

## **O VAIVÉM DAS MARÉS: O DIA-A-DIA DE TRABALHO DOS CATRAIEIROS NO PORTO DE FORTALEZA (1903-1904).**

Nágila Maia de Moraes<sup>1</sup>

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

**Palavras – chave:** Catraieiros, Greve, Trabalhadores.

**ABSTRACT:** This article intends to analyze the *catraieiros*' job routine in the port of Fortaleza, between 1903 and 1904, when a strike and the repression to the strikers took place. These workers were the responsible ones for doing the vessels load and unload in small ships called *catraias*. From this reality, we analyzed the relationships the *catraieiros* had with their employers, men linked to the commercial enterprises, who hired workers in a loose way. To do so, we will try to understand how the socio-cultural and work relationships were established, as well as the economical dispute that permeates them. We used the newspapers “Unitário”, “Jornal do Ceará” e the commercial files of Casa Boris. From which we tried to analyze the workers day-by-day; the payments and their value, to follow a path that leads us to the comprehension of the daily actions of these men due to their work.

**Key-words:** Catraieiros, strikers, workers.

---

<sup>1</sup> Mestre em História e Culturas – Universidade Estadual do Ceará (UECE), Fortaleza, Campus do Itaperi, Av. Paranjana, 1700. nagilamaia@hotmail.com

## INTRODUÇÃO

De acordo com a Lei Federal de Sorteio e Alistamento para a Armada do ano de 1875, Artigo 87, § 4º, os trabalhadores vinculados à capitania dos Portos, como catraieiros, pescadores e aprendizes marinheiros deveriam ser inseridos no processo de sorteio.

Durante o ano de 1903, foram assinados pelo Presidente da República do Brasil, Rodrigues Alves, os Decretos nº 4901 e nº 4983, referentes ao processo de sorteio dos matriculados para a Armada da Marinha, com o objetivo de preencher os espaços vagos no contingente<sup>i</sup>. O Decreto de nº 4901 expunha as instruções e a regulamentação para que os Sorteados, com idade de 16 a 30 anos, exceto maquinistas e pilotos, fossem inscritos por ordem alfabética em um livro especial, denominado Livro de Sorteio.

Em 27 de dezembro de 1903 foi realizado o primeiro Sorteio em Fortaleza, pelo qual catraieiros e pescadores foram sorteados e ficaram insatisfeitos com o fato, pois, com a obrigação de servir a Armada, deveriam se afastar das suas famílias e do trabalho. Insatisfeitos, os trabalhadores iniciaram as mobilizações e contaram com o apoio de políticos advogados para fazer o pedido de *Habeas-Corpus*.

Na manhã de domingo, 03 de janeiro de 1904, os catraieiros, que já estavam com suas atividades paralisadas, foram até o Galpão do Porto para protestar contra o sorteio, quando foram surpreendidos com a ação do Batalhão de Polícia do Estado que agiu agressivamente, chegando a matar 7 pessoas e ferir mais de 30, sendo elas manifestantes e curiosos, que observavam o movimento.

A greve dos trabalhadores catraieiros é uma página importante para o movimento operário no Estado do Ceará, visto que, foi uma das primeiras mobilizações de trabalhadores durante os primeiros anos da República. Dessa maneira, objetivamos analisar as ações cotidianas destes trabalhadores no Porto da cidade de Fortaleza de modo a compreender os fatores motivadores da mobilização.

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

O mar. Espaço construído através das ações da natureza, às vezes, manso e calmo, mas em outros momentos arredo e indomável. Esse era o local de trabalho dos catraieiros, marcado pelas adversidades, mas que, ao mesmo tempo, era primordial para sobrevivência, pois era a principal fonte de sustento.

Nesse espaço, os catraieiros realizavam o trabalho que se confundia com sua vida, pois esses trabalhadores ficavam mais tempo no vaivém das marés<sup>ii</sup> do que propriamente em suas

casas. Nesse capítulo, analisaremos o dia-a-dia dos catraieiros dentro da dinâmica do Porto de Fortaleza, no final século XIX, início do XX. O Porto estava localizado próximo à antiga Alfândega, onde atualmente está situada a Ponte Metálica, construída em 1904 na Praia de Iracema. O mesmo não possuía estrutura para a atracação de navios de grande calado, sendo necessário o serviço de carga e descarga de mercadorias e passageiros por embarcações de pequeno porte.

Os catraieiros eram trabalhadores que realizavam o transporte de mercadorias e passageiros em catraias<sup>iii</sup>, ou seja, carregavam e descarregavam os produtos dos navios que ficavam atracados à distância do cais, devido a pouca profundidade do ancoradouro.

Estes trabalhadores viviam no “sobe e desce das ondas”<sup>iv</sup> e dependiam das marés para realizar um trabalho de fundamental importância para a dinâmica do Porto de Fortaleza, visto que, tinham que saber navegar em embarcações de pequeno porte e possuir conhecimentos sobre as marés.

Mencionar “sobe e desce” das ondas não está limitado ao mar e suas dificuldades naturais, mas o quanto esse movimento das águas se assemelhava ao cotidiano de trabalho dos catraieiros. Pois, era da atividade de frete sobre a água<sup>v</sup> que retiravam o sustento da família, estabeleciam amizades com aqueles que trabalhavam na região portuária e também se divertiam. Porém, havia uma série de dificuldades com o transporte das mercadorias e as complicadas relações com os contratadores da mão-de-obra, num sistema que poderia ser considerado exploratório porque, além do pagamento do frete ser baixo, o catraieiro pagava taxa ao Capitão do Porto para receber autorização do transporte marítimo.

Na descrição dessas atividades no livro *Mississipi*, Gustavo Barroso narra a chegada de João Mississipi (protagonista) ao Porto de Fortaleza: “os braços potentes dos catraieiros o arrancaram do escaler<sup>vi</sup> que pulsava ao impulso das vagas para a escada de madeira e o fizeram subir rapidamente até o estrado, onde o colheram os braços do Graciano e do Joaquim Morro” (BARROSO, 1996: 174). A partir desta descrição, podemos visualizar o catraieiro, com forte porte físico e músculos proeminentes, elemento essencial para o trabalho de carga e descarga de mercadorias e passageiros.

Através de Gustavo Barroso, visualizamos o Porto de Fortaleza durante os primeiros anos do século XX e a nossa frente passam homens fortes com músculos à mostra, pois usavam como vestimenta de trabalho, somente calção para cobrir o sexo. Essa era o que podemos chamar de vestimenta dos trabalhadores portuários ou, pelo menos, daqueles que faziam o serviço de estiva e transporte sobre a água.

No livro *A Normalista* de Adolfo Caminha, temos uma descrição da maneira de vestir dos trabalhadores, bem como de suas adversidades para lidar com as alterações das marés e as condições estruturais do Porto.

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

*O vapor apitou pedindo mala. Era uma maçada ir a bordo com a maré cheia e um vento como aquele. Demais o sol estava de rachar (CAMINHA, 2007: 45).*

Mas, para além das características físicas, devemos analisar as experiências desses trabalhadores no Porto de Fortaleza que, devido às limitações da estrutura do cais (THOMPSON, 1987), tornou mais perigoso e oneroso o transporte de cargas, daí a necessidade de realização do trabalho de transporte dos catraieiros<sup>vii</sup>.

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

*Indivíduo que tripulava os botes no Porto de Fortaleza e fazia disso profissão, servindo no embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, quando os navios ainda não atracavam a um cais, como atualmente, e ficavam no alto mar, distantes da ponte do desembarque (SERAINÉ, 1991: 97).*

Se o catraieiro era o homem que utilizava a pequena embarcação denominada catraia, esta era, segundo o mesmo dicionário, uma mulher sem adjetivos físicos, “mulher pública de ínfima classe; mulher destituída de encantos físicos e mal vestida” (SERAINÉ, 1991: 97).

O termo catraieiro foi uma forma de mostrar pejorativamente o quanto esses trabalhadores - catraieiros - eram desvalorizados e utilizavam a pequena embarcação para sobreviver, que por ser tão precária foi designada como catraia, ou seja, mulher “sem valor” que circulava pela região portuária.

Mas, além de podermos melhor visualizar o cotidiano dos trabalhadores braçais do porto, mais uma vez, defrontamo-nos com a expressão lanchas e lancheiros. Então, por que aqueles que foram chamados de lancheiros ficaram conhecidos nas páginas do *Jornal Unitário* e *Jornal do Ceará* como catraieiros? Será que era o mesmo ofício?

Partimos do pressuposto de que as lanchas eram as mesmas catraias porque, ao cruzarmos a descrição de *A Afilhada* e as informações contidas na documentação da Casa Boris, o termo utilizado para designar o tipo de embarcação responsável pelo transporte de mercadorias era “lancha”, mesmo que nos jornais *O Unitário* e *Jornal do Ceará*, encontremos a denominação de “catraia” e “catraieiros”, quando mencionam a questão da greve ocorrida no fim de 1903, início de 1904<sup>viii</sup>.

No editorial de *O Unitário* do dia 04 de fevereiro de 1904, João Brígido afirma que o transporte de passageiros e das mercadorias presentes no vapor “Maranhão”, seria realizado por lanchões navegados pelos catraieiros<sup>ix</sup>. Em nota do mesmo jornal foi divulgada a notícia de que “a greve dos catraieiros e lancheiros tomou caráter gravíssimo”<sup>x</sup>, o que levou a pensar que as atividades exercidas pelos mesmos eram diferentes. Porém, na edição de 09 de janeiro, João Brígido ao declarar suas ações entre os trabalhadores e os contratadores, anteriores aos embates na praia, afirma:

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

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

O termo experiência (THOMPSON, 1987: 9) na concepção de E. P. Thompson possibilitou verificar o quanto as vivências são indispensáveis para o processo de auto-reconhecimento dos trabalhadores como uma categoria de trabalho. Diante desta afirmação, o que podemos ponderar é que a concepção de experiência na identificação desses processos de construção, manutenção, ou até mesmo de transformação dos costumes, das vivências dos trabalhadores catraieiros no Porto de Fortaleza, permite compreendê-los no processo do “fazer” cotidiano.

Sobre a denominação das embarcações utilizadas pelos catraieiros para o transporte de mercadorias, questão essa deveras importante, pois ao analisarmos a documentação da Casa Boris Frères, encontramos fontes que indicam o tipo de embarcação que fazia o serviço de

transporte sobre a água, com seu respectivo “patrão”, a quantia paga de acordo com a carga transportada e as viagens realizadas.

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

Porém, com a eclosão da guerra Franco-Prussiana retornaram à França e, com o irmão Isaie, fundaram, em Paris, a Casa Comercial Boris Frères. Logo após, os irmãos Theodore, Achille e Adrian retornaram a Fortaleza e instalaram a filial da Casa Boris na rua da Palma no centro comercial da cidade, a qual possuía agências de seguros, navegação e fábricas, além das atividades de exportação e importação e de transporte de mercadorias sobre a água (MOTA, 1982: 11-12).

A Casa Boris possuía papel de destaque no comércio importador do Estado e mantinha relações estreitas com a oligarquia acciolina, sendo responsável por incentivos financeiros e compra de materiais para a construção de obras públicas, e da proposta para a encampação do Porto, em 1904 (ANDRADE, 1994: 219).

Através da análise das notas de contratação de mão-de-obra para o transporte de mercadorias e passageiros, podemos chegar até os catraieiros e, assim, analisarmos a forma de contratação e o pagamento desses trabalhadores.

Essa documentação comercial, referente aos anos de 1903 e 1904, trata do pagamento de trabalhadores que prestavam serviços de transporte de mercadorias para a Casa Boris. Possibilitando-nos compreender a dinâmica do sistema de contratação de mão-de-obra avulsa do Porto de Fortaleza<sup>xii</sup> e a difícil rotina de trabalho dos catraieiros, embora com uma visão limitada, pois estamos analisando apenas um dos contratadores do Porto de Fortaleza. Então, através das leituras desses documentos, pudemos localizar aproximadamente 21 catraias, porém um número maior de patrões, ou seja, contratadores, devido à existência de dois nomes em diferentes notas para a mesma lancha, como por exemplo, a Alsace que realizou transporte para Luiz Camilo Franca<sup>xiii</sup> e Antonio Quaresma. Visto que a nota de pagamento não era encaminhada diretamente ao trabalhador, entendemos que estes homens eram os responsáveis pelo carregamento e estavam ligados às casas comerciais da cidade como a própria Casa Boris, a Holdernes e Salgado, Marques e Cia dentre outras, que se dedicavam ao serviço de estiva, contratação e fiscalização da mão-de-obra portuária.

Outro aspecto a ser analisado é que a maioria dessas embarcações ou catraias tinha nome francês, o que pode ser explicado pela influência dos irmãos Boris, pelo fato de serem os proprietários das lanchas, levando-nos à conclusão de que seus proprietários eram os armadores<sup>xiv</sup> ou contratadores, e os trabalhadores apenas utilizados como mão-de-obra.

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

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

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

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

Uma nota de pagamento dos trabalhadores do armazém que nos chamou atenção foi assinada pelo funcionário Odenes Hollanda, responsável pelo pagamento dos fretes e dos trabalhadores do armazém da Casa Comercial Boris Frères. Destacamos que o transporte realizado pela lancha Pará, que tinha a capacidade de 64 volumes, ou seja, com carga menor do que a lancha Aurora e a Louraine, teria diminuído o número de viagens, segundo nota: “deve ser pago somente 3 ½ lanchas à capatazia, no entanto, esta lancha carregou completa”<sup>xviii</sup>. Em outras palavras, o responsável pela fiscalização e contratação da lancha Pará, não receberia o pagamento pelo número de viagens realizadas, posto que o contratador deveria ter solicitado uma lancha com maior capacidade e, assim, diminuir os gastos.

Em suma, o que podemos compreender nos indícios encontrados nesses documentos é a difícil condição dos catraieiros, visto que os mesmos, além de enfrentarem a adversidade das marés, precisavam de um contratador e corriam o risco de não receber o pagamento completo, pois pagavam parte do que recebiam na compra da passagem (autorização) para fazer o transporte.

As condições de vida desses homens não eram fáceis, pois trabalhavam muito, recebiam pouco e muitas vezes não ganhavam o suficiente para manter suas famílias em condições materiais mínimas. Porém, esse tipo de transporte diminuiu devido à construção do novo Porto, com um novo cais de formato retilíneo e a destruição dos antigos trapiches e pontes, permitindo a atracação dos navios ao cais.

Somada à difícil situação de trabalho, os catraieiros também precisavam lidar com as determinações abusivas do Capitão do Porto, Lopes da Cruz<sup>xix</sup>, que realizava cobrança de taxas indevidas aos pescadores e catraieiros.

O jornal *O Unitário* assim relatou o fato:

*...publica e notoria a sua habilidade em surripiar moeda, cobrando aos pobres pescadores e catraeiros impostos demasiados, de cujos excessos apoderava-se clandestinamente, ao mesmo tempo em que lesava o próprio thesouro nacional<sup>xx</sup>.*

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

*O trabalhador do porto vivia perto do local de trabalho e seu ritmo de trabalho, no mínimo irregular, permitia a ele ir e vir de casa para o porto mais de uma vez por dia. A rotina de trabalho das esposas dos trabalhadores do porto era diretamente afetada pelas horas que seus maridos trabalhavam e pelo tipo de carga com que eles estavam lidando. Os filhos sabiam muito sobre o trabalho dos pais e, morando junto ao porto, observavam os navios chegando e partindo. As flutuações dos salários do trabalhador do porto tinham um óbvio impacto no orçamento da família (GITAHY, 1992: 121-122).*

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

Assim Raimundo Girão descreve este local: ...“fomos ao Oitiero, onde chácaras de luxo defrontavam com a casaria pobre dos pescadores e catraeiros...”. Esse local ficava

próximo à Rua de Baixo e à Rua das Flôres, as quais também facilitavam o acesso à Praça da Sé e ao local dos armazéns e da região portuária (GIRÃO, 2000: 34.).

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

*...uma zona irregular e caprichosa de alegrias da vegetação, entre o mundo da cidade e o vasto aldeamento dos pescadores, dos lancheiros, dos trabalhadores da praia, dos homens da praia, dos homens do ganho, dos operários e de uma numerosa população decaída, habitando cabanas, verdadeiras covas de palhas desses esquimós do areal ardente... (PAIVA, 1961: 26).*

E mais:

*...era um “bairro original e paupérrimo”, com uma “população rareada, de gente pobre, transitava ali na subida, a maior parte recolhendo da feira. Passam quase todos pelo patamar da Sé, com os seus urus manteúdos, pés descalços, peito ao vento, xale trespassado, satisfeitos com eles mesmos. (PAIVA, 1961: 28).*

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

#### AS RELAÇÕES DE TRABALHO ENTRE CONTRATADORES E CATRAIEIROS.

“Navio parado não pega frete e tem prejuízo” (SILVA, 2003: 178).

De início, o que parece mais perceptível na relação de trabalho dos catraieiros com os contratadores é a tensão existente entre os mesmos. Enquanto, de um lado, estavam os contratadores responsáveis pelo contrato de mão-de-obra avulsa para a carga e descarga dos navios e que também mantinham relações com as Casas Comerciais, como Boris Frères, Holdernes & Salgado, as quais mantinham ligações com as grandes empresas de navegação. No outro lado, estavam os catraieiros, trabalhadores avulsos; que sofriam as duras cobranças dos patrões, o estabelecimento de relações empregatícias e a relação de dependência a vários contratadores. Tratava-se de uma atividade marcada pela instabilidade, visto que era um trabalho ocasional e dependente das condições do mar, da chegada e saída dos navios, além de que poderiam ser ou não escolhidos na “parede” (SILVA, 2003: 136) para a contratação. Além desses fatores, era hábito do catraieiro trabalhar durante o dia todo e conseguir o dinheiro que precisava para suas necessidades mínimas e voltar a trabalhar somente quando necessário.

Os contratadores viviam a outra face do trabalho, visto que eram os patrões imediatos dos catraieiros, mas estavam ligados às empresas de navegação como a Lloyd Brasileira, o que exigia a realização de um trabalho satisfatório e com baixos custos. Dessa maneira, o peso

das maiores cobranças, para tais intentos, recaía sobre os trabalhadores avulsos, que eram fiscalizados ativamente pelos patrões/contratadores.

A relação de tensão ocorria entre os trabalhadores e os contratadores devido, principalmente, aos interesses diferentes e divergentes, pois, enquanto os catraieiros realizavam a atividade de transporte de mercadorias para retirar o sustento da sua família, mesmo de maneira insuficiente, aceitando as condições materiais precárias, os contratadores exigiam agilidade no serviço para aumentar os lucros e pressionavam os trabalhadores.

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

*Os portos são quase sempre marcados por uma terceira característica geral de grande importância para a cristalização da forma de contratação da mão-de-obra: eles são palco de um choque fundamental de interesses entre seus proprietários, exploradores e/ou administradores e seus principais usuários - os armadores. A raiz do conflito é fácil de ser percebida. Ao proprietário ou exportador do porto interessa maximizar a renda oriunda do uso de suas instalações ou serviços, mediante a cobrança de taxas sobre a tonelage dos navios, tempo de atracação, trânsito de mercadorias, armazenagem, utilização dos maquinismos do cais, fornecimento de água, lastro, etc. Ao armador, pelo contrário, interessa minimizar os custos acima e agilizar ao máximo a passagem do navio pelo porto, carregando e descarregando o mais rápido possível (CRUZ, 1998: 38).*

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

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

*...tinham sua estiva contratada por empreiteiros que se obrigavam a agir como contratantes da mão-de-obra, pagando as despesas relativas a taxas portuárias e avarias, tendo ainda que fornecer todo material necessário à segurança e ao transporte nas embarcações (SILVA, 2003: 170).*

O sistema de contratação dependia da chegada dos navios e isso contribuía para a dispersão dos trabalhadores, posto que, os grupos contratados para o embarque e desembarque não eram fixos. Isso gerava uma dispersão entre esses trabalhadores e a dificuldade para fortalecer um órgão centralizado representante da categoria.

A escolha era marcada pela turbulência gerada pelos trabalhadores que se aglomeravam ao redor do contratante em busca do trabalho de regime ocasional, além de

buscarem se destacar para chamar atenção, fosse pelas características físicas, pelas relações de trocas de favores ou apadrinhamentos. As relações estabelecidas entre os catraieiros e contratadores na “Parede” ultrapassavam os limites da contratação, pois nesse local ocorriam conversas sobre política, encontros estáveis que fortaleciam os laços de solidariedade e o aumento da capacidade de mobilização (SILVA, 2003: 153).

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

*Fortaleza - 4*

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

*Hoje a chegada do vapor <Maranhão> todos se recusaram a fazer o serviço de embarque e desembarque de passageiros e cargas<sup>xxi</sup>.*

Com a leitura do trecho acima, observamos que os laços de solidariedade foram estreitados devido à necessidade comum dos portuários de lutar contra o processo de recrutamento. Assim, como no jornal *O Unitário*, do dia 30 de dezembro de 1903, Hermenegildo Firmeza já havia chamado os pescadores<sup>xxii</sup> a resistir ao processo injusto de recrutamento e os aconselhou a não obedecer e resistir “com a lei ao recrutamento, que nem sequer respeita os direitos, que o antigo recrutamento militar garantia”<sup>xxiii</sup>.

Os contratadores possuíam a função de escolher a mão-de-obra, além disso, fiscalizá-la; definiam o salário a ser pago, os limites dos carregamentos das embarcações e buscavam, ao máximo, minimizar o tempo de trabalho para diminuir os gastos.

*Serve a presente para comunicar lhes que estão não sei por quantos dias, empatados no porto do Fortinho sem poder ir com sal a bordo do “Grã Pará”. Na primeira viagem que dei, foi-me preciso fundear a noite para entrar no outro dia, devido ao mar e forte ventania sucedendo porem partirem-se as 2 amarras, e correndo porem grande risco de naufrágio fora da barra, consegui salvar o “S. Raphael” sem avaria, porem perdi os 2 ferros com as competentes amarras (correntes) e estou no Fortim, amarrando o navio nos mangues da costa sem poder fazer nada. Peço-lhes no primeiro navio que d’ahi vier mande 2 ancoras e 2 correntes, para aproveitar o “Grã Pará”, para qual navegação 11 pequenas embarcações todo dia e se eu perder esta ocasião, é um ? para nos ambos<sup>xxiv</sup>.*

No trecho da correspondência acima, podemos perceber os transtornos causados aos contratadores quando ocorridos problemas no processo de carga e descarga dos navios. Tomamos com base esse texto para adentrarmos num ponto muito importante dessa pesquisa: embates existentes entre os catraieiros e contratadores durante a greve 1903-1904. Quando na

manhã do dia 03 de janeiro de 1904, os catraieiros, em protesto ao sistema de sorteio e alistamento para a Armada da Marinha, se negaram a realizar o desembarque dos “300 passageiros do navio Maranhão, sendo 50, de primeira classe e os demais, de terceira, tiveram de ficar presos a bordo, sem possibilidade de vir para terra, à falta de condução” (MENEZES, 2000: 120-121).

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

Por mais que os contratadores fossem de certo modo a favor da insatisfação dos trabalhadores, com relação à Lei de Sorteio Militar, pois perderiam a mão-de-obra, não era interessante para eles aquele tipo de manifestação que prejudicava de imediato seus lucros.

A Lei Federal de Sorteio não favorecia o sistema de oferta de mão-de-obra para contratadores, acarretando o aumento no preço do serviço a ser pago a eles e a conseqüente diminuição dos lucros, visto que, gastariam mais com o transporte das mercadorias e passageiros. Dessa feita, a greve por mais que causasse transtornos imediatos para os patrões dos catraieiros, serviria para um objetivo maior dos armadores - a manutenção da oferta de mão-de-obra.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Ah macacão!...*

*Só é de lastimar-se que sahindo tão já do Ceará, não encontre quem lhe dê uns murros na sua larga queixada e dentuça amarella de feio<sup>xxviii</sup>.*

Como podemos verificar, em alguns momentos a relação entre os contratadores e o Capitão do Porto era difícil<sup>xxix</sup>, como no caso dos Senhores Holdernes & Salgado, pois haviam interesses comerciais, sendo os serviços e os lucros dos comerciantes e contratadores comprometidos pelas ações de Lopes da Cruz.

As páginas do jornal *O Unitário* destacou a idéia de que os catraieiros eram explorados através da cobrança de taxas ilegais pelo Capitão Lopes da Cruz, mas não aborda as condições de pobreza dos mesmos, que eram agravadas não somente pelas cobranças de

taxas indevidas, mas também pela exploração do trabalho por parte dos armadores. Porém, estes colaboradores do jornal estavam próximos aos oposicionistas da oligarquia acciolina<sup>xxx</sup>.

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

#### CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

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

#### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

BARROSO, Gustavo. **Mississipi**. Fortaleza. Edição: UFC, Casa de José de Alencar programa editorial, 1996.

CAMINHA, Adolfo. **A Normalista**. São Paulo; Martim Claret, 2007.

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

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

- MOTA, Francisco Assis Sousa. **A Secular Casa Boris e a importância do seu arquivo.** Imprensa Oficial do Ceará, Secretaria de Cultura e Desporto. Fortaleza-Ce, 1982.
- PANZARINI, R. N. **Compêndio de Oceanografia Física.** Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1967. p. 343. SERAINE, Florival. **Dicionário de termos populares.** Revista ampliada e melhorada pelo autor, 2º ed; Fortaleza - Ce, 1991.
- SERAINE, Florival. **Dicionário de termos populares.** Revista ampliada e melhorada pelo autor, 2º ed; Fortaleza - Ce, 1991.
- SILVA, Fernando Teixeira da Silva. **Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras.** Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2003.
- THOMPSON, E. P. **A Formação da Classe Operária Inglesa.** A árvore da Liberdade. Vol. I, Editora: Paz e Terra. Tradução: Denise Botmann, 1987.

- 
- i **Coleção Leis do Brasil de 1903.** Decreto Nº 4901, de 22 de julho de 1903. Rio de Janeiro Imprensa Nacional.
- ii A maré é um movimento periódico (regular), de grade magnitude e extensão que afeta o nível geral dos mares, produzido pelo efeito da força exercida pelas massas da lua e do sol sobre os oceanos. Esta força varia diretamente com a massa e inversamente com o quadro da distancia, segundo as teorias de Laplace e Newton. No mar as marés se apresentam como um movimento ondulatório da água, que se propaga no plano horizontal e vertical, produzindo uma ascensão e uma descida periódica do nível do mar. Ver PANZARINI, R. N. **Compêndio de Oceanografia Física.** Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1967. p. 343.
- iii Pequeno barco tripulado por um homem.
- iv A superfície do mar apresenta geralmente uma série indefinida de ondulações quase idênticas que se propagam de maneira sensivelmente uniforme em direção as margens. Chamamos de Onda a este conjunto de ondulações. As ondas se caracterizam por um movimento originariamente circular das moléculas da água. Neste movimento as moléculas não se deslocam horizontalmente, e sim em círculos sucessivos, dando assim origem a um movimento do tipo ondulatório. Ver PANZARINI, op. cit. p. 343.
- v O Frete consistia no sistema de contratação da catraia para realização do transporte de mercadorias e passageiros do Porto para o navio.
- vi Também chama de catraia: embarcação miúda, de proa fina e popa chata, boca aberta, impelida a remo ou a vela, e destinada a executar serviços de um navio ou repartição marítima.
- vii Algumas fontes pesquisadas utilizam o termo catraieiros outras lancheiros para designar a mesma função.
- viii Publicações feitas no **Jornal Unitário** e **Jornal do Ceará**, com maior intensidade durante o fim de 1903 e o ano de 1904.
- ix UNITÁRIO, **José Gaytoso**, 04 de fevereiro de 1904, nº 93. p.1.
- x UNITÁRIO, **Fortaleza-3**, 26 de janeiro de 1904, nº 89. p.1.
- xi UNITÁRIO, Fortaleza, **Declaração**. 09 de janeiro de 1904, nº 82. p. 1.
- xii Essa documentação não está catalogada e encontra-se sobre custódia do Arquivo Publico Intermediário do Estado do Ceará. Ver Anexo VIII, Nota de pagamento de frete da Casa Comercial Boris Frères – 1904.
- xiii **Nota de pagamento de trabalhadores do armazém.** Casa Boris, 25 de março de 1904.
- xiv As grandes empresas de navegação possuíam em cada porto do país os seus Armadores, homens responsáveis pela contratação de toda a mão-de-obra necessária para o serviço de carga e descarga dos navios.
- xv CF. **Nota de pagamento de trabalhadores do armazém.** Casa Boris, 24 de março de 1904.
- xvi CF. **Nota de pagamento de trabalhadores do armazém.** Casa Boris, 24 de maio de 1904.
- xvii CF. **Nota de pagamento de trabalhadores do armazém.** Casa Boris, 12 de abril de 1904.
- xviii CF. **Nota de pagamento de trabalhadores do armazém.** Casa Boris, 24 de março de 1904.
- xix O Capitão Lopes da Cruz esteve no comando do Porto de Fortaleza durante o período da greve dos catraieiros, porém foi exigida sua saída após o dia 03 de janeiro de 1904, devido à repercussão negativa da repressão realizada aos grevistas.
- xx UNITÁRIO, Fortaleza. **Ao público**, 27 de fevereiro de 1904, nº 103. p.1.
- xxi UNITÁRIO, Fortaleza. **Telegrammas**, 26 de janeiro de 1904. nº 85. p. 4.

- xxii Entendemos que, devido ao conhecimento prático sobre o mar, os pescadores também realizavam o serviço de transporte de mercadorias e passageiros sobre a água nas chamadas catraias.
- xxiii UNITÁRIO, Fortaleza. **Recrutamento da Marinha**. 30 de dezembro de 1903, nº 77. p. 1.
- xxiv TRAJANO, José. 05 de setembro de 1904. Correspondência Comercial recebida pela firma Boris Frères de Aracati. Documentação da Casa Comercial Boris Frères. Arquivo Público Intermediário do Ceará.
- xxv UNITÁRIO, Fortaleza. **Associação Comercial**, 16 de janeiro de 1904, nº 85. p. 4.
- xxvi UNITÁRIO, Fortaleza. **José Gaytoso**, 04 de fevereiro de 1904, nº 93. p. 1. José Gaytoso foi um senhor procedente do Estado do Amazonas no dia seguinte ao 03 de janeiro e, segundo escrito no Unitário, realizou especulações e se aproveitou da situação calamitosa do Porto para ganhar dinheiro e também buscou proteger seu amigo, o Capitão Lopes da Cruz.
- xxvii UNITÁRIO, Fortaleza. **Habeas-Corpus**, 26 de janeiro de 1904, nº 89. p. 2.
- xxviii UNITÁRIO, Fortaleza. **Habeas Corpus**, 26 de Janeiro de 1904, nº 85. p. 4.
- xxix A relação de trabalho entre os comerciantes, seus contratadores e o Capitão do Porto era ditada pela tensão, pois Lopes da Cruz também tomava decisões, como cobranças de taxas de embarque e desembarque que, iam de encontro com os interesses dos grandes comerciantes e das Casas Comerciais.
- xxx UNITÁRIO, Fortaleza. **Ao Público**, 27 de fevereiro de 1904, nº 103. p.1.