para casa, não ficassem andando em grupo pelas ruas, pois poderiam ser presos, que a comissão ficasse na Sede. O Sr. Joaquim Alves também falou e disse garantir a greve pacífica com o Dr. Questor. Desse dia ainda foi tirada mais uma resolução: a de negociar com os mestres estivadores.

Uma hora após finalizada a reunião dos estivadores, foi enviado um convite aos mestres para participarem de uma reunião no dia seguinte, dia 19 de julho. Os mestres estivadores declararam que nada poderiam

resolver sobre tal assumpto pois não tínhamos ouvido os nossos patrões no sentido de alteração da tarifa que nos pagam, da qual resulta a receita para as despesas relativas aos salários e outros misteres, ficando resolvido que os grévistas dirigiram uma petição a nós dizendo o quanto queriam ganhar e quaes as outras condições.<sup>366</sup>

O pedido dos estivadores foi de dez mil réis diários e dezesseis por noite, domingos e dias santos.

No dia 19 quando houve a assembleia, mais de 400 estivadores faziam-se presentes. Além deles esteve presente o advogado Arthur de Mello, Sr. Commendador Fonseca, o Sr. Manoel Amando Lobo Gomes – práctico da barra – sócio honorário, e os mestres estivadores, estes últimos foram convencidos pelo Commendador Fonseca para marcar presença. O relato de Arthur de Mello dado em publicação no Jornal do Recife mostra alguns aspectos importantes desse processo de participação dos estivadores e das decisões tomadas. Quando dada a palavra aos mestres repetiram “nada poderem fazer em favor da greve sem o consentimento dos seus patrões, mas que estavam promptos a serem o portador da nova petição.”

Nesse dia, após pedir a palavra, o advogado fez um resumo do que tinha acontecido até aquele momento, falou que a petição pelo aumento salarial dos estivadores deveria tirar quaisquer referências aos mestres, que não andassem em grupo e que a comissão permanecesse na sede dos estivadores. Nada de novo em relação aos conselhos que o bacharel já tinha dado no dia anterior. Contudo, além desses pontos, Mello propôs que os estivadores “voltassem ao trabalho como uma medida econômica, fazendo cessar, assim os prejuízos mutuos que a suspensão do trabalho acarretava.”

Era verdade, a estiva paralisada causava prejuízos ao comércio, quando associada a ações de rua e mobilizações por parte dos estivadores, parava o transporte, os bondes, impedia

---

<sup>366</sup> Publicações solicitadas. Greve dos estivadores. 25 de jul. 1895, nº167, p.3, c.4-6.

que outras categorias também trabalhassem, pois sem a estiva para descarregar as embarcações, não havia trabalho para os trabalhadores de armazéns, nem para os carregadores. Contudo, este conselho do advogado ganhou adesão apenas dos mestres e de sócios externos ao trabalho. Após ver que não tinha sido consenso, abriu-se primeiro ao debate e depois foi para votação, segundo Arthur de Mello “infelizmente limitadíssimo foi o numero que a elle adherio”, ou seja, os estivadores continuariam sem trabalhar nesse processo de negociação.

Este trecho do relato de Arthur de Mello merece algumas considerações. Embora a Sociedade dos Estivadores permitissem e garantissem a participação de pessoas que não fossem estivadores, muitas delas por conta de seu prestígio na sociedade, que ajudavam os estivadores em momentos importantes como greves, requerimentos, conseguir a facilitação de trâmites burocráticos ou para ajudar nos processos jurídicos, a voz desses sujeitos seria balizada assim como a de todos os outros que em uma assembleia fizesse alguma proposta. A palavra de Arthur Mello, que foi buscado pelos estivadores para resolver a questão das prisões dos estivadores logo no início da greve, com certeza era importante. Ele era um sujeito que vinha mediando o processo, falando com as autoridades públicas e dando conselhos para os próprios estivadores. Muitos desses conselhos, como vimos, pareciam ser ouvidos. Isso, no entanto, não significava que sua voz não pudesse ser questionada.

As greves, como apontou Maria Lucia Gitahy, são momentos que jogam luz sobre as ações que não vemos explicitadas na rotina diária, no costume. A assembleia com participação de cerca de 400 estivadores precisava do apoio da categoria, e mesmo uma pessoa prestigiada tinha suas falas ponderadas. Para os estivadores, voltar ao trabalho seria voltar à normalidade e sem a quebra dessa normalidade eles não poderiam negociar. A greve era, portanto, uma forma de reivindicação coletiva frente a sujeitos poderosos que tinham do seu lado as autoridades públicas, o poder de repressão e o capital. A associação coletiva era o modo como esses sujeitos expressavam sua cidadania, reivindicavam sua justiça. No fazer-se da classe sabiam os princípios que não poderiam abrir mão. A estiva é poderosa justamente pela sua capacidade de afetar o comércio e a cidade quando se mobiliza. Eles sabiam que se não parassem, nada seria feito quanto aos seus salários e as dificuldades que passavam. Esse posicionamento convenceu Arthur de Mello que se declarou vencido “pois não desejava vel-os voltar ao trabalho apertados pelas necessidades e darem-se por felizes se o encontrassem pelo preço antigo.”

Naquele mesmo dia, Arthur de Mello redigiu uma petição, que, segundo ele, foi pedida por José Trigueiro e que seria afixada num boletim pedindo a volta dos estivadores ao trabalho.

O relato do advogado confirma-se quando cruzado com a publicação dos mestres estivadores, de que

*já na tarde d'aquelle dia com bastante surpresa soubemos, e verificamos, que estava um edital afixado na praça do Commercio, no qual o Sr. Presidente e quatro membros da Sociedade Beneficente dos Estivadores, determinava que seus companheiros de trabalhos, voltassem ao serviço ganhando os mesmos salários que no mais breve espaço de tempo nos e os senhores consignatários resolvessemos a crise.<sup>367</sup>*

A presença desse boletim, que ao que tudo indica não foi consenso gerado em assembleia teria sido decisão de José Trigueiro, pois naquele dia vários trabalhadores manifestaram seu desagrado “dizendo não ser aquillo que se havia deliberado em reunião.” O boletim foi rasgado. Trigueiro negociou diretamente com os Consignatários e carregadores de navios e obteve deles a declaração de que estes não se opunham ao aumento pedido pelos estivadores. Os Contratantes dos serviços da estiva, teriam dito, ainda segundo Trigueiro, que “não augmentavam a tabella dos mestres á quem competia assignar o referido aumento.” Por fim, Trigueiro em nota publicada no Jornal do Recife onde somente ele assina, não mais a comissão, diz que “fica publico, portanto, sciente de que depende dos Srs. Mestres o reatamento do trabalho da estiva.”<sup>368</sup>

Essa ação de Trigueiro é o que pode explicar o boletim afixado na rua do Commercio. Tornar pública a posição dos Consignatários voltava novamente a questão de que eram os mestres estivadores que não queriam dar o aumento, que eram esses que estavam impedindo a volta do trabalho e que, portanto, causavam problemas a economia. Entrava novamente em cena a questão de tirar a mediação do trabalho das mãos dos mestres estivadores e deixá-las diretamente com a Sociedade dos Estivadores. Contudo, mais elementos precisam ser ponderados.

Os interesses em jogo colocavam os estivadores de um lado, os contratantes do serviço do outro e os mestres-estivadores buscando mostrar que eram importantes para a execução e mediação do serviço. Estranhamente parece haver uma confusão nas matérias dos jornais, onde os mestres-estivadores acusavam os estivadores de faltarem com a verdade quando dizem que só dependia dos mestres para o reatamento do trabalho na estiva, pois os Consignatários do serviço da estiva dariam o aumento sem dar aumento para os mestres por um lado. E do outro lado os mestres mostram sua versão dizendo que foram até os seus patrões e estes disseram que

<sup>367</sup> Publicações solicitadas. Greve dos estivadores. 25 de jul. 1895, nº167, p.3, c.4-6. Itálicos do jornal.

<sup>368</sup> Idem.

não dariam aumento algum aos estivadores. Acreditamos que os patrões dos mestres-estivadores, contratantes dos serviços da estiva sabiam que sua posição era confortável, e jogar os trabalhadores contra os outros parecia uma posição estratégica para não conceder o aumento e caso concedessem que isso não significasse aumento para as duas categorias. Os mestres ficavam a mercê do aumento dos seus patrões para dar garantias aos estivadores, os estivadores cobravam aos mestres-estivadores e ao mesmo tempo negociavam com os Consignatários.

Desde a publicação inicial dos estivadores no dia 12 de julho de 1895 a greve desenrolou-se por no mínimo 10 dias, quando os mestres publicaram sua versão dos acontecimentos no dia 25 de julho do mesmo ano. O que foi acordado ao fim da greve não soubemos pelos jornais da época, resta-nos ir buscar nas reivindicações anos depois para saber se ainda reivindicavam as mesmas pautas ou se já estavam reivindicando outras questões.

#### 4.3 A SOLIDARIEDADE DA ESTIVA E A GREVE GERAL DE 1906 – “ESTIVADOR SÓ ÉS PEQUENO PORQUE ESTÁS DE JOELHO”

O ano de 1906 protagonizou a primeira greve geral dos trabalhadores pernambucanos. Esse ano, como aponta Maria Lucia Gitahy, foi um ano marcante para o movimento operário no Brasil. Cláudio Batalha cita o ano de 1906 como um ano marcado por greves “em setores estratégicos da economia exportadora da Primeira República”, referindo a greves em Santos e no Rio de Janeiro.<sup>369</sup> No Recife não foi diferente.

No dia 7 de novembro de 1906 reuniram-se na sede da União dos Estivadores cerca de 500 trabalhadores de Armazéns e carregadores para tratarem de assuntos do interesse da classe. A notícia dessa assembleia logo circulou, assim como o motivo de sua convocatória e o que nela estava sendo deliberado. Segundo o jornal A Província “largos commentários se faziam a respeito e dizia-se que o movimento rebentaria antes de meio dia, aderindo a elle outras classes trabalhadoras.”<sup>370</sup>

Tratou-se, como já podemos ver, de uma greve que se iniciou com os trabalhadores de armazéns e carregadores, organizados em torno da Sociedade União de Resistência dos Trabalhadores de armazéns e carregadores, que também funcionava na sede dos estivadores. A reivindicação de aumento por parte desses trabalhadores já vinha sendo esperada há tempos

<sup>369</sup> BATALHA, op.cit., 2000, p.42.

<sup>370</sup> Greve. Jornal A Província. Recife, 8 de nov. 1906, n° 254, a.XXIX, p.5 e 6, c. 2-5 e c. 1

pela classe e provavelmente foi o que permitiu tal nível de articulação e solidariedade. Contudo, aqui focaremos principalmente na participação dos estivadores e suas ações.

Informamos de antemão que mesmo a greve sendo deflagrada pelos trabalhadores de armazéns e carregadores, contou com grande participação dos estivadores. Aliás, a solidariedade de outras categorias de trabalhadores rompeu as fronteiras do porto. Como aponta Felipe Azevedo e Souza

se uniram à greve: carvoeiros, padeiros, cocheiros de bonde, carroceiros (tanto os que trabalhavam com o transporte de carga, quanto os que faziam o recolhimento do lixo da cidade), talhadores de carne, peixeiros, fressureiros, pedreiros, carpinas, remadores, catraieiros, operários de fábrica de sabão, os responsáveis pela praticagem, assim como os maquinistas e demais funcionários da Great Western que controlavam os trens que ligavam o Recife ao interior do estado, além de alguns trabalhadores de casas de comércio.<sup>371</sup>

Como dito, a reunião do dia 7 de novembro, que decidiu pela reivindicação salarial e caso esse aumento não fosse aceito pela paralisação dos trabalhos, acontecia na sede dos estivadores. A polícia ficou logo sabendo da reunião e no mesmo dia foi a sede com a ordem de prender Luiz Gonzaga, apontado como articulador da greve. Segundo o chefe de polícia Manuel dos Santos Moreira ele já tinha sido avisado pelas autoridades a respeito da chegada de Luiz Gonzaga e que este estava realizando *meeting* dos trabalhadores. De acordo com a folha Jornal do Recife “o sr. Luiz Gonzaga veio do Rio de Janeiro, mais duas vez, comissionado por varias associações operarias para estabelecer pacto de federação com os congêneres desta capital. A ultima vez que aqui chegou foi em 12 de outubro.”<sup>372</sup>

O movimento grevista que praticamente parou as atividades econômicas da cidade por uma semana, havia sido articulado pelo Centro com semanas de antecedência. Dias antes das paralisações, o grupo havia promovido dois grandes meetings, um na sacada da sede da União dos Estivadores, onde falaram para “cerca de 500 trabalhadores” e, outro ainda maior, no Largo do Arsenal, diante da presença de “mais de 3.000 mil pessoas, na sua quase totalidade representantes do trabalho”. Nesses eventos discursaram os membros da direção do Centro, João Ezequiel, o pedreiro Samuel Vieira e o sapateiro Antônio de Lima, além de um representante da União dos Estivadores do Rio de Janeiro, Luiz Gonzaga de Albuquerque.<sup>373</sup>

A prisão de Luiz Gonzaga causou grande movimentação, mobilizando os trabalhadores pela cidade e causando conflito entre o povo e a polícia. Foram ao menos 10 dias de greve, voltando finalmente todas as categorias de trabalhadores ao serviço no dia 17 de novembro.

---

<sup>371</sup> SOUZA, op.cit., 2018, p.182.

<sup>372</sup> Greve. Jornal do Recife. Recife, 08 de nov. 1906, nº 254, a. IL, p.1, c. 7-9

<sup>373</sup> SOUZA, op. cit., 2018, pp. 182-183

Essa grande greve foi um momento importante para que outras categorias exercessem sua solidariedade para com os trabalhadores de armazéns e serviu também para que aproveitassem a conjuntura para pedir melhorias e seus próprios serviços. Os estivadores participaram desde o início das mobilizações junto aos trabalhadores de armazéns e carregadores.

Foram promovidas pelos estivadores a paralisação de todos os serviços da categoria. Embarque e descarga já no primeiro dia foram sentidos quando “dois paquetes no ancoradouro, o *satellite* e o *Natal*” para não atrasar a viagem partiram deixando 2000 volumes no porto do Recife.<sup>374</sup> Assim como outras categorias, os estivadores também fizeram suas reivindicações, contudo disseram ao jornal A Província “em nome da classe, que a parede continua e continuará, seja ou não aceita a tabela por eles apresentada, até que os trabalhadores de armazéns de assucar voltem ao trabalho.”<sup>375</sup>

A participação dos trabalhadores da estiva acontecia ativamente nas mobilizações. No dia 17 de novembro, quando já se dava por extinta a greve, uma comissão de trabalhadores composta por Samuel Vieira, Antonio de Lima, Severino José do Nascimento e Manuel Amaro da Silva, percorreu vários armazéns procurando coletar assinaturas dos proprietários para a aprovação da tabela reivindicada pela Sociedade União e Resistência dos trabalhadores de armazéns e carregadores em Pernambuco. A polícia sabendo de tal ocorrido expediu ordem de prisão aos envolvidos. Samuel Vieira era um dos principais articuladores do movimento, representou os trabalhadores em diversas mediações com o governo, era pedreiro e fazia parte da diretoria do Centro Protetor dos Operários. Samuel era um homem pardo, solteiro e de 27 anos. Antonio de Lima, 25 anos, era jornalista e foi descrito pelos jornais como preto fulo, trabalhava como sapateiro e também pertencia ao centro. Manuel Amaro, tinha 28 anos, era pardo e trabalhava como jornalista.

Além desses, foi apontado como participante, o estivador Severino José do Nascimento. Filho de Manuel Vicente da Paixão, com 21 anos de idade e vindo de São Lourenço da Mata, município próximo ao Recife. Severino era um homem preto, cabelos carapinhos, rosto oval, olhos castanhos escuros. O jornal disse ainda que vestia um costume cor de café e utilizava chapéu da mesma cor.

---

<sup>374</sup> Greve. Diário de Pernambuco, Recife. 8 de nov. 1906, nº254, a. LXXXII, p.1, c.4-5

<sup>375</sup> Greve. A província. Recife, 15 de nov. 1906, nº 260, a.II, p.5, c. 2-4

Embora seja raro encontrarmos nos jornais as características físicas dos indivíduos nessa primeira década do século XX, estas descrições, motivadas principalmente por se tratarem de pessoas presas, permite-nos evidenciar que havia participação política das pessoas de cor nos movimentos grevistas da Primeira República. Samuel Vieira, do Centro Protetor, era o representante dos trabalhadores nessa greve.

A participação dos estivadores pode ser percebida também pelo caráter de intervenção que as autoridades públicas e a Associação Comercial buscaram realizar para que o trabalho na estiva retornasse. A ingerência se dava principalmente com o emprego de pessoas “estranhas a estiva” no lugar dos estivadores que continuavam em greve. As fontes jornalísticas nos deram acesso as reuniões realizadas pelos patrões na tentativa de desarticular os trabalhadores em suas lutas. No dia 16 reuniram-se na Sociedade Auxiliadora da agricultura diversos sócios agricultores dessa sociedade. Segundo o jornal, “viam se também ali representados os sindicatos do Cabo, Escada, Gamelleira e Amaragy, Bonito, Serinhãem e Rio Formoso, Palmares, Jaboatão e Recife.” Os donos das usinas Aripibú, União e Industrial e a usina Bamburral disseram “que se acha prompto a vir, ao primeiro aviso, para o Recife, todo o pessoal necessario ao restabelecimento do serviço interrompido com a greve dos estivadores.”<sup>376</sup>

A greve também foi digna de nota por parte do desembargador, governador do estado, Sigismundo Gonçalves, que disse no dia 17 que a greve naquele momento restringia-se apenas aos estivadores que “estão assim difficultando o serviço de embarque e descarga de mercadorias de bordo.” Que o chefe do melhoramento do porto poderia facilitar o serviço se o autorizasse a auxiliar com seu pessoal. Segundo Peter Eisenberg, os trabalhadores rurais foram usados como fura-greves para derrotar a greve de 1906.<sup>377</sup>

No ano seguinte, dia 6 de março, o Desembargador Sigismundo Antonio Gonçalves falou ao congresso legislativo do estado, nesse pronunciamento reservou uma parte para falar acerca das questões voltadas a segurança pública. E nela, após falar “da acção criminosa do famigerado bandido Antonio Silvino e dos seus sequazes”<sup>378</sup>, fez considerações a respeito da greve de 1906. Por meio do pronunciamento do governador soubemos que os trabalhadores de açúcar não conquistaram, ao menos na íntegra, suas reivindicações. Nas palavras do governador

o movimento que irrompeu nesta capital no dia 7 de novembro do anno passado, provocado pela classe dos trabalhadores de armazens de assucar, auxiliados pelos estivadores, trouxe por algum tempo profundamente abalado o espirito publico na

<sup>376</sup> Greve. A província. Recife, 17 de nov. 1906, nº 261, sábado, p.5, c. 3-5

<sup>377</sup> EISENBERG, op.cit., 1977, p.205

<sup>378</sup> Antônio Silvino foi um cangaceiro nascido em 1875 no interior de Pernambuco.

perspectiva de possíveis conflitos. Felizmente, porém, nenhuma perturbação da ordem pública foi assinalada e os provocadores da greve tiveram de ceder diante da atitude correcta das classes conservadoras e dos meios de acção, calma e prudentemente postos em pratica pela policia, que não poupou esforços no sentido de ter o movimento grevista a desejada solução de continuidade.<sup>379</sup>

Vemos, então, por meio disso que a participação das autoridades públicas, alinhadas com os variados grupos da burguesia pernambucana, do comércio, latifundiários, por meio da polícia e de outros aparatos do Estado agiam diretamente para prejudicar as mobilizações dos trabalhadores.

#### 4.4 “NÃO VAMOS CEDER UMA LINHA”: A GREVE DE 1907, *CLOSED SHOP* E A PARTICIPAÇÃO POLÍTICA DOS ESTIVADORES

Como havíamos dito, na análise das greves e paralisações, que põe em maior evidência a organização e mobilização da classe, não devemos nos deter apenas na visão do imediato para caracterizar a importância de uma greve. Numa visão mais a longo prazo, onde conseguimos visualizar aspectos que precisaram do tempo para se desenvolver, como a organização coletiva, o aumento do número de sócios, o poder da estiva, o fortalecimento da solidariedade com outras categorias, podemos perceber como a greve de 1892, 1895 e 1906 também se expressam na greve realizada pelos estivadores em 1907.

Relembrando, em 1892 foi aprovada mediante greve dos estivadores uma tabela de preços salariais de 6\$000 a diária e 12\$000 a noite. Em 1895, além da reivindicação de aumento do pagamento diário de 6\$000(réis) o dia para 10\$000, e a noite de 12\$000 para 16\$000 os trabalhadores trouxeram para o centro da questão que envolvia a greve o trabalho dos mestres estivadores. Retirar os mestres desse trabalho era para os trabalhadores uma questão estratégica quanto a consolidar de vez o controle do mercado de trabalho, garantindo que empregassem de forma justa todos os seus associados sem intromissão das empresas contratantes do serviço da estiva e dos mestres estivadores, representantes dessas empresas. Como dissemos nas páginas anteriores, o *closed shop* mesmo não sendo imposto por lei, já era colocado na prática e os empregados da estiva que subiam a bordo das embarcações eram associados a Sociedade Beneficente União dos Estivadores. Segundo a folha Jornal do Recife desde a greve de 1906 os estivadores não permitiam estranhos trabalhando com eles na estiva.<sup>380</sup>

<sup>379</sup> Mensagem do Governador de Pernambuco para Assembleia (PE) – 6 de mar. 1907, p.4.

<sup>380</sup> Gazetilha. A questão dos estivadores. Jornal do Recife. 29 de out. 1907, nº 246, a. L, p.1, c.6-9.

Já a greve de 1906, anterior a de 1907 foi uma greve em que os estivadores demonstraram sua solidariedade com a categoria dos Trabalhadores de armazéns e carregadores. Desde o primeiro dia estiveram envolvidos em assembleias, participaram das ações de rua, se envolveram na cobrança dos patrões dos trabalhadores de armazéns e até foram presos, como foi o caso do jovem estivador Severino José do Nascimento. Na greve de 1906 os estivadores aproveitaram o ensejo para reivindicar melhorias salariais e mesmo não sendo conquistada ficaram até o último minuto em solidariedade aos trabalhadores de armazéns e carregadores de açúcar. Junto a eles várias outras categorias de trabalhadores também exerceram a solidariedade, mas foi contra os estivadores, principalmente, que as Associações patronais agiram para que o trabalho fosse retomado.

A greve de 1907 traz todos esses elementos e conta com alguns elementos novos. Participação e mediação das autoridades do governo, sendo intransigentes com os estivadores, uso da força policial para garantia do trabalho no porto, reunião dos comerciantes de forma coletiva para combater a greve, mestres estivadores usando fura greves para enfraquecer a greve, foram alguns dos elementos que podemos identificar nessa grande paralisação de 1907. Do lado dos estivadores, se em 1892, um ano após a fundação da Sociedade contava-se apenas com 85 associados, em 1907 conseguimos identificar cerca de 470 estivadores sócios. A capacidade organizativa mostrava-se maior, o uso dos jornais como forma de angariar opinião pública continuava, a participação coletiva se deu de maneira muito forte. Vamos a greve.

As greves não devem ser entendidas como um evento fechado em si mesmo. Devem ser analisadas como um modo de descobrir “normas surdas”, como o momento em que contradições que estão presentes no cotidiano são utilizadas como forma de mobilização da classe. Em 1907 podemos analisar que o problema do exclusivo da contratação na estiva para os membros da Sociedade dos Estivadores era uma situação que estava em disputa. Antes mesmo da apresentação das reivindicações por parte dos estivadores associados, um grupo de estivadores não associados, “estranhos à Sociedade”, levou ao governador do estado as queixas concernentes ao *closed shop* por parte daquela Sociedade que tinha o “monopólio” da contratação.

Segundo o jornal Diário de Pernambuco, no dia 25 de outubro de 1907, foram ao palácio do governo do estado “uma comissão de estivadores e reclamou providências contra vários membros de uma associação que dizendo se defensora dos interesses da classe, vive monopolizando e prejudicando aquele serviço.” Ainda segundo esses estivadores não associados, havia por parte dos membros da Sociedade ações para impedir que pessoas de fora

da Sociedade fossem trabalhar a bordo dos navios como estivador.<sup>381</sup> Como vimos, desde 1906 já havia essa ação por parte da Sociedade, no entanto, segundo a folha Jornal do Recife, alguns estivadores associados ainda permitiam que “os estivadores não associados trabalhassem.” No entanto, a participação de não-associados da estiva no trabalho foi sendo vetada e no final de outubro de 1907 foi quando decidiram fazer sua apelação ao governador do estado.

Os estivadores não associados, naquela tarde de visita ao governador, levaram um ofício com reivindicações. O jornal informa ainda que aquele ofício fora redigido pelos próprios estivadores não associados, mestres e os agentes das companhias de navegação. O ofício apontava inicialmente que a Sociedade estava dificultando a execução do trabalho ao impedir que pessoas estranhas a ela realizassem o trabalho, ao mesmo tempo exonerava os sócios que trabalhassem com pessoas não sócias. Solicitava, portanto, “cessarem tais inconvenientes.” O ofício apontava também para a intromissão na marcha do trabalho, apontando que essa tarefa cabia aos mestres. Pedem garantias para poder empregar pessoas de fora da Sociedade dos Estivadores e por fim apresentaram a tabela de preços de salários e horários. Os mestres assinaram o documento e logo em seguida a Companhia de Serviços Marítimos, na figura do seu gerente Alfredo de Araujo Santos, e também assinaram várias empresas de navegação. Algumas considerações.

Uma das reivindicações principais desse grupo, que era a não intromissão da Sociedade dos Estivadores no serviço, pautava-se sobre a ideia de defesa da “liberdade de trabalho”. No caso, a organização coletiva dos estivadores, para garantir condições mínimas como a aprovação de uma tabela de salário, defesa do emprego, era negatizada pelos mestres e donos de empresas pelo atentado à liberdade de trabalho. Por outro lado, dezenas de empresas de serviços marítimos, junto com os mestres que eram seus intermediários organizavam-se coletivamente justamente para impor aos estivadores os interesses do comércio.

Nos dias seguintes foi convocada uma reunião na Repartição Comercial Marítima, da qual os estivadores também foram chamados. Na manhã da reunião foi levado um ofício ao delegado da polícia Marítima no estado de Pernambuco, o major Joaquim Carneiro Lins de Albuquerque. A Sociedade no ofício disse que vinha “respeitosamente pulsar dos seus músculos maravilhosos de trabalhadores socialistas e pedir a tão digna autoridade que se digne a prestar a esta união o seu valioso concurso.” Dizem ainda querer tratar da questão da diminuição do

---

<sup>381</sup> Várias. Diário de Pernambuco, Recife. 26 out. 1907, nº244, a. LXXXIII p.1, c. 7

novo salário aprovado desde o ano de 1892 e de abolir o quarto de dia de trabalho e a comida dada pelos mestres.

Quando a reunião começou estiveram presentes João Bapstista do Nascimento (presidente da Sociedade), Jeronymo Honorato da Silva, João Padilha de Souza e Manoel Clementino da Costa. Na reunião os estivadores apresentaram as suas reivindicações: “liberdade de serviço dando-se preferencia aos associados” e que o “meio dia ou um dia de trabalho ficando abolidos 1/4 e 3/4 como se costuma fazer.” Além disso, “os estivadores associados não querem mais que os mestres lhes forneçam a alimentação; exigem que lhes seja entregue o dinheiro correspondente á refeição que é a quantia de 1\$.” Para os estivadores, tanto a questão dos 1/4 e 3/4 de dia de trabalho, quanto a questão das comidas era de onde os mestres os extorquiam. Na questão do horário fracionados, porque com esse tipo de modalidade os trabalhadores não recebiam alimentação, ficando a quantia em dinheiro com os mestres. E a questão da comida, pediam para receber o dinheiro, pois “os mestres recebem dinheiro para o fornecimento de refeições a 50 trabalhadores, por exemplo, e entretanto manda apenas pequena quantidade de alimentos que não chega senão para 30 homens.” Além disso disseram que a “comida é mal preparada e servida em vasilhas sujas.” Dessa forma, os estivadores pediam que ao cancelar o fornecimento de comida, passasse a “vigorar a tabella de 1892, sendo que em vez de 6\$000 diários e a comida a cada um lhes seja dada a importância de 7\$000.”<sup>382</sup>

Logo em seguida aos estivadores, relata os jornais, houve discussão na repartição e foi apresentado o que queriam “os estivadores não associados”: “liberdade de serviço”, podendo os não associados trabalharem na estiva, a abolição dos fiscais da União e que não se tocasse mais nos pontos dos 1/4 e 3/4 de dia de serviço. Percebe-se, portanto, que os interesses dos estivadores não associados eram semelhantes aos dos mestres, que estavam na reunião, e das empresas consignatárias e totalmente contrárias ao dos estivadores da União. Longa discussão se deu e chegou-se a um aparente acordo: os estivadores receberiam os 7\$000 sem a comida, portanto, ficariam recebendo o valor sem ser retirado o valor da comida, mas iriam a bordo trabalhadores associados e não associados. Quanto aos 1/4 e 3/4 de dia “os membros da Sociedade União dos estivadores disse nada podiam resolver sem que fossem ouvidos os demais membros da corporação pelo que iam convocar uma assembléa geral e amanhã dariam uma solução.”

---

<sup>382</sup> Gazetilha. A questão dos estivadores. Jornal do Recife. 29 de out. 1907, nº 246, a. L, p.1, c.6-9.

Findada a reunião, a comissão seguiu direto da Repartição Marítima para a sede dos estivadores. Na sede já se encontravam reunidos os estivadores. Essa foi uma prática comum em todas greves onde envolveu negociação entre estivadores e autoridades envolvidas, a decisão não era tomada pela comissão caso mudasse algo do que foi acertado nas assembleias. Na volta para a sede já se encontravam no local mais de 400 estivadores associados.

As assembleias sempre eram conduzidas por alguém da diretoria, costumeiramente quem cumpria esse papel era o presidente da Sociedade. Naquele dia não foi diferente, João Baptista do Nascimento abriu a sessão falando do que tinha se passado e, como de praxe, abriu-se as inscrições para os membros da Sociedade se pronunciarem sobre o que achavam da situação e propusessem algo. Quem primeiro falou foi o ex-presidente da Sociedade, José Alberto Trigueiro. Trigueiro como sabemos foi sócio fundador da Sociedade e também foi presidente, a época da greve de 1907 tinha 66 anos de idade. O velho José Alberto em sua fala apontou os mestres como a causa de toda a questão, disse serem eles desnecessários. A fala do experiente estivador ecoa disputas históricas com os mestres, lembremos que em 1895, quando Trigueiro era presidente, as querelas se deram diretamente com os mestres. Lógico que uma análise mais radical, nos leva a conclusão de que as contradições centrais se davam entre estivadores e as empresas contratantes da estiva, interesses divergentes em muitos âmbitos. Contudo, os mestres estavam ali na linha de frente, representavam as empresas e era com eles que os conflitos cotidianos eram travados. Trigueiro continuou sua fala apontando a importância dos fiscais da estiva, seriam eles a guarda do comércio e que, por conseguinte, não deveriam ser abolidos.

Em seguida a Trigueiro, falou o também sócio fundador Onofre Soares de Carvalho, “que é de opinião não seja cedida uma linha sequer.” Não ceder uma linha, afinal era uma tabela que havia sido aprovada em 1892, era um direito. Os fiscais da Sociedade garantiam que nenhuma culpa fosse colocada nos estivadores caso sumisse alguma mercadoria. Como já dito, o *closed shop* era um costume que já vinha sendo implantado e empregar gente estranha prejudicaria os associados. Os estivadores conheciam sua força. Disse ainda Onofre que “a união faz a força e esta tudo vence não se devendo absolutamente nada ceder.”

Em seguida falou Felipe Rodrigues, que o comércio não conhece os mestres, que estes extorquem os estivadores que morrem lentamente no trabalho, enquanto os mestres se poupam ao serviço. Que da distribuição de comida era de onde os mestres tiram seu proveito, mas que estes pontos já tinham sido encerrados, e que tinham que debater principalmente as questões do 1/4 e do 3/4 de dia de serviço e a participação de pessoas estranhas à Sociedade no serviço de estiva. Após mais algumas falas, mais um ex-presidente da Sociedade fez o uso da fala, Antônio

José de Azevedo. Este estivador foi presidente da Sociedade na greve de 1906, ano anterior, e falou que os estivadores deveriam pedir mais uma hora de descanso para poder serem ministradas aulas aos sócios. A instrução dos sócios já constava no extrato do estatuto que tivemos acesso, do ano de 1906, portanto, era algo que a Sociedade já tentava colocar em prática. O ex-presidente falou ainda que os mestres poderiam ser substituídos por funcionários da agência da companhia a que pertencer o vapor, que isto seria uma medida econômica.

Após mais algumas falas, o presidente da Sociedade João Bapstista do Nascimento retomou a fala e disse que apresentaria a tabela de preços salariais e horários, sem os 1/4 e 3/4 de dia de serviço e sem a participação de pessoas estranhas a Sociedade nos serviços de estiva nos navios. Essas deliberações seriam informadas na reunião do dia seguinte, estavam presentes mais de 400 estivadores, que aplaudiram a fala do presidente da Sociedade. Vejamos, mesmo com a existência de uma diretoria, eleita pelos estivadores anualmente, a assembleia tinha poder de decisão, nada poderia ir além dela, ficando, nesses casos, suspensos os acordos que não fossem debatidos em assembleia até que uma nova reunião da categoria fosse feita. As divergências internas da Sociedade, conflitos, brigas, que eram explicitados frequentemente nos jornais, transformavam-se em unidade quando se tratava dos interesses da classe.<sup>383</sup>

Na reunião de negociação do dia seguinte foram apresentados os pontos levantados na assembleia, os estivadores reafirmam que não iriam ceder uma linha, que tudo que pediam era que fosse posta em vigência uma tabela que já tinha sido aprovada quinze anos atrás. Além disso trouxeram novos elementos. As comidas a bordo haviam sido abolidas em 1906 e a questão do 1/4 e 3/4 de dia de serviço tinha sido liquidado no mesmo período e que os mestres estavam tentando retomar essa prática, pois daí seria de onde eles aferiam seus lucros.<sup>384</sup>

Além das leis, que instituem e regulam algumas práticas, a adoção de regras diárias, costumes cotidianos foi uma prática comum também na estiva. A parede, por exemplo, não foi instituída por meio de lei, foi um costume adotado pelos estivadores e por outras categorias. Em algum momento se torna corriqueiro e parece que sempre existiu, mas se torna importante demarcar que fez parte de um processo. Os questionamentos a esse tipo de prática começam a aparecer e os argumentos levantados demonstram os interesses em jogo. Ou seja, para os estivadores, em um determinado momento o casualismo imposto pela parede não era mais uma forma que atendia a maioria dos interessados e teve que ser substituído, visto as desvantagens

---

<sup>383</sup> Gazetilha. A questão dos estivadores. Jornal do Recife. 29 de out. 1907, nº 246, a. L, p.1, c.6-9.

<sup>384</sup> Gazetilha. A questão dos estivadores. Jornal do Recife. 30 de out. 1907, nº247, a. L, p.1, c.7-8.

que estes consideravam haver nesse tipo de prática de contratação. O mesmo pode ter se dado com a comida e com os 1/4 e 3/4 de dia de serviço, não foi algo acordado entre ambas as partes, não era lei, segundo os estivadores não era algo que lhes interessava mais e, portanto, queriam sua abolição.

Na maioria das vezes conseguimos visualizar essas tensões cotidianas quando elas ganham maiores proporções, geram paralisações que afetam outros sujeitos, comércio e, à vista disso, ganham as páginas dos jornais, ou são registradas de alguma outra forma. Apenas com ascensão à vida pública de conflitos silenciados no dia a dia é que conseguimos ver nas páginas dos jornais a descrição da dinâmica de uma assembleia, da participação massiva dos trabalhadores, descrições de como era a sede, seu caráter político e o interior dela. Mesmo que sob o olhar dos sujeitos que tinham posições ideológicas diversas, conseguimos captar rastros que nos servem para resgatar a vida política dos estivadores.

O Jornal do Recife, por exemplo, foi à sede dos estivadores e lá ouviu destes que

os fiscais que vão para bordo fazem parte da turma que trabalha no serviço da carga ou descarga, não se empregando, como parece, apenas na fiscalização, de modo que uns fiscalizam o serviço dos outros e, de acordo com os estatutos de sua sociedade, não consentem que nenhum delles retire qualquer objeto de bordo. Si, porém se verificar algum furto, o que infringiu o artigo dos estatutos da *União*, que trata desse assumpto, terá como pena a sua eliminação da sociedade.<sup>385</sup>

Outra descrição, essa feita um ano antes na greve de 1906, pela reportagem da folha Diário de Pernambuco mostra como a sede funcionava. O repórter tinha passagem livre para participar das assembleias, e descreveu que “de pé, na porta de entrada, via-se um rapaz moreno e robusto, que, avistando o nosso repórter, lhe concedeu ingresso para o pavimento superior.”<sup>386</sup> A sala da Sociedade era bem preparada, com quadros e com papeis vermelhos na parede, atrás da mesa do presidente havia os dizeres: de um lado, “proletários, vós sois pequenos porque estaes de jêlhos.”, do outro a frase “desconfiae dos conselhos do capital que são sempre maléficis.”

A descrição densa dessas fontes nos dá uma dimensão, mesmo que cheia de lacunas, da politização desses trabalhadores. A valorização do trabalhador proletário, a desconfiança para com o patrão e com o capital é algo que podemos enxergar expressas nas greves e nas suas reivindicações. Podemos afirmar, portanto, que para além de ações reivindicativas apenas de

---

<sup>385</sup> Gazetilha. A questão dos estivadores. Jornal do Recife. Recife, 30 de out. 1907, nº247, a. L, p.1, c.7-8. Itálicos do jornal.

<sup>386</sup> Reportagem. Greve. Diário de Pernambuco. Recife, 11 de nov. 1906, nº257, a. LXXXII, p.1, c. 5-6

conteúdo econômico, a Sociedade União dos Estivadores mantinha fortes ligações com as ideias políticas que se propagavam no Brasil e no mundo, lembremos o ofício em que os estivadores se denominavam “socialistas”. Se aliarmos isso ao ponto que viemos mostrando de continuidade da mão de obra negra empregada no porto após a escravidão, temos uma população negra politicamente ativa naquele contexto que há menos de duas décadas tinha protagonizado diversas lutas e mobilizações no contexto de fim da escravidão, abolição e proclamação da República.

Em outro momento das reportagens, fica nítido que as assembleias causavam espanto e admiração aos jornalistas, que se perguntava como tantas pessoas em uma reunião poderiam fazer tanto silêncio, que “com religiosa atenção ouviram todos os discursos dos oradores.”<sup>387</sup> Religioso refere-se a foco, atenção ao que estava sendo falado. A atenção vem da importância do tema, a fala do orador era digna de atenção, seja para no final ser aplaudida ou vaiada, era da assembleia que os movimentos seguintes seriam traçados, o que poderia definir os rumos da greve e da Sociedade, o que era importante para todos.

As táticas utilizadas por esses trabalhadores variavam, não eram concentradas apenas em ações de rua. Assembleia, ofícios, publicações em jornais, reuniões com autoridades eram meios concretos de conquistar os objetivos da classe. Vemos isso nos ofícios redigidos pelos trabalhadores dirigidos tanto às autoridades públicas quanto às casas comerciais, representada em Pernambuco pela Associação Comercial. No ofício que destinou a esta associação no dia 28 de outubro de 1907 os estivadores afirmavam que não queriam melhorias salariais, não queriam mudança no horário, queriam apenas que o estabelecido na greve de 1892 fosse cumprido.

Os estivadores tinham a consciência de que a disputa não se dava apenas em termos das pautas apresentadas. Que esse pano de fundo abria margem para questões mais sérias e profundas. Manuel Simplicio, em uma das muitas assembleias que aconteceu durante a greve, afirmou que sabe “que os mestres trabalham com forças, afim de destruir a sociedade dos estivadores. Se todos conhecem este propósito não deviam, em caso algum, aceitar as suas relações que por isso serão contrárias ao processo da sociedade.” Questões como o exclusivo da contratação do serviço na estiva era importante para existência da própria Sociedade, em termos políticos, econômicos e organizativos. Político porque dava aos trabalhadores o controle do trabalho e não aos patrões, isso ajudava na organização de seu trabalho e da própria classe,

---

<sup>387</sup> O Caso dos Estivadores. Diário de Pernambuco, Recife. 01 nov. 1907, nº249, a. LXXXIII, p.2, c.1-2

permitindo que se fornecessem condições para que os trabalhadores pudessem existir e reproduzir suas vidas. Garantir o exclusivo ajudava a Sociedade a crescer em sócios e esse crescimento repercutia na vida dos trabalhadores. A manutenção da Sociedade também dependia do pecúlio dado pelos estivadores e essa mensalidade se mostrou muito importante nesse período de greve.

Dissemos no capítulo dois que para um estivador se associar a estiva tinha que pagar uma “jóia” de entrada a Sociedade, uma taxa de inscrição, e a partir daí manter mensalmente uma contribuição para continuar sendo sócio. Falamos também que essa prática, calcada em inspirações mutualistas, juntava na Sociedade um dinheiro que ajudavam esses trabalhadores em tempos difíceis, como acidentes de trabalho, problemas de saúde, ajuda a família do sócio em caso de morte. Outra funcionalidade do pecúlio mensal na Sociedade dos Estivadores de Recife foi a de dar suporte a greve.

Enquanto a greve dos estivadores se mantinha, a polícia cumpria um papel crucial para a continuação do trabalho, fazendo com que o porto e o trabalho na estiva não paralisassem. Dava as “garantias”, ou seja, segurança policial, para que os mestres pudessem empregar trabalhadores avulsos e não associados à Sociedade dos Estivadores a bordo dos navios. Assim, logo nos primeiros dias da greve, o governador do estado conferenciou diretamente com as autoridades policiais para que a ordem fosse mantida no bairro do Recife. Isso foi posto em prática com o “transporte de força para o bairro do Recife [...] o dr. Santos Moreira garantirá em absoluto a liberdade do trabalho.”<sup>388</sup>

Essa mobilização de efetivo policial para o porto fez com que as embarcações continuassem a ser abastecidas, diminuindo os impactos da greve ao comércio. Como informou o Diário de Pernambuco, iria “chegar no nosso porto os paquetes *Brasil, Goyas e Araguaya*, e o trabalho de estiva será feito provavelmente por trabalhadores alheios à sociedade da estiva.” Enquanto os mestres tiveram pessoal para trabalhar nos navios e a polícia fosse garantindo, impedindo os estivadores associados de protestar, o serviço de estiva continuou. Em outro dia os mestres foram diretamente pedir as garantias policiais para realizar o serviço nas embarcações e a polícia mandou efetivo para o cais. Foi enviado ao Recife um contingente de mais 40 praças de polícia, que somados aos já existentes formavam um número superior a 100

---

<sup>388</sup> Reportagem. O Caso dos Estivadores. Diário de Pernambuco, Recife. 31 out. 1907, nº248, a. LXXXIII, p.1, c.5-6

praças. O serviço só continuou porque o governo do estado e seu braço repressor garantiram o trabalho dos não associados, prejudicando a Sociedade dos Estivadores.<sup>389</sup>

Enquanto a greve continuava e os trabalhadores não recebiam seus pagamentos pelo serviço na estiva, pois os mestres insistiram na recusa de abrir mão do emprego de pessoas estranhas à Sociedade no serviço da estiva, a Sociedade União dos Estivadores foi quem garantiu ajuda a esses trabalhadores. De acordo com uma reportagem do Jornal Pequeno “a União conta em caixa apenas pouco mais de 4:000\$000, que estão sendo repartidos com os grevistas, a 1\$000 cada um, enquanto não voltam ao trabalho.”<sup>390</sup> Ainda de acordo com aquela folha, a greve se aproximava do fim porque esse valor significava uma quantia insignificante. Pensando apenas nos cálculos, e claro, se este valor correspondente ao caixa inicial estiver correto, caso a Sociedade estivesse garantindo todos os seus mais de 400 estivadores, este valor permitiria uma paralisação subsidiada por mais ou menos 10 dias. Agora imaginemos outra questão, mostramos no segundo capítulo que a mensalidade nesse período girava em torno dos 1\$000. Considerando os mesmos 400 estivadores, com suas mensalidades em dia, esses 4:000\$000 seriam juntados em 10 meses, então, o Pequeno Jornal subestimava o valor do caixa da Sociedade ou talvez lhe informaram incorretamente. Isso pode ter ocorrido como forma de pressionar os estivadores em greve, mostrando que se ela perdurasse não restaria mais dinheiro algum, nem subsídio.

Contudo, vejamos outros cenários mais prováveis. Primeiramente nem todos os trabalhadores recebiam esse auxílio da Sociedade, esse auxílio dirigia-se principalmente aos mais necessitados<sup>391</sup> e, provavelmente, começou a ser repassado após alguns dias de greve quando o dinheiro começou a faltar nos bolsos dos estivadores. Além disso, resumir a participação dos estivadores na greve apenas ao seu lado economicista, ignora alguns aspectos. Esses trabalhadores contavam com outras redes de ajuda para além da Sociedade, seja por meio de parentes que moram nas proximidades, vizinhos, podiam contar com a renda de outra pessoa da família, como suas esposas, além de apoio de amigos. Além disso, as convicções políticas desses trabalhadores, sejam eles socialistas ou não, que era demonstrada principalmente nas

---

<sup>389</sup> Reportagem. O Caso dos Estivadores. Diário de Pernambuco, Recife. 01 nov. 1907, nº249, a. LXXXIII, p.2, c.1-2

<sup>390</sup> A greve. Jornal Pequeno. Recife, 05 de nov. 1907, nº 251, a. IX, p.2, c.4.

<sup>391</sup> Diferentemente do Jornal Pequeno, a folha Jornal do Recife afirma que os estivadores “continuam ainda firmes, dispostos a não voltar ao trabalho vencidos pelos mestres.” A questão dos estivadores. Jornal do Recife. Recife, 06 de nov. 1907, nº 252, a. L, p.1, c. 8-9.

assembleias, somava-se a noção de que estavam lutando por um direito, e que, como cidadão que eram, deveria ser atendido.

A Sociedade, especialmente a Diretoria, enquanto durou a greve, reforçava os pedidos de cautela a seus associados. Acreditavam que isso poderia ser utilizado contra os estivadores que ganhavam a pecha de “desordeiros” e “briguentos”, pediam que se evitassem aglomerações nas praças e que quem tivesse alguma arma não andasse com ela naqueles dias.<sup>392</sup>

Ao longo dos dias enquanto a situação não era resolvida entre estivadores e as empresas de comércio, que contratavam o serviço na estiva, mediada pelos mestres, a polícia continuou a garantir o trabalho. A Sociedade dos Estivadores seguiu resoluto em não trabalhar com pessoas estranhas à Sociedade, e os mestres dispunham de pessoas suficiente para dar continuidade ao serviço<sup>393</sup>, assim, quando alguns estivadores associados voltaram ao trabalho, ficaram sob a punição de serem excluídos da Sociedade.

A resolução de “não ceder uma linha” aos mestres continuava. O não retorno dos trabalhadores evidenciava uma questão da qual já estavam cansados de esperar, e para eles parecia absurda a situação em que “mais de 400 homens estejam sujeitos às imposições dos mestres de estiva, cujo numero não passa de 8.”<sup>394</sup> Nesse contexto de espera, de posição irredutível das empresas e dos mestres foi que alguns estivadores entraram em conflito com alguns mestres. Essas situações aconteciam, reiteramos, por várias razões,

todas relacionadas com as desavenças advindas das relações de trabalho, que para os redatores dos jornais se tratava de “questiúnculas”, futilidades e desinteligências. Na verdade, os motivos estavam relacionados com a precariedade das condições de trabalho, com a hierarquização do trabalho e com o controle que os patrões exerciam sobre os trabalhadores, visando limitar a autonomia da categoria.<sup>395</sup>

Mesmo com a diretoria da Sociedade pedindo em assembleia para que os ânimos fossem controlados, o momento vivido no cais estava propício para o surgimento das tensões. O embarque contínuo de pessoas de fora da Sociedade a bordo das embarcações, com a presença de mais de 400 estivadores nas proximidades e em greve causou conflitos. Um estivador não identificado pelos jornais tentou contra a vida do contramestre da estiva, José Thomaz do

<sup>392</sup> O presidente João Baptista do Nascimento pede calma aos estivadores, que nenhum agrupamento fosse montado nas ruas. A questão dos estivadores. Jornal do Recife. Recife, 31 de out. 1907, nº 248, a.L, p.1-2, c. 8-9, c.1. O pedido foi reforçado por outro diretor da Sociedade, Manoel Clementino, em outra assembleia, quando este pediu calma, senão a causa estaria perdida. Reforçando também que nenhum estivador portasse armas.

<sup>393</sup> “Actualmente no caes de embarque os mestres de estiva contam com mais de 300 homens promptos.” O Caso dos Estivadores. Diário de Pernambuco. Recife, 05 nov. 1907, nº251, a. LXXXIII, p.2, c.3.

<sup>394</sup> A questão dos estivadores. Jornal do Recife. Recife, 06 de nov. 1907, nº 252, a.L, p.1, c. 8-9 –

<sup>395</sup> SILVA, op.cit., 2019, p.6.

Espírito Santos. José Thomaz estava envolvido diretamente nas negociações dos mestres com os estivadores e o governo. Segundo um ofício da Sociedade seria “um dos srs. que trata de desfacellar esta união”. Os estivadores acusavam José Thomaz de tentar explodir a sede da Sociedade com uma dinamite, enquanto essa estivesse repleta de associados. Não sabemos se a agressão a José Thomaz foi antes ou depois desse fato, nem se a polícia levou a frente a acusação dos estivadores, mesmo havendo testemunhas, mas mostra que a relação entre mestres e estivadores não se tratava apenas de pequenas rixas.

A outra agressão se deu na rua da sede dos estivadores. O estivador Joaquim Marinho disparou um tiro contra o mestre “Damião de Tal (sic)”, a bala não atingiu Joaquim.<sup>396</sup>

Finalmente a questão dos estivadores se encerrou após novas negociações. Para os jornais punha-se fim as “desintelligencias entre as partes interessadas.”<sup>397</sup> No dia 6 de novembro daquele ano, uma comissão da Sociedade dos estivadores procurou novamente o subdelegado da freguesia do Recife para resolver a situação da greve. O subdelegado, acompanhado do agente da polícia marítima, o senhor Carneiro Lins, se dirigiu ao governador do estado. Após essa conversa, nova reunião foi feita com os estivadores onde foi perguntado se estavam dispostos a trabalhar com as pessoas estranhos à Sociedade. Representados pelo vice-presidente da Sociedade dos Estivadores, Manoel Clementino, novamente foi dito que aquela decisão só poderia ser acatada pelos estivadores em assembleia. Foi pedido então um prazo de 30 minutos, para ir à sede da União e dialogar com os companheiros da estiva. “Decorridos os 30 minutos, regressou a comissão á policia marítima com plenos poderes para tudo resolver. Ao entrar, disse Manoel Clementino que os estivadores estavam dispostos a resolver a questão que há tantos os afastava do trabalho.” Findou-se a greve.

As demandas dos estivadores sobre os 3/4 de dia de serviço não foi atendida, além disso poderiam ser empregados no trabalho estivadores não associados e associados, nem trabalhariam fiscais da Sociedade a bordo dos navios. A Sociedade dos Estivadores em contraposição conseguiu com que os antigos contramestres retornassem ao trabalho. Que tiveram como resposta, do gerente da Companhia de Serviços Marítimos, o coronel Alfredo Araujo, “que não podia despedir os seus trabalhadores, mas que prometia chamar para o serviço de embarque e desembarque de mercadorias os sócios da União dos Estivadores.”<sup>398</sup>

---

<sup>396</sup> A questão dos estivadores. Jornal do Recife. Recife, 05 de nov. 1907, nº 251, a. L, p.1, c. 6

<sup>397</sup> A questão dos estivadores. Jornal do Recife. Recife, 07 de nov. 1907, nº 253, a. L, p.1, c. 8

<sup>398</sup> O Caso dos Estivadores. Diário de Pernambuco, Recife. 07 nov. 1907, nº253, a. LXXXIII, p.1, c.5

Essa greve, como podemos ver, deu aos estivadores a experiência de diversas situações. Inicialmente suas reivindicações de fim da comida a bordo foram aprovadas, assim como o salário de 7\$000, a essas vitórias, no entanto, seguiu-se derrotas quanto ao horário de trabalho e a questão do emprego de pessoas não associadas. A garantia, pelo gerente da companhia marítima de que os trabalhadores da estiva seriam chamados para o embarque e desembarque foi um indicativo de que os estivadores continuariam sendo prioridades no processo de contratação, mas deixava sempre aberta a possibilidade do emprego de pessoas alheias à Sociedade, principalmente em período de greve.

Naquele mesmo dia em que ficou acordado o retorno ao trabalho, os estivadores associados já realizaram desembarque de mercadorias no paquete Assumpção. Contudo, com o passar dos dias, questões antigas continuaram a ser levantadas. Mais ou menos quinze dias após findada a greve, quando até o corpo da polícia já tinha voltado para a Praça da República, alguns conflitos entre estivadores voltaram a cena.

A querela envolvendo o emprego de trabalhadores avulsos foi a causa do primeiro conflito. O trabalho era para ser realizado no vapor *Olinda*, que chegou as seis horas da tarde. Quando se dirigiam para a embarcação um dos estivadores associados protestou, “não querendo que um mestre de estiva conduzisse para bordo um trabalhador avulso”, o mestre insistiu e “houve correrias, gritos, facas e revolveres puxados, homens empurrados caes abaixo.”<sup>399</sup> Desse conflito, um estivador não associado, sobrinho do mestre José Mathias, saiu com um ferimento de faca no braço.<sup>400</sup>

Ainda decorrente desse conflito, no dia seguinte, um estivador não associado foi tentar agredir um grupo de catraeiros e estivadores que se encontravam no Cais Santos Dumont. Segundo o jornal “é latente a rivalidade entre membros da classe hoje dividida dos numerosos grupos, esperando-se, a cada momento, uma lucta de consequencias gravíssimas, principalmente nas ocasiões de embarque de estivadores para bordo dos vapores.” Por conta das brigas acontecidas naqueles dias pós-greve o policiamento, que já tinha sido dispersado, voltou a dar mais atenção aos conflitos.<sup>401</sup>

---

<sup>399</sup> Reportagem. Princípio de conflito. Diário de Pernambuco, Recife. 21 nov. 1907, nº264, p.1, c.5

<sup>400</sup> Conflito na Lingueta. Um Apello. Pequeno Jornal: Jornal pequeno. Recife, 21 de nov. 1907, nº 264, a. IX, p.2, c.1

<sup>401</sup> A folha Diário de Pernambuco identifica que o reforço do policiamento se dava exatamente por conta dos conflitos entre estivadores. Foram enviadas 10 praças, sob o comando do sargento Octaviano Ramos. Várias. Diário de Pernambuco, Recife. 22 nov. 1907, nº265, a. LXXXIII, p.1, c.7

Ainda em dezembro os jornais noticiavam os conflitos entre estivadores e mestres e estivadores não associados. Segundo uma das folhas “não tiveram o termino almejado as desharmonias entre os estivadores, divididos presentemente em dois grupos hostis.” Esses dois grupos a que se referem os jornais eram justamente os dos estivadores associados a Sociedade dos Estivadores e os não associados. Ainda de acordo com o mesmo jornal “os que pertencem á associação da classe, aggridem os seus companheiros não associados, acontecendo o mesmo aos mestres de estivas.”<sup>402</sup>

Vemos que as reivindicações feitas na greve não foram resolvidas pelas autoridades e estavam sendo resolvidas de uma maneira mais informal. Os mestres também não escapavam a mesma questão. O conflito noticiado deu-se porque o tenente Antonio Gomes de Mello, mestre estivador continuava a fornecer comidas a bordo dos navios. Lembremos que as comidas haviam sido abolidas em 1892, medida que conseguiu ser imposta pelos estivadores até 1906, quando os mestres voltaram a fornecer os alimentos. Novamente o fornecimento de comidas a bordo de navios havia sido extinto ao fim da greve, mas os mestres continuaram a fornecer.

Quando foi abordado pelos estivadores e questionado acerca do fornecimento de comidas a bordo, Antonio Gomes disse que ainda fornecia e, segundo o jornal, “foi agredido á cacete, recebendo diversas bordoadas.” O cumprimento do acordado em greve passava, como vemos, ainda por correlações de força para que o que foi acordado pudesse ser cumprido. A fiscalização dos estivadores para que os seus direitos fossem respeitados abrangia, ao que tudo indica, todos os seus sócios.

No dia seguinte, o filho de Antonio Gomes levou praças de polícia até os supostos envolvidos na agressão de seu pai. Os praças ali chegando, deram voz de prisão para dois estivadores, Manoel Antonio e Joaquim de Tal, conhecido como Pai de Sabino.<sup>403</sup>

A prisão de Joaquim José Alves pode ser reconstruída também por meio de um processo-crime encontrado durante a nossa pesquisa. No dia seguinte da agressão ao mestre Antonio Gomes, os estivadores José Joaquim Alves e Manoel Antonio estavam no Cais Santos Dumont, provavelmente a espera de trabalho, quando foram abordados pela polícia. Os estivadores conseguiram fugir. Em sua fuga, Joaquim José Alves, que estava armado de punhal e revólver disparou contra os policiais.

---

<sup>402</sup>Entre Estivadores. Agressão a um mestre de estivas na lingueta. Pequeno Jornal: Jornal Pequeno. Recife, 3 de dez. 1907, nº 274, a. IX, p.2 , c.3

<sup>403</sup> Volta o caso dos Estivadores. Diário de Pernambuco, Recife. 5 dez. 1907, nº276, a.LXXXIII, p.1, c.6

Nos autos constou que o uso da arma de fogo foi uma tentativa de assassinar Joaquim José Vieira, “soldado numero sessenta e quatro da quarta companhia do segundo corpo de Polícia.”

No seu interrogatório, Joaquim José Alves disse ser filho de Valentim José Alves, trinta anos de idade na data do acontecido, era natural da cidade de Penedo, em Alagoas, casado, estivador, morador na rua imperial numero dois no bairro de São José, onde morava há dez anos. Disse também que conhecia as testemunhas que depuseram contra ele de vista.<sup>404</sup>

As testemunhas referidas eram Otaviano da Costa Ramos: Sargento do 2º corpo de polícia; Sebastião Galvão Ferreira Lustrosa: Praça do 2º corpo de polícia; José Francisco do Nascimento: Praça do 2º corpo de polícia; Francisco Pitta: vulgo Chico Pitta, remador da repartição dos correios; e Vicente Boa Morte: praça do 2º corpo de polícia.

Conhecer de vista talvez fosse um eufemismo por parte de Joaquim. A relação dos estivadores com a polícia, como vimos era algo presente no dia a dia deles, tanto dentro quanto fora do porto. No mês anterior, a greve propiciou uma maior aproximação. Quanto a Francisco Pitta, que participou da prisão do estivador, esse era o mesmo funcionário dos correios que estava presente no conflito que aconteceu na sede dos correios em 1906.

Francisco Pitta, ou Chico Pita, como era conhecido, em seu depoimento falou apenas “que ignora completamente existência do facto criminoso mandado na denúncia.” Não havendo Chico Pitta para incriminar o estivador, restaram apenas autoridades policiais.

Isso deve ter contado a favor de Joaquim José Alves, pois em 14 de janeiro de 1908, quando finalmente encerrou o processo, o primeiro promotor público, Francisco Alexandrino disse que “em falta de provas que distorcem a pronuncia do denunciado, sou de parecer que seja julgada improcedente a denuncia de [ilegível].” Joaquim José Alves foi inocentado.

E foi assim que terminou aquele ano de 1907 no porto do Recife. A greve iniciada em final de outubro, que buscou inicialmente os meios institucionais e legais para ser resolvida, mesmo tendo sido dada por encerrada no início de novembro, se prolongou até o mês de dezembro. Isso porque os acordos estabelecidos ainda eram passíveis de não serem cumpridos e, como vimos, as deliberações descontentavam tanto os estivadores, que teriam que trabalhar

---

<sup>404</sup> Memorial de Justiça de Pernambuco – MJPE. Joaquim José Alves. Caixa 880. Processo-crime. 1907.

com gente estranha à Sociedade, quanto aos mestres, que perderam a oportunidade de fornecer comidas a bordo – o que segundo os estivadores era de onde os mestres tiravam seus ganhos.

O acordado precisava ser efetivado, cumprido. A fundação da Sociedade União Beneficente dos Estivadores deu aos estivadores do porto do Recife a capacidade organizativa para exigir seus direitos e, além disso, garantir que eles fossem cumpridos. Isso no sentido organizativo, político e de fortalecimento da consciência de classe do grupo, mas também por meio da disputa diária no porto, com negociações e conflitos. Desde a greve de 1892 à greve de 1907 os estivadores tiveram um crescimento quantitativo no seu número de sócios e, qualitativamente, avançaram organizativa e politicamente para garantir a reivindicação dos seus direitos.

Existir de fato antes de existir no papel significou luta para conquista de direitos e também para sua manutenção. Os mestres estivadores, empregados das empresas de estiva, agiam para enfraquecer a Sociedade dos Estivadores juntamente com os seus patrões. Os primeiros ficavam na linha de frente, mas acabavam por ser representantes dos interesses das empresas contratadoras dos serviços da estiva. As autoridades públicas, na figura do governador do estado e de seus representantes, mas também, e principalmente, na ação da polícia agiram para garantir o direito do patronato de explorar os trabalhadores. Eram muitos os desafios enfrentados pelos estivadores para proteger a sua Sociedade, que defendia, por meio da luta coletiva a melhora de vida dos próprios estivadores, seja pela luta por um salário melhor, por melhores condições de trabalho, alfabetização e também direitos políticos. Defender a Sociedade era, na maioria das vezes, defender a si e a classe.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No fim do ano de 1977, véspera das festas de Natal e Ano Novo, o Sindicato dos Estivadores do Recife lançou uma publicação felicitando a todos os associados ativos e desejando boas festas. O ensejo festivo foi aproveitado para lembrar datas importantes para os estivadores, como a fundação de sua entidade representativa em 19 de março de 1891, na presença de 12 estivadores, em sua sede no primeiro andar do prédio nº105 na Rua do Tenório. Após listar todos os seus fundadores e falar sobre a instalação da Sociedade, que contou inicialmente com 28 sócios, falou da reforma do estatuto em 1906, quando a Sociedade se tornou Sindicato, tendo como objetivo “contratar diretamente os serviços de carga e descarga dos navios.”<sup>405</sup>

Seguiu-se com a exposição da primeira greve dos estivadores, enquanto sindicato, em 1907. Para os estivadores, nessa publicação de 1977, a greve de 1907 foi de “consequências lamentáveis”. Lembremos que os estivadores não conseguiram consolidar o *closed shop* com aquela greve, os pagamentos por horário de 1/4 e 3/4 de serviço continuaram a contragosto dos estivadores, e o período era marcado, como vimos, pelo desemprego e pela carestia dos gêneros alimentícios. Além disso, segundo a nota comemorativa, nesse período, provavelmente por conta dessas dificuldades alguns sócios se desligaram após essa greve de 1907.

A estiva foi o caminho escolhido por muitos indivíduos pobres, pardos e pretos nesses tempos, visto ser uma fonte de emprego e renda para essas pessoas no período aqui estudado (1891-1907). Os estivadores com a formação de sua Sociedade buscavam garantias mínimas de direitos, como o acesso a saúde em caso de acidentes de trabalho, auxílio a família em caso de acidentes, defesa dos seus empregos, luta contra os abusos e interferências das autoridades públicas, representado principalmente pelas forças policiais. Essas questões colocadas, já permeavam a vida dos trabalhadores, como procuramos mostrar no primeiro e no segundo capítulo. Na verdade, reiteramos que foram essas demandas que não só levaram a ser fundada a Sociedade, como foi algo que constituiu o seu estatuto.

Esse caminho se deve também a participação política dos estivadores naquele período em que viviam. A participação desses sujeitos nos processos decisórios em suas vidas, com a Sociedade representou a institucionalização de lutas que se davam em âmbitos de organização mais informal. Por meio da Sociedade decidiam, através de assembleias, os rumos do seu

---

<sup>405</sup> A Caixa Beneficente dos Estivadores do estado. Diário de Pernambuco. Recife, 24 dez. 1977, nº347, a. CLIII, p.13, c.1-2.

trabalho, lutavam contra as autoridades públicas de forma coletiva. Não se tratava mais de pequenos grupos se organizando e reivindicando melhores condições de trabalho, como vimos no primeiro capítulo. A fundação Sociedade dos Estivadores trouxe uma mudança qualitativa nessa organização. Foi um dos únicos recursos para fazer frente “a exploração levada a efeito pelos contratantes de estiva.”<sup>406</sup> Era por meio dela que os estivadores combatiam a presença de gente estranha na estiva introduzida pelos mestres, era ela a via pela qual atuavam para ter impacto social na cidade, na economia, na política. Eram suas diretorias, eleitas regularmente, quem iam negociar diretamente com o governador do estado, com os patrões, com as autoridades públicas.

E mesmo com os reveses sofrido após as derrotas da greve de 1907 e as dificuldades que isso impôs a Sociedade, houve a reorganização dos trabalhos, que veio a ser demonstrado anos depois com a criação da escola noturna para os estivadores e a instalação de uma biblioteca. Os reflexos do movimento operário, como dissemos, se deu principalmente devido a articulação promovida entre patronato, governo e polícia para impor aos trabalhadores suas vontades. Os conflitos entre estivadores, como mostramos, não foi um fator decisivo no enfraquecimento da Sociedade. Pelo contrário, grande parte dos conflitos tinha um motivador central: o sistema de contratação.

As brigas ocorridas no cais, entre os próprios estivadores, ou entre estivadores e mestres faziam parte de um cenário mais complexo que tinha origem no problema do *closed shop*. Houve, desde 1891, uma atuação por parte da Sociedade para garantir aos estivadores associados o direito de terem prioridade na contratação para o serviço. Essa pauta, defendida pelos estivadores associados e pela sua Sociedade, não era bem vista pelas empresas contratantes, que com a limitação dos braços a serem oferecidos para o serviço, perdiam a oportunidade de explorar os trabalhadores por um salário mais baixo. Mas além do *closed shop*, a Sociedade foi a resposta política contra as intransigências que os estivadores sofriam. Com a Sociedade, organizados de forma coletiva, em números que na primeira década do século XX beirava os 500, os estivadores fizeram frente aos abusos dos mestres e das empresas. Podemos exemplificar isso com o não cumprimento de diversas demandas aprovadas na tabela de 1892.

Os direitos para se consolidarem não dependiam apenas de acordos formais em reuniões com os mestres e empresas. Precisava-se de disputas, correlação de forças, que pudemos ver no dia a dia do porto. E essas disputas eram expressas nesses conflitos que saíam nas páginas dos

---

<sup>406</sup> Idem.

jornais, como se fossem apenas “desinteligências” de homens brutos. Garantir o exclusivo da contratação, frente a um contexto marcado pelo desemprego foi uma saída importante para os sócios da Sociedade Beneficente dos Estivadores. Talvez, como provoca Hobsbawm, isso fosse injusto com outros indivíduos que buscavam emprego na estiva e que não eram associados, mas ao que tudo indica, e foi como se consolidou, para aqueles que viviam da estiva esse foi o melhor caminho.

Desde antes da fundação da Sociedade os estivadores já travavam batalhas contra os mestres e os patrões dentro do mundo da estiva no Recife. Também conviviam, ainda durante a escravidão, com legislação que punia seu modo de vida, privando-os dos espaços de lazer e condenando práticas associadas a cultura da população negra. Demonstramos isso no primeiro capítulo. Os estivadores, contudo, não cessaram de reclamar os seus direitos e se organizarem. As greves nos anos anteriores a Sociedade, como vimos, demonstra uma ação política e coletiva dos estivadores. Ou seja, a presença escrava na estiva, não significou desmobilização, pelo contrário, acreditamos que as experiências e lutas correntes no período – como o movimento abolicionista, o fim da escravidão, a proclamação da República – aliados as expectativas desses sujeitos, que se viam marginalizados de seus direitos, foram importantes no processo de surgimento da Sociedade União Beneficente dos Estivadores.

Demonstramos como se deu parte dessas experiências. Havia no Recife uma legislação que visava o controle social desse grupo populacional. As leis que foram criadas, a princípio, para controlar os escravizados, abarcavam a população livre pobre de cor. Eram essas classes sociais as que iriam preencher as vagas de trabalho na estiva. Tanto que procuramos demonstrar que elas dividiram o espaço também com os escravizados. O período em questão aqui estudado foi marcado nacionalmente por um rearranjo nas estruturas de controle da população negra que iam se alforriado, frente a uma conjuntura marcada pelo sentimento de abolição e fim da escravidão. Essa racialização<sup>407</sup>, foi o que jogou a população negra para compor os trabalhos mais precarizados da sociedade. Embora isso tenha acontecido com menor incidência na região nordeste, como apontou Clóvis Moura<sup>408</sup>, a estiva, trabalho pesado que deixava marcas de seu peso no corpo dos homens, como procuramos demonstrar, foi uma das escolhas dessa população negra e pobre.

---

<sup>407</sup> ALBUQUERQUE, Wlamyra R. de. O Jogo da dissimulação. Abolição e cidadania negra no Brasil. São Paulo: Companhia das letras, 2009.

<sup>408</sup> MOURA, Clóvis. Sociologia do negro brasileiro. 2ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2019.

O levantamento feito com o uso dos jornais, nos levou a pensar na participação majoritariamente negra na Sociedade. Afinal, como vimos, haviam vários anúncios de jornais que demonstravam essa presença negra na estiva. Em resposta a isso trabalhamos com os censos para mostrar quem era a população recifense ao longo do século XIX. O debate historiográfico fortalece essa hipótese ainda mais quando elucida que a estiva em todo o Brasil foi conformada principalmente pela população de cor e que houve, na região portuária, a continuidade desses trabalhadores em seus postos de trabalhos após o fim da escravidão. Além disso, como já dito, a relação com as autoridades, a pecha pública de “desordeiros”, “classe perigosa” era um estigma que incidia nessa população mais pobre. Dessa forma, concluir que os membros da Sociedade, tanto os fundadores quanto os que vieram a fazer parte após a fundação, eram pessoas de cor foi o caminho pelo qual tanto as fontes quanto a bibliografia nos levaram. Creio que isso será em breve ratificado com a utilização de outras fontes que evidenciem de forma cabal a presença majoritária dessa população na estiva do porto do Recife. Não foi possível o trabalho com essas fontes, por hora, em decorrência do acesso limitado a esses arquivos.

O problema levantado na introdução da dissertação, e que perpassa todos os capítulos, acerca da organização e atuação política dos estivadores, pode ser também demonstrada por meio da dos relatos colhidos das assembleias e pelos conflitos que eles se envolviam durante os momentos de greves e fora dele, na luta pela consolidação do direito de poder controlar o sistema de contratação. A atribuição de “sindicato de ladrões”, com lideranças corruptas que mandam e desmandam, foi contraposta pela demonstração da participação intensa dos estivadores, que lotavam suas assembleias, votavam, debatiam, se organizavam para que suas demandas fossem cumpridas. Eles lutavam pelos seus direitos e pela Sociedade, não apenas pela direção, embora visse nelas a representação da defesa de seus interesses.

Essa atuação na política, permeada pela cultura associativista, mostra que após o fim da escravidão, mesmo sendo jogados para compor a franja marginal da classe trabalhadora, a população negra foi atuante na vida da classe operária brasileira. As greves no Recife, nos primeiros anos da República, demonstram a experiência das movimentações políticas vivenciado nas últimas décadas do século XIX. Não houve, portanto, ao menos para a realidade pernambucana, uma ruptura na composição étnica da classe trabalhadora. A compreensão e demonstração dessa afirmação se faz importante para perceber que esses sujeitos não desapareceram do fazer-se contínuo da classe trabalhadora após o fim da escravidão. As dificuldades continuaram, e tal qual em tempos de regime escravista, a sua marginalização dos direitos concedidos aos cidadãos, controle social por parte das autoridades policiais, não

significou a ausência de agência por parte dessas classes populares. Se o ideal de civilização brasileira das classes dominantes pretendia excluir esses sujeitos desse futuro Brasil, faltou ter em mente que esses eram indivíduos que já vinham resistindo a tentativa de exclusão por mais de três séculos.

Essa dissertação, portanto, soma-se a tantos outros trabalhos da historiografia que também investigam as temáticas do associativismo, pós-abolição, participação política das classes populares, trabalho. Como vimos, os estudos sobre os trabalhadores portuários na região nordeste ainda não são muitos, o que acaba sendo um contraste, visto a importância demonstrada que esses sujeitos possuem no mundo do trabalho em diversos momentos de nossa história. Esperamos ter mostrado a relevância de estudar o mundo dos estivadores, não foi nosso intuito esgotar o tema, contudo acreditamos ter conseguido jogar luz sobre sujeitos importantes para a história do Brasil e da classe trabalhadora pernambucana e brasileira.

## REFERÊNCIAS

- ALBUQUERQUE, Wlamyra R. de. **O Jogo da dissimulação**. Abolição e cidadania negra no Brasil. São Paulo: Companhia das letras, 2009.
- ARANTES, Erika Bastos. **O Porto Negro**: trabalho, cultura e associativismo dos trabalhadores portuários no Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX. Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2010.
- AROUCHA, Davi Costa. **A vara, a vela e o remo**: trabalho e trabalhadores nos rios e portos do Recife oitocentista. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.
- ARRAIS, Raimundo. **O Pântano e o Riacho. A formação do espaço público no Recife do Século XIX**. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2004.
- BATALHA, Cláudio Henrique de Moraes. **Identidade da classe operária no Brasil (1880-1920)**: Atipicidade ou legitimidade?. Revista brasileira de História, São Paulo. V.12, nº23/24 pp.111-124, set.1991 – ago.1992.
- \_\_\_\_\_. **O movimento operário na Primeira República**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar editor, 2000.
- BENJAMIN, Walter. **Magia e técnica, arte e política**. Ensaios sobre literatura e história da cultura. Obras escolhidas. Vol. 1. 7ª ed – São Paulo: Editora Brasiliense, 1994.
- BEZERRA, Gregório. **Memórias**. São Paulo: Boitempo, 2011.
- CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. **O “retalho” do comércio**: A política partidária, a Comunidade Portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830-1870. Recife: Editora UFPE, 2012.
- CARVALHO, Marcus J.M de. **Liberdade**. Rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850. Pernambuco: Editora Universitária, 2010.
- CASTELLUCCI, Aldrin A.S. **O associativismo mutualista na formação da classe operária em Salvador (1832-1930)**. In: Organizar e proteger. Trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (séculos XIX e XX). Campinas, SP: Editora Unicamp, 2014, p. 47-82.
- CHALHOUB, Sidney. **Visões de Liberdade**. Uma história das últimas décadas da escravidão na Corte. São Paulo: Companhia das letras, 2011.
- \_\_\_\_\_. **Trabalho, Lar e Botequim**. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque. Campinas, São Paulo: Editora Unicamp, 2014.
- CHAVANTES, Olimpio José. **Compendio de aparelho dos navios**: para uso dos alunos da Eschola de Marinha. Rio de Janeiro: Lombaerts & C., 1881. p. 44. Apud GOMES, 2016.
- CORD, Marcelo Mac. **Os artífices da cidadania**. Mutualismo, educação e trabalho no Recife oitocentista. Campinas, SP: Editora Unicamp, 2012.
- \_\_\_\_\_. **Direitos trabalhistas em construção**: as lutas pela jornada de oito horas em Pernambuco, 1890-1891. Tempo (Niterói, online) | Vol. 22 n. 39.p.175-195 jan-abr.,2016.

CORD, Marcelo Mac; BATALHA, Cláudio H.M. **Introdução – Experiências associativas e mutualismo no Brasil**. In: Organizar e proteger: Trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (século XIX e XX). Campinas: Editora Unicamp, 2014.

CRUZ, Maria Cecília Velascos e. **Tradições negras na formação de um sindicato**: Sociedade de Resistência dos trabalhadores em Trapiche e Café, do Rio de Janeiro. Revista Afro-Ásia, n.24 (2000), 243-290.

\_\_\_\_\_. **Solidariedade x Rivalidade**: a formação do sindicalismo estivador brasileiro. História – UNISINOS. Vol. 6, nº6, 2002.

\_\_\_\_\_. **Cor, etnicidade e formação de classe no porto do Rio de Janeiro**: a Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café e o conflito de 1908. REVISTA USP, São Paulo, n.68, p. 188-209, dezembro/fevereiro 2005-2006.

\_\_\_\_\_. **Da tutela ao contrato**: “homens de cor” brasileiros e o movimento operário carioca no pós-abolição. Topoi, v. 11, n. 20, jan.-jun. 2010, p. 114-135.

\_\_\_\_\_. **Sangue no Cais do Porto**: pai e filho na luta contra a União dos Operários Estivadores na Bahia. In: Política, instituições e personagens da Bahia (1850 – 1930). BACELAR, Jeferson; PEREIRA, Cláudio (orgs). Salvador: EDUFBA; CEAO, 2013.

DARWIN, Charles. **A muralha de Pedra**. MAIOR, Mario Souto; SILVA, Leonardo Dantas (Orgs). Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massangana, 1992.

DOMINGUES, Petrônio. **Cidadania por um fio**: o associativismo negro no Rio de Janeiro (1888-1930). Revista Brasileira de História, vol. 34, nº 67.

DUARTE, José Lins. **Recife no tempo da maxambomba (1867-1889)**. O primeiro trem urbano. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, 2005.

EISENBERG, Peter L. **Modernização sem mudança**. A indústria açucareira em Pernambuco 1840-1910. Rio de Janeiro: Paz e Terra; Universidade Estadual de Campinas, 1977.

FIGUEIREDO, Antônio Pedro de. **O Recife em 1857**. MAIOR, Mario Souto; SILVA, Leonardo Dantas (Orgs). Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massangana, 1992, pp.167-192.

FRAGA FILHO, Walter. **Migrações, itinerários e esperanças de mobilidade social no Recôncavo baiano após a abolição**. Caderno AEL, v.14, n.26, 2009, pp. 93-132.

GALVÃO, Nágila Maia de Moraes. **Entre o mutualismo e o sindicalismo**: a resistência solidária dos trabalhadores portuários de Fortaleza (1912-1933) Tese (doutorado) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

GANDRA, Edgar Ávila; FRIDERICHS, Lidiane E. **Trabalho, Controle e Resistência**: Os portuários de capatazia riograndinos na luta por direitos (1959-1969). Canoa do Tempo – Revista do Prog. Pós-Graduação de História, Manaus v. 5/6 – nº 1, jan./dez 2011/2012.

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

GOMES, Alessandro Filipe Meneses. **Das docas de comércio ao cais contínuo**: as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no Oitocentos. Tese (doutorado) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

\_\_\_\_\_. **Os carroceiros do Recife (1870-1890)**: organização, insubordinação e relações de poder. Mundos do Trabalho, Florianópolis | v. 12 | p. 1-18 | 2020.

GRAHAM, Maria. **O Recife em tempo de revolução**. MAIOR, Mario Souto; SILVA, Leonardo Dantas (Orgs). Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massangana, 1992.

HENDERSON, James. **Sob a sombra dos coqueiros**. MAIOR, Mario Souto; SILVA, Leonardo Dantas (Orgs). Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massangana, 1992.

HOBBSAWM, Eric J. **Sindicatos nacionais Portuários**. In: Os trabalhadores: Estudos sobre a História do Operariado. São Paulo/Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2015.

KIDDER, Daniel Parrish. **Onde a imaginação não conhece limites**. MAIOR, Mario Souto; SILVA, Leonardo Dantas (Orgs). Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massangana, 1992, pp.147-161.

LIMA, Karla Hegeane de. **Trabalho, cultura e política no matadouro da Cabanga: Os fressureiros do Recife (1900-1920)**. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2019.

KOSTER, Henry. **A vila de Santo Antônio do Recife**. MAIOR, Mario Souto; SILVA, Leonardo Dantas (Orgs). Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massangana, 1992.

LARA, Silvia Hunold. **Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil**. Proj. História, São Paulo (16), fev. 1998.

MAIA, Clarissa Nunes. **Sambas, batuques, vozerias e farsas públicas: o controle social sobre os escravos em Pernambuco (1850-1888)**. Clio – Série História do Nordeste n.16 - 1996.

\_\_\_\_\_. **Sambas, batuques, vozerias e farsas públicas: o controle social sobre os escravos em Pernambuco no século XIX (1850-1888)**. São Paulo: Annablume, 2008.

MAIA, Clarissa Nunes. ALBUQUERQUE NETO, Flavio de Sá Cavalcanti. **Escravizados e encarcerados: a presença de escravos na casa de detenção do Recife**. In: História da escravidão em Pernambuco. CABRAL, Flávio José Gomes; COSTA, Robson (orgs). Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012, pp.169-186.

MARTINS, Mônica. **A prática do auxílio mútuo nas corporações de ofícios no Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX**. In: Organizar e proteger. Trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (séculos XIX e XX). Campinas, SP: Editora Unicamp, 2014, p. 25-46.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **Manifesto do Partido Comunista**. 1ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

MATTOS, Marcelo Badaró. **Escravizados e Livres**. Experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008.

MOURA, Clóvis. **Sociologia do negro brasileiro**. 2ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2019.

OZANAM, Israel. **Capoeira e Capoeiras entre a Guarda Negra e a Educação Física no Recife**. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Pernambuco, 2013.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **A cidade sobre os ombros: Trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925)**. Proj. História, São Paulo, (v.16), fev. 1998.

PRATA, Ranulpho. **Navios Iluminados**. São Paulo: Scritta, 1996.

REIS, João José. **Os Ganhadores**. A greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

RIBEIRO, Gladys Sabina. **A liberdade em construção**: identidade nacional e conflito antiulistanos no primeiro reinado. p.231 apud CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. O “retalho” do comércio: A política partidária, a Comunidade Portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830-1870.

RIOS, Ana Maria; MATTOS, Hebe Maria. **O pós-abolição como problema histórico**: balanços e perspectivas. p. 176. Revista TOPOI, v. 5, n. 8, jan.-jun. 2004, pp. 170-198.

RUGENDAS, João Mauricio. **Dois cidades distintas**. MAIOR, Mario Souto; SILVA, Leonardo Dantas (Orgs). Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massangana, 1992.

SANTOS, Maria Emília Vasconcelos dos. **Antes do 13 de maio**: o 25 de março no Ceará e o Movimento abolicionista em Pernambuco. Afro-Ásia, 53 (2016), 149-183.

SARTI, Ingrid. **Porto Vermelho**: Os estivadores santistas no sindicato e na política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **O espetáculo das Raças**. Cientistas, Instituições e questão racial no Brasil 1870-1933. São Paulo: Companhia das letras, 1993.

SETTE, Mario. **São José, um dia na vida de um bairro**. MAIOR, Mario Souto; SILVA, Leonardo Dantas (Orgs). Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massangana, 1992, pp.239-252.

SILVA, Fernando Teixeira. **A carga e a culpa**. Os operários das Docas de Santos: Direitos e cultura de Solidariedade 1937-1968. Editora Hucitec, São Paulo – Santos, 1995.

SILVA, Fernando Teixeira da. **Operários sem patrões**: Da Barcelona à Moscou brasileira (trabalho e movimento operário em Santos no entreguerras). Campinas, SP: Tese (doutorado), 2000.

SILVA, José Bento Rosa da. **Do Porão ao Convés**: Estivadores de Itajaí (SC) - Entre a Memória e a História. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco. UFPE, 2001.

\_\_\_\_\_. **Negros do mar**. Marinheiros em Marias da província do sul. (1878). Saeculum-Revista de história. [28]; João Pessoa, jan./jun. 2013, pp.329-343.

\_\_\_\_\_. **A Margem de cá**: Experiências e vivências de africanos livres e libertos no Recife do século XIX [1831-1889]. In: Do norte ao sul: escravidão Brasil séc.XVI – séc.XIX. LIMA, Solimar Oliveira; SILVA, Rodrigo Caetano. Teresina: EDUFPI, 2018, pp.173-202.

\_\_\_\_\_. **Por “desinteligências” e “questiúnculas”**: representações do cotidiano e do trabalho nas docas do Recife (1891-1920). Revista Mundos do Trabalho | Florianópolis | vol. 11 | 2019 | p. 1-20.

SILVA, Luiz Geraldo. **A Faina, a festa e o rito**. Uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX). Campinas, SP: Papirus, 2015. p.215.

SILVA, Thiago Cedrez da; GANDRA, Edgar Ávilla. **Identidade de classe**: um olhar sobre os estivadores do porto do Rio Grande/RS. CEM N.º 6/ Cultura, ESPAÇO & MEMÓRIA, pp.393-407.

SILVA, Wellington Barbosa de. **Entre Sobrados e Mocambos**: fuga de escravos e ação policial no Recife oitocentista In: História da escravidão em Pernambuco. CABRAL, Flávio José Gomes; COSTA, Robson (orgs). Recife: Ed.Universitária da UFPE, 2012, pp.143-168.

SIMÃO, Azis. **Sindicato e Estado**. São Paulo: Ed Dominus, 1966.

SOARES, Luiz Carlos. **Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX**. Revista Brasileira de História. S.Paulo. v.8, nº16. pp.107-142, mar.88/ago/88.

SOUZA, Felipe Azevedo e. **A participação política das classes populares em três movimentos, Recife (c. 1880 – c. 1900)**. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2018.

THOMPSON, E.P. **A formação da classe trabalhadora**. A árvore da liberdade. Vol 1. Rio de Janeiro/São Paulo: Paz e Terra, 2019.

\_\_\_\_\_. **A história vista de baixo**. In: As peculiaridades dos ingleses e outros artigos.

NEGRO, Antonio Luigi. SILVA, Sergio. (orgs) 2ªed, Campinas, SP: Editora Unicamp, 2012.

TOLLENARE, Louis-François de. **Sob o céu de Recife**. MAIOR, Mario Souto; SILVA, Leonardo Dantas (Orgs). Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massangana, 1992, pp. 89-104.