

## A CONQUISTA DO CLOSED SHOP: LUTAS DOS PORTUÁRIOS DA CIDADE DE FORTALEZA POR MELHORES CONDIÇÕES DE VIDA E DE TRABALHO.

Nágila Maia de Morais Galvão<sup>1</sup>

### INTRODUÇÃO

Os anos que se seguiram à Revolução de 1930 foram marcados por ações repressivas ao movimento dos trabalhadores, sendo elaborada a Lei de Sindicalização em 1931, a qual estabelecia a unidade sindical e dava ao sindicato um caráter consultivo mediante a colaboração com o poder estatal, mas logo sofreu a reação do movimento operário e dos empresários (GOMES, 2005)

O corporativismo estatal e sua efetivação através da Lei Sindical sinalizavam para a tentativa de controle do operariado. Assim, muitas categorias profissionais buscaram sindicalizar-se com o objetivo de obter vínculos para a participação política e para a negociação. Com o decreto de 1931, as relações políticas do operariado com o Estado foram redefinidas, tendo em vista que, apesar de ser facultativa, a sindicalização tornava-se obrigatória, pois só poderia desfrutar dos benefícios da legislação social aqueles que fossem sindicalizados (GOMES, 2005:163).

As ações e o espaço dos trabalhadores foram delimitados de acordo com os interesses do Governo, tendo que se adaptar ou buscar espaços alternativos para lutar pela causa operária. Dessa feita, analisei as atitudes dos trabalhadores portuários em meio ao Estado Vargasista (1930-1933) quando foi assinado o *Contrato Coletivo*, entre os portuários e as empresas de navegação que operavam no porto de Fortaleza.

A produção de Marília Cecília V. Cruz<sup>2</sup> deu uma importante contribuição para os estudos sobre os portos e os portuários, ao analisar

---

<sup>1</sup> Dra. em História pela Universidade Federal de Pernambuco. Professora da Secretaria de educação do Estado do Ceará (SEDUC) e Faculdade Plus.

<sup>2</sup> Ver: CRUZ, Maria Cecília Velascos. Solidariedade x rivalidade: a formação do sindicalismo estivador brasileiro. *História - Unisinos*, v 6, nº 6, 2002. 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

a organização do porto do Rio de Janeiro, um dos principais pontos de entrada e saída de mercadorias do Brasil, a dinâmica na organização do trabalho e dos trabalhadores, passando pelas questões sociais, econômicas e étnicas, analisando o cenário de conquista do sistema de *Closed Shop*, suas vantagens e desvantagens. No tocante ao porto do Rio de Janeiro, foi fundamental para entender os aspectos do porto de Fortaleza, o serviço de carga e descarga dos navios, o sistema de contratação e organização do trabalho e dos trabalhadores traçando um paralelo e entendendo as peculiaridades dos referidos portos.

Nesse sentido, torna-se pertinente entender como Vargas chegou ao poder da República brasileira, suas características políticas, econômicas, e os conflitos sociais decorridos das suas ações enquanto presidente que interferiram na elaboração do *Contrato coletivo*, que se configurou como um sistema de *Closed Shop*, implementado em Fortaleza, ocorrido no ano de 1933, durante os primeiros anos do governo de Getúlio Vargas.

No presente artigo, analiso o processo de organização e mobilização dos trabalhadores portuários da cidade de Fortaleza para conquistar mudanças no processo de contratação e controle da oferta da mão de obra, com o objetivo de diminuir ou anular a força dos contratadores ligados as empresas de navegação.

## **O SERVIÇO NO PORTO: LUTAS E DESAFIOS**

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

Assim, compreendo o porto como sendo fundamental para o funcionamento da cidade, visto que concentrava os movimentos de importação e exportação, servia como ponto de conexão entre as regiões do Brasil e com outras nações, tornando-se um lugar onde ocorriam

transações políticas e econômicas que envolviam várias camadas da sociedade, interesses particulares e públicos, no fluxo contínuo de mercadorias e informações.

Em meio a esse cenário e a sua relevância econômica, faz-se necessário estudar os personagens que davam vida a esse espaço, os portuários. Uma vez que o objetivo maior deste texto, “é fazer com que as pessoas sejam tão proeminentes quanto os lugares, e estes e aqueles estejam intimamente entrelaçados” (THOMPSON, 1992).

Partindo da premissa de que o porto ganhava vida através da força dos trabalhadores portuários ao carregar sobre os seus braços e ombros, o peso das mercadorias e dos serviços de carga e descarga dos navios. Inicialmente serão analisados os portuários a partir do sistema de contratação: a carga horária e as relações estabelecidas entre os trabalhadores e contratadores de mão de obra.

Segundo Cruz (1998), a contratação de mão de obra é um dos pontos de maior conflito dentro do porto, pois ocorria a partir do choque de interesses entre os proprietários, exploradores, administradores e os armadores, principais usuários do porto:

A raiz do conflito é fácil de ser percebida. Ao proprietário ou explorador do porto interessa maximizar a renda oriunda do uso de suas instalações ou serviços, mediante a cobrança de taxas sobre a tonelagem dos navios, tempo de atracação, trânsito de mercadorias, armazenagem, utilização dos maquinismos do cais, fornecimento de água, lastro, etc. Ao armador pelo contrário, interessava minimizar os custos acima e agilizar ao máximo a passagem do navio pelo porto, carregando e descarregando o mais rápido possível (CRUZ, 1998: 38).

Existiam divergências entre os interesses dos proprietários e dos armadores. De um lado, os proprietários do porto (exploradores do porto, armazéns, cais) estavam interessados apenas no lucro a partir da

quantidade de mercadorias. Do outro lado, os armadores<sup>3</sup> (responsáveis pela contratação dos serviços de carga e descarga) estavam interessados apenas se o navio estava carregado e navegando. Diante dessa situação, as companhias de navegação iniciaram um processo para conservar e controlar a mão de obra, dificultando o domínio dos armadores sobre o sistema de contratação dos trabalhadores (CRUZ, 1998: 42.)

Os atrasos nos carregamentos dos navios eram constantes e acarretavam o aumento nos custos dos serviços, devido ao pagamento de taxas cobradas pelos proprietários do Porto. Para os armadores, os atrasos significavam prejuízos, necessitando melhor organização e agilidade nos serviços, tal como o J. Miranda advertiu no trecho acima citado<sup>4</sup>. No porto, tinham os proprietários das embarcações, os armadores ou contratadores. Já os trabalhadores eram apenas utilizados como mão de obra. O agente contratado pela empresa de navegação era responsável pela contratação da mão de obra avulsa do Porto, pela fiscalização do processo de carregamento dos navios, era também chamado “patrão” e prestava serviço para os armadores ligados à empresa de navegação.

Os trabalhadores vinculados ao serviço no porto defrontavam-se com os empregadores, que disputavam entre si, mas também faziam alianças de cooperação: “Na medida em que o porto se estruturava como um agregado institucional intermediário entre mercado e empresas, ele envolve um número apreciável de firmas e empresários com interesses particulares e fortemente concorrenciais” (SILVA, 2003: 24).

O sistema de ocasionalidade marcou a organização do serviço portuário. Visto que os trabalhadores eram contratados para o serviço nos navios, mas não tinham a certeza que teriam o serviço com regularidade. Esse tinha como característica a flexibilidade, ficando o portuário dependendo, muitas vezes, dos laços de proteção e troca de favores entre os trabalhadores e das vontades dos contratadores, que estavam a serviço das empresas de navegação (de acordo com as fontes, a diária era a partir do valor médio de 2 mil réis).<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> CORREIO DO CEARÁ. 04/01/1921. No 1753, p. 4.

<sup>5</sup> O LEGIONÁRIO. A QUESTÃO DO SALÁRIO. 01/04/1933, N. 5. p.1.

Muito embora a Legislação Brasileira já tivesse garantido as 8 horas de trabalho nas indústrias<sup>6</sup>, tal medida não chegou até os portuários, pois os valores pagos aos trabalhadores não eram o suficiente para a manutenção das famílias, sendo os portuários, muitas vezes, obrigados a se arvorar em jornadas extenuantes de trabalho para conseguir prover o lar. Destacando o fato de que as famílias tendiam a ser numerosas. As disputas cotidianas pelo sistema contratação na “parede”, tornavam mais sofridas as vivência diária entre os trabalhadores, devido a dura competição no mercado de trabalho e fragilizavam as relações entre os portuários.<sup>7</sup>

Para os contratadores era fundamental manter a mão de obra em grande quantidade, para manter um número de reserva, no caso de aumento do movimento do porto e para ditar o ritmo de trabalho, alimentando a competição e a rivalidade entre os portuários. Um dos fatores que mais contribuiu para incentivar as disputas entre os trabalhadores foi a luta para se especializar em vários tipos de tarefas, pois quanto maior o domínio sobre várias atividades, maior era a chance de ser escolhido durante o processo na “parede”. A competitividade, aliadas às divisões de funções e especialidades, refletiam no acirramento da divisão dentro dessa categoria e na contratação da mão de obra, sendo alguns privilegiados em detrimento de outros nos serviços de carga e descarga dos navios.

Esse serviço era realizado em sistema de “ternos”, normalmente formado em pares de trabalhadores. Nesse serviço o contramestre não tinha controle da situação, ao contrário do que ocorria na “parede”. O contramestre se ocupava prioritariamente com o serviço no convés ou em terra, pra assegurar a estabilidade do fluxo de mercadorias e fora do navio. Os mestres ficavam em cada porão, controlando os estivadores que realizavam o serviço manualmente e não envolvia equipamentos sofisticados ou qualquer outra fonte de hierarquia. Dessa forma, o salário era calculado de acordo com a produção e dividido em base igual entre todos os trabalhadores (GITAHY, 1992: 114).

<sup>6</sup> A jornada de trabalho de oito horas diárias na indústria, instituída no Brasil em 4 de maio de 1932 por Getúlio Vargas. Os decretos de 1932, iniciaram o processo de proteção à jornada de trabalho, aperfeiçoado em 1943 com a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), que limitou o período de trabalho adicional a duas horas extras diárias. Além disso, criou as férias de 30 dias e, posteriormente, incorporou o descanso semanal remunerado (Lei 605, de 1949).

<sup>7</sup> As chamadas na parede regulamentavam as leis de oferta e de procura do trabalho.



A natureza do trabalho no porto dependia da variação do regime das marés, das relações comerciais e econômicas, mas na base, sustentando a dinâmica de funcionamento, estava a mão de obra e as relações de contratação dos trabalhadores, marcada pela instabilidade, e incerteza quanto a contratação e a carga horária do serviço.

As relações entre os contratadores e o portuários eram marcadas pela ocasionalidade, e construídas a partir da troca de favores, laços de amizade, e/ou de família, que interferiam na escolha do trabalhador na parede. Ou seja, a escolha não era feita aleatória, e seguia alguns critérios: o conhecimento especializado para o carregamento de um determinado produto (como o algodão, o café, etc); os laços de amizades, parentesco; trocas de favores; a disposição física; a disciplina na realização do serviço e o cumprimento do horários; produtividade. Imbricados no processo de contratação estavam os laços de solidariedade e também de competitividade entre os portuários, que disputavam internamente na categoria a escolha no sistema de parede.

Sabendo que o processo de fazer-se (THOMPSON, 1997) desses trabalhadores do porto de Fortaleza, associados a *Deus e Mar* e o STPC, foi realizado com base nas relações de solidariedade, mutualidade, resistência, mas que também conviviam com a competitividade no sistema de contratação. Tendo em vista a heterogeneidade dentro da própria categoria, por causa das diversas funções e cargos (Diretores da associação, do sindicato, estivadores, mestres, contramestres, guindasteiro, etc).

## O SERVIÇO DE CARGA E DESCARGA DOS NAVIOS

A dinâmica de organização do transporte de mercadorias no porto passava pelas seguintes etapas: o carregamento começava nos armazéns de onde as mercadorias eram transportadas para os trapiches que posteriormente eram levadas por lanchas, saveiros, ou catraias, sendo descarregadas no convés e encaminhadas para os porões. Geralmente, os serviços eram controlados por vários proprietários de trapiches, de pequenas embarcações, ou de donos de casas comerciais (GITAHY, 1992).

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

Um dos pontos sensíveis das relações sociais nos portos é a disputa pelo controle do mercado de trabalho. Essa luta era agravada por um “sistema de fronteiras fluídas”, no qual o trabalho consiste em um complexo operacional de movimentação de mercadorias que apresenta um conjunto de funções muito diversificadas e cujos componentes podem ser organizados de diversas formas (BATALHA, 2004: 216).

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

Os portuários além de precisarem lidar com as oscilações e incertezas na parede, enfrentavam as dificuldades estruturais no porto, que tornava o serviço de carga e descarga arriscados, chegando a sofrer acidentes de trabalho. No caso do acidente com o João Silveira dos Santos, o mesmo ocorreu devido ao excesso de peso carregado na lancha, pois quanto maior a carga, menor o número de viagens, menor o preço pago ao trabalhador e menor o tempo do navio parado no porto.<sup>8</sup> Portanto, deve ser ressaltado que o ritmo de trabalho no porto era ditado pelo controle do tempo, visto que o objetivo das empresas era fazer com que o navio ficasse o menor período possível parado para atender a lógica de que menos tempo gasto no serviço portuário significava mais lucro, por isso, os armadores pressionavam os contratantes, incentivando-os à concorrência na definição da jornada de trabalho e salários.

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

---

<sup>8</sup> FOLHA DA TARDE. **Mais uma vítima dos accidentes do trabalho**. 21/09/1921, No 208, p. 2.



as regras estabelecidas pelos contramestres”, que foram fundamentais para o fazer coletivo desses trabalhadores, de modo a se conhecerem enquanto coletividade, com interesses, condições e pautas reivindicativas semelhante e /ou iguais.

As funções exercidas nas oficinas do porto do Mucuripe tinham os seguintes vencimentos (pedreiro-6:000 reis, servente-3:500, serviço de transporte marítimo-6:000, guindaste-6:000, seção de carpintaria e serraria, chefe de seção 18:000, ajudantes entre 6:000 e 8:000, aprendizes entre 4:000 e 5:000), além de denunciar a falta de equidade, o baixo valor nos salários, os atrasos dos pagamentos, as péssimas condições de higiene, de limpeza e a carência de assistência farmacêutica e médica.<sup>9</sup>

Tanto o sistema de contratação dos trabalhadores das Obras do Porto do Mucuripe, quanto dos portuários de Fortaleza possuíam características específicas do mercado de trabalho e do processo de realização desses ofícios, que estavam relacionadas às batalhas enfrentadas pelos trabalhadores no tocante às péssimas condições de trabalho, ao baixo valor pago pela mão de obra, aos conflitos travados nos locais de trabalho entre e para além das fronteiras do porto<sup>10</sup>.

Os trabalhadores portuários não foram passivos em relação à sua condição de explorados, visto que reagiram às condições ruins de trabalho e a pobreza em que viviam, seja negociando com os contratadores, fazendo denúncias nos jornais da cidade, deflagrando greves, organizando manifestações e passeatas, tal como noticiado no *Jornal Trabalhador Graphico*.<sup>11</sup>

A medida em que os portuários foram se conhecendo, se fortaleceram e perceberam que a estratégia da resistência seria um caminho viável, diante das tensões dentro do porto, legadas às péssimas condições de trabalho, às regras para a contratação, à carga horária de trabalho (10 horas) e ao valor médio/diária (2\$000 com o desconto de

---

<sup>9</sup>Apesar desses valores contarem no jornal **O Legionário** de 08/07/1933, auxílio no processo de análise sobre os pagamentos dos trabalhadores, possibilitando compreender suas dificuldades materiais e de trabalho.

<sup>10</sup>O LEGIONÁRIO. **Inquerito nas oficinas da fiscalização dos portos, rios e canaes.** 08/07/1933, No 19, p.5.

<sup>11</sup> TRABALHADOR GRAPHICO. **A greve dos trabalhadores do Porto:** Uma manifestação viva do despertar da alma do trabalhador cearense. 06/01/1921. No 2, p. 1.



20%), que não possibilitava comprar bens alimentícios básicos de maneira satisfatória, como: farinha, carne, pão. Como consequência, os trabalhadores associaram-se às sociedades de socorro mútuo em busca de assegurar suas necessidades materiais mais imediatas. Filiaram-se ao *Sindicato dos trabalhadores do Porto* (STPC) para obter assistência material e, principalmente, para conquistar aliados e fortalecer as reivindicações diante do processo de exploração da força de trabalho.

Também fizeram aliança com a *Legião Cearense do Trabalho* (LCT) que mantinha proximidade com a Igreja e mediava os conflitos com os patrões. Essas ações, não necessariamente, ocorreram em momentos distintos, visto que os trabalhadores, em meio à pobreza, buscavam apoio para as suas lutas cotidianas (CORDEIRO, 2000: 329).

Nesse sentido, a solidariedade era fundamental entre os portuários, ao ser utilizada como ferramenta de fortalecimento das lutas desses trabalhadores pela conquista de direitos e melhores condições de trabalho. Todavia, a união apregoada pela LCT, passava pelo controle da mesma sob os trabalhadores associados.

As principais pautas reivindicativas eram: melhor remuneração, redução da carga horária diária de trabalho para oito horas e o sistema de contratação da mão de obra. Para conseguir abrir espaços de debates sobre as referidas questões, os trabalhadores fizeram alianças que implicavam em negociações políticas e econômicas com as empresas de navegação, sindicato e governo.

A resistência silenciada, existia pelo fato de que a voz reivindicativa dos trabalhadores não era intencionalmente escutada. Tal fato pode ser exemplificado através da análise do artigo publicado no *Jornal Trabalhador Graphico* que tratou sobre a luta dos trabalhadores nas obras do porto por melhor pagamento das diárias e pela jornada de 8 horas de trabalho, denunciando os contratadores, srs. Rebouças & Cia, resultando apenas no silêncio diante das reivindicações dos trabalhadores<sup>12</sup>. Não havia acomodação dos trabalhadores, visto que existiam disputas e tensões entre os portuários e os contratadores de mão de obra. Surgindo dessas disputas e tensões, a conquista do *Contrato Coletivo*, o qual serviu para reorganizar o sistema de contratação e os serviços do porto.

<sup>12</sup> O TRABALHADOR GRAPHICO. *Silêncio Esmagador*. 06/01/1921. No 3, p. 2.



## O DIA JUSTO DE TRABALHO POR UM PAGAMENTO JUSTO: A CONQUISTA DO SISTEMA DE *CLOSED SHOP*

A administração da sociedade << deus e união >>, de acordo com a chefia da legião, auscultando as necessidades dos marítimos pertencentes ao seu quadro social, está tratando da reforma dos seus estatutos, dando-lhes maior amplitude com relação aos direitos e deveres dos associados.

Além desse empreendimento a << deus e união >> cogita também, de estabelecer uma nova regulamentação de serviço, a qual já vem sendo objecto de estudos de uma comissão para tal fim nomeada.

O fichário, também vem preocupando seriamente aos associados, que desejam atender com o máximo presteza à solicitação da legião.<sup>13</sup>

Com o objetivo de modificar o sistema de contratação e as condições de trabalho, durante os primeiros anos da década de 1930, os portuários investiram força na construção do debate para elaboração do *Contrato coletivo*, no qual os trabalhadores, representados pela *Associação Deus e União*, *Sindicato dos Trabalhadores do Porto* e a *Legião Cearense do Trabalho* discutiram as questões dos trabalhadores com as empresas de navegação (BARROSO, 2000).<sup>14</sup>

Tanto a *Deus e União*, como o STPC sabiam da relevância do poder política (nas relações internas do porto) e econômica (ganhar espaço no processo de negociação da contratação da mão de obra e o aumento dos lucros) que o controle sobre a oferta e contratação da mão de obra gravava. Por isso, deram tanto destaque a necessidade de negociar um conjunto de regras para organizar esse sistema.

Fazendo um paralelo entre o controle da mão de obra e do serviço portuário entre as cidades de Fortaleza e Nova York, a análise

---

<sup>13</sup> O LEGIONÁRIO. Na “deus e união” – reforma dos estatutos- regulamentação de serviço – fichário. 15/04/1933. No 7, p.2.

<sup>14</sup> Após a Revolução de 1930, a Legião Cearense do Trabalho foi fundada, tendo como objetivo agir contra as propostas liberais e modernizantes do Governo Provisório de Vargas. A Legião cearense do Trabalho foi fundada em 1931, na cidade de Fortaleza, por Severino Sombra, fruto da ação do catolicismo no movimento dos trabalhadores, somada ao integralismo.

de William (2010), afirma que as perdas trabalhistas foram fundamentais, posto que a medida que o poder político dos trabalhadores nos EUA tornou-se radicalmente limitado, o poder dos estivadores passou a ser ilusório. Chegando ao ponto de que a restrição política se refletiu no processo de trabalho repressivo, compreendido dentro de um cenário de disputa de poder político e econômico (MELLO, 2010).

Para William Mello (2010), a necessidade de obter o domínio da organização imediata do trabalho, aliado à identidade profissional do portuário e à insatisfação com as suas condições de existência, está no cerne das lutas por autonomia e independência do sistema de contratação. Visto que a divisão dos trabalhadores de Nova York emergiu das relações políticas e sociais geradas dentro do processo econômico.

A ideia do controle social do trabalho passava pela redução da competição na “parede”, de modo que os trabalhadores passassem a controlar o processo de escolha dos trabalhadores (CRUZ, 1998: 59-60). Em Fortaleza, a busca para transformar o “terno” em uma unidade potencial de barganha, que contribuísse para a percepção do valor da ação coletiva, foi sendo construído ao logo dos anos de 1920.

O debate em torno das mudanças do sistema de contratação da mão de obra foi sendo construído, tendo, como ponto central, a necessidade de rever as regras para em posteriormente tratar sobre a problemática dos conflitos internos: portuários versus os contratadores, portuários versus os portuários.

Primeiro o sindicato confeccionou uma nova tabela de preços, em seguida encaminhou para a análise da LCT, que aprovou a proposta e encaminhou aos patrões para ser avaliada. Deixando claro a participação e intermediação da Legião no processo de negociação das novas regras para o pagamento da mão de obra portuária.<sup>15</sup>

O diálogo foi estabelecido entre a *Deus e União*, STPC e os contratadores, e o principal ponto da pauta era a difícil situação material dos trabalhadores do Porto de Fortaleza que somada à exploração da

<sup>15</sup> O LEGIONÁRIO. A “Deus e união” e o sindicato do T. do porto se movimentam: A “legião” apeteia o contracto colectivo e uma nova tabella de salários 02/09/1933 No 27. p.1

sua mão de obra, às precárias condições para trabalhar e à instabilidade gerada pelas incertezas do sistema ocasional, os tornavam vulneráveis social e economicamente, mesmo que os seus ofícios fossem de extrema relevância para o funcionamento da cidade.

Como resultado das pressões e negociações, no ano de 1933, foi aprovado um *Contrato coletivo* envolvendo os trabalhadores do porto, empresas de navegação, sindicatos e a LCT. O qual estabeleceu o sistema de *Closed Shop*<sup>16</sup> no porto da cidade de Fortaleza, tendo como uma das principais exigências, que o trabalhador fosse associado ao sindicato ou associação (OLIVEIRA, 1994: 102).

Está, pois, resolvida uma parte do que pleiteia o sindicato dos trabalhadores do porto, faltando resolver a outra referente a descarga, bem como, a aceitação do <<contracto colectivo>> apresentando pela <<Deus e união>>

Apenas começamos, pois, e parece-nos que com bastante felicidade.

Esperamos que os srs. Patrões compreendendo a justiça do que pleiteio a legião, saibam solucionar o caso da praia com o mesmo critério e boa vontade que já começaram, evitando assim, qualquer desinteligencia mais ou menos profunda que venha a trazer dissabores ou dissídios entre as partes interessadas.

Este início da Victoria do sindicato dos trabalhadores do porto é por demais significativo e vem ajuntar-se a muitas outras que o operariado cearense já obteve sob a bandeira legionária.

A legião mais uma vez demonstrece sua força e bem assim a sinceridade dos que a dirigem, num trabalho exaustivo e quotidiano, mas cheio de fé inabalável na Victoria do ideal legionário!

<< Legionario >> Espera dentro em breve poder parabenisar todo o operariado da praia pela

---

<sup>16</sup> Nesse sistema de contratação o empregador se obrigava perante o sindicato obreiro a somente contratar trabalhadores filiados.

conquista das reivindicações por que ora se batem.<sup>17</sup>

O *Contrato coletivo* tornou-se possível devido à participação da associação e o sindicato, aliados a força da LCT. Mas, essa afirmativa carrega consigo a estratégia política da legião, para mostrar as outras categorias a necessidade de se aliar aos legionários para obter maiores conquistas.

Analisando *O Legionário*, verifico que o mesmo elaborou um discurso com base em estratégias de retóricas, que objetivavam fortalecer a LCT e destacar a sua função dentro do movimento dos trabalhadores para então conquistar o apoio das associações e sindicatos do Estado do Ceará.

Para Pierre Bourdieu (1998), o jornalista é um personagem importante na estratégia do discurso, ao ocultar a realidade nas disputas simbólicas, que “exerce uma forma de dominação (conjuntural não estrutural) sobre um espaço de jogo que ele construiu e no qual ele se acha colocado em situação de árbitro, impondo normas de objectividade e neutralidade (BOURDIEU, 1998: 54).

A partir da análise de Bourdieu, compreendo as intenções da produção intelectual dos editores do jornal legionário, ao direcionar os discursos veiculados nos jornais, objetivando sensibilizar as associações e os sindicatos sobre a importância política da LCT para as negociações, lutas e conquistas dos trabalhadores. O contrato coletivo foi utilizado como propaganda para mostrar o quanto era vantajoso fazer parte das hostes legionárias.

O *closed-shop* tinha como principal característica: exercer um controle sobre a entrada de novos membros no mercado de trabalho; restringia somente aos homens que realmente tinha, na atividade portuária, seu principal meio de sobrevivência (DIÉGUEZ, 2009: 277-291).

Essas determinações foram feitas visando organizar o trabalho e fortalecer a identidade profissional do estivador, fazendo

---

<sup>17</sup> O LEGIONÁRIO. A “Deus e união” e o sindicato do T. do porto se movimentam: A “legião” apleiteia o contracto colectivo e uma nova tabella de salários 02/09/1933, No 27, p.1.

com que as insatisfação causadas pelas condições materiais em que viviam, corroborasse para o desenvolvimento da autonomia e da independência em busca de uma melhor demarcação de espaço dos escritórios entre os trabalhadores avulsos.

As negociações entre patrões e a *Associação Marítima Deus e União e Sindicatos dos Trabalhadores do Porto* seguiram sob o intermédio da LCT no sentido de resolver as questões relacionadas ao serviço de estiva e transporte das mercadorias sobre as águas, utilizando o argumento de que seria melhorado a eficiência do carregamento e descarregamento dos navios, e conseqüentemente diminuiria os custos, e atenderia a algumas reivindicações dos trabalhadores.<sup>18</sup>

O clima de moralidade ditada pela LCT nas reuniões entre as lideranças dos trabalhadores do porto e empresas de contratação, fez com os debates ocorressem de maneira amistosa. Para os Legionários, o sindicato era o espaço onde poderiam realizar seus anseios, sendo necessária a sindicalização enquanto etapa fundamental para dar formação ao trabalhador que deveria se enquadrar no modelo de trabalhador apregoado pela Legião.<sup>19</sup> Assim, os trabalhadores deveriam possuir valores determinados pela LCT para fazer parte do sindicato considerado sadio<sup>20</sup>.

Coube a LCT, colocar para si o protagonismo das reuniões de negociação e a elaboração do contrato ao tomar a dianteira das discussões e estabelecer os pontos do contrato, de modo a não desagradar às reivindicações dos trabalhadores, nem aos interesses dos contratadores. Os ganhos do acordo para os portuários devem ser analisados, de modo a compreender até que ponto o contrato impactou de maneira positiva nas suas vidas e no cotidiano do trabalho no porto.

Uma das principais determinações das regras estabelecidas pelo *Contrato Coletivo* é que os trabalhadores poderiam negociar

---

<sup>18</sup> O LEGIONÁRIO. **A legião continua a pugnar pelas reivindicações dos trabalhadores da praia.** 09/09/1933, No 28, p.1.

<sup>19</sup> O LEGIONÁRIO. 06/05/1933. No 10, p. 2.

<sup>20</sup> O LEGIONÁRIO. **O contracto colectivo dos trabalhadores da praia.** 14/10/1933, No 33, p.1.

diretamente com as empresas de navegação. Dessa feita, podia criar laços mais estáveis para os portuários através de uma tabela de pagamento e de uma sistemática de rodízio para a contratação de serviços para os trabalhadores associados e sindicalizados, tendo como garantia os valores de pagamentos determinados pelo contrato.

O contrato foi fechado entre a *Deus e União*, STPC e as companhias de navegação:

LOYd brasileiro, companhia nacional de navegação costeira Lljajd nacional S. A., booth co. (london) Ltd. Companhia commercio e navegação e V.castro & Filho e com empregados, os associados da sociedade marítima Deus e união, neste acto representados pelo presidente e secretario da alludida sociedade.<sup>21</sup>

Ficando determinado que para o serviço na Estiva:

1º O serviço de estiva a bordo dos navios no porto de Fortaleza, será effectuado por pessoal matriculado na capitania dos portos, filiado a sociedade marítima << Deus e união >> no caso de haver sociedade sindicalizada observadas as disposições deste contracto, feito e assignado pelas emprezas de navegação acima mencionadas e pela referida sociedade.

2º O numero de estivadores para cada navio será determinado pela empresa a que o mesmo pertencer...

3º Os termos ou gangs de estiva serão formados para navios servidos por guinchos hidráulicos, por homens e para navios servidos paus de carga por 11 homens.

4º A escala dos termos se fará pelo sistema de rodízio... O Brasil da sociedade providenciará para que de forma alguma seja escalado o estivador que se achar em estado de embriaguez ou que não estiver na hora do embarque presente.

5º A empresa ou os seus agentes ficam como liberdade de recusar a indicação, para o

<sup>21</sup> O LEGIONÁRIO. **O contracto colectivo**. 21/10/1933, No 34, p.1.



trabalho, de qualquer estivador sobre o qual recaia suspeitas de desonestidade praticada neste ou em outro serviço.

6º Os estivadores e contra mestres deverão proceder respeitosamente para com aquele com quem estejam em contacto no serviço, observando ordem, disciplina asseio e descencia nos locais de trabalho.

7º Essas ocorrências, bem como outras que interessem ao serviço, serão comunicadas pelas agências à sociedade marítima << Deus e união >>...

8º O horário do serviço...<sup>22</sup>

A *Associação Deus e União* e o sindicato ganharam força em relação ao controle sobre a oferta da mão de obra, desde que atendessem as exigências das empresas de navegação, no que tange à organização do serviço o aparato tecnológico, o cumprimento dos prazos, seguissem os limites estabelecidos para uso de mão de obra. Diante dos pontos deste acordo, as empresas de navegação foram claramente beneficiadas, pois tinham a segurança de que a *Deus e União*, e o STPC teriam que atender aos pré-requisitos descritos nos tópicos 5º, 6º, 7º, manter os trabalhadores em ordem, sob controle e longe do consumo de álcool, mediante a ameaça de perda das garantias da contratação da mão de obra.

Apesar desse contrato ter sido bastante comemorado, tendo em vista que, ocorreram discussões e reuniões, onde os trabalhadores através dos seus representantes foram ouvidos, não significou grandes ganhos para os portuários, em relação à independência do poder e do controle das empresas de navegação, pois, o sistema de contratação deixou de ficar submetidos às regras das empresas de navegação e passou a ser controlados pelo sindicato e pela *Associação Deus e União*, que tinham que seguir as regras estabelecidas pelos contratadores.

O sistema de *closed shop* virou realidade em diversos portos do mundo, inclusive no caso do Brasil, podendo ser destacados os portos de Santos (SP) e do Rio de Janeiro (RJ). No caso do Rio, importante ponto de importação e exportação do país, esse sistema estruturou-se no início do século XX, permanecendo até os anos 30,

---

<sup>22</sup> O LEGIONÁRIO. **O contracto colectivo**. 21/10/1933, No 34, p.1.



quando foi incorporada a legislação trabalhista nos anos de 1943<sup>23</sup> (CRUZ, 2002: 30).

Esse sistema de organização do serviço e da contratação proporcionou mudanças positivas para os trabalhadores associados à *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*, STPC e das leis sindicais estabelecidas pelo Governo de Getúlio Vargas.

As regras foram estabelecidas de modo a garantir a carga e descarga dos navios em tempo hábil, não sendo permitidas as paralisações, as divergências entre empregadores e trabalhadores e a má conduta do portuário para não atrapalhar o serviço. Com essas determinações, os armadores tiravam dos trabalhadores suas principais armas de resistência que eram as breves paralisações no decurso do serviço e a redução do ritmo do trabalho.

Apesar de contribuir para alguns avanços no tocante às relações de trabalho, o contrato não acarretou mudanças materiais significativas, ao colocar as regras para a contratação dos serviços amarrados no contrato que deveria ser seguido coletivamente. Diante dessas limitações, o alcance do acordo em relação a melhoras diretas na vida dos trabalhadores, como, por exemplo, pagamentos e carga-horária, foi limitado.

## **AS MUDANÇAS NO SISTEMA DE CONTRATAÇÃO NO PORTO DE FORTALEZA**

O Decreto 19.770 de 1931 regulamentou o sindicalismo e objetivava desmobilizar as antigas lideranças sindicais, orientando no sentido de decapitar politicamente uma boa parcela das lideranças mais aguerridas e resistentes.<sup>24</sup> E logo após a nova regulamentação dos sindicatos, foi criada, em 1933, a *Delegacia do Trabalho Marítimo* que tinha a função de diminuir os conflitos oriundos do trabalho no porto, respondendo ao *Departamento Nacional do Trabalho* (DNT) por meio de uma *Junta de Conciliação e Julgamento*, posteriormente, substituída

---

<sup>24</sup> Decreto- lei 1.371, de 23/IV/1939, art. 5§2 e 3.

por um “Conselho”, que incluía a presença de um representante operário ao lado dos representantes do capital (7 membros mais presidente, em geral, do Ministério do Trabalho). Conforme noticiou o jornal *O Legionário* do dia 18 de novembro de 1933: Decreto N. 23296 de 20 de outubro de 1933 – Institui às Delegacias de Trabalho Marítimo a inspeção, disciplina e policiamento do trabalho nos portos e outras providências.<sup>25</sup>

A delegacia de Trabalho Marítimo foi criada com o objetivo de inspecionar os serviços e o funcionamento dos portos, tendo em vista a importância desse instrumento para a economia do país, estando diretamente envolvido no processo de importação e exportação de mercadorias. Fixava o número de estivadores para a realização dos serviços, fiscalizava o horário de trabalho, cobrava o cumprimento dos pagamentos de acordo com a tabela de remuneração (de acordo com os valores locais) e fiscalizava a realização dos serviços.<sup>26</sup>

O sistema de contratação no porto era organizado a partir da contratação da mão de obra feita pela *Deus e União* e o STPC, as quais deveriam seguir as regras do contrato, deixando as empresas de navegação resguardadas de qualquer tipo de ameaças e do não descumprimento dos serviços e prazos. Todo o funcionamento do porto, estava sob a fiscalização da DTM, que organizava e fiscalizava o funcionamento do porto.

Assim os trabalhadores eram vigiados e cobrados, pelas instituições as quais estavam associados (*Deus e União* e STPC), bem como pelos contratadores e a DTM. A diferença de antes do contrato é que anteriormente a pressão era direta sobre os trabalhadores, e após o acordo, a pressão ficou sobre as instituições que passaram a cobrar dos trabalhadores o cumprimento dos pontos estabelecido no Contrato. Apesar de não ter gerado grandes impactos no sistema de pagamentos e organização da carga horária, o *Contrato Coletivo* assinado setembro de 1933 foi importante para os trabalhadores do porto de Fortaleza, visto que tornaram escritas as regras (direitos e deveres) antes feitas de maneira informal para contratação.

O movimento legionário, que defendia a manutenção da ordem entre os trabalhadores como o principal meio para organizar o

---

<sup>25</sup> O LEGIONÁRIO. 18/11/1933, No 38, p.2.

<sup>26</sup> O LEGIONÁRIO. 24/02/1934, No 52, p. 4.

movimento e conquistar as suas reivindicações, aproveitou-se de conquista do Contrato para trazer à tona o combate ao anarcossindicalismo (anarquista) e principalmente o modelos de sindicato defendido pelos comunistas, afirmando serem suas formas de lutas ilegítimas e não saudáveis para os trabalhadores. Afirmando que o ideal legionário era o melhor caminho para as lutas dos trabalhadores através da união entre as classes, ao contrário das reivindicações e estratégias de lutas levantadas pelos comunistas<sup>27</sup>.

Frequentemente nas edições do jornal legionário, foram publicados artigos que visavam afastar as ameaças anarquistas e comunistas e os modelos de sindicatos que se fundamentavam no objetivo de resistir e contestar o sistema capitalista para mudar a ordem social vigente. Essa tensão (sindicalismo de resistência e associações mutualistas) também era enfrentada pelos portuários de Fortaleza, apesar da LCT implementar a prática de negociação e acordo com os empregados, com o objetivo de evitar o embate entre as classes.

O *Closed Shop* foi legalizado em 1943, com a CLT, entretanto, foi oficialmente reconhecida em 1939 por um anteprojeto de lei assinado por Getúlio Vargas que concluía que a relação direta entre armadores e sindicatos era economicamente mais proveitosa para as duas partes.<sup>28</sup>

Os trabalhadores portuários, desde a presença na sociedade mutualista *Deus e Mar*, passando por sua cisão em 1928, chegando a *Sociedade Marítima Deus e União*, nem sempre tiveram os seus interesses defendidos e atendidos pelas associações. No entanto, estas instituições serviram como ferramenta importante de luta. Visto que, através das experiências de solidariedade, ou mesmo enfrentando os conflitos internos da categoria, estabelecessem laços de luta por melhores condições de trabalho e de vida.

Nesse cenário de disputas, o STPCE, que apesar de se afirmar mutual também defendia a resistência. Aliando as ações de resistência, como greves, por exemplo, e mutualidade, com o estabelecimento das caixas de socorro, pagamento de pecúlio, etc. no interior do referido sindicato que manteve forte “estrutura beneficente”,

<sup>27</sup> O LEGIONÁRIO. **Uma grande Victoria da legião**. N. 29,16/09/1933, p.9.

<sup>28</sup> SILVA, 2003. op. cit. pp. 198-202.



não sendo possível estabelecer uma relação de hierarquia entre resistência e beneficência.

Em suma, a conquista do *Contrato Coletivo* e a implementação do *closed-shop*, apesar das limitações, foi um passo relevante nas lutas do trabalhadores do porto da cidade Fortaleza, tendo em vista a importância do controle do processo de contratação e organização dos serviços de carga e descarga dos navios.

**REFERÊNCIAS**

BARROSO, Raimundo Cordeiro Jr. *A Legião Cearense do Trabalho*. In: SOUZA, Simone de. *Uma Nova História do Ceará*. Fortaleza-CE, Edição: Fundação Demócrito Rocha, 2000.

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

BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Tradução de Fernando Tomaz. 2ª ed. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1998.

CORDEIRO, Raimundo Barroso Jr. *A Legião Cearense do Trabalho*. In: SOUZA, Simone de. *Uma Nova História do Ceará*. Fortaleza-CE, Edição: Fundação Demócrito Rocha, 2000.

CRUZ, Maria Cecília Velascos. *Solidariedade x rivalidade: a formação do sindicalismo estivador brasileiro*. História - Unisinos, v 6, nº 6, 2002.

\_\_\_\_\_. *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.

DIÉGUEZ, Carla Regina Mota Alonso. *O ofício como instrumento de militância: o caso dos portuários avulsos de Santos/SP*. CADERNOS CERU, série 2, v. 20, n. 1, junho de 2009. pp. 277-291.

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.

GOMES. Ângela de Castro. *A invenção do trabalhismo*. 3ª edição: Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

MELLO, William J. *New York longshoremen: class and power on the docks*. Editora: University Press of Florida, 2010.

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

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

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

\_\_\_\_\_. *A Miséria da Teoria ou um planetário de erros*. Tradução: Waltensir Dutra. Zahar editores: Rio de Janeiro, 1981.

OLIVEIRA JUNIOR, Moacir M. *Mudanças Organizacionais e Inovações Tecnológicas: Impactos sobre os padrões de relações de trabalho no Porto de Santos*. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Administração. Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1994. p. 102.

**Recebido em 05/11/2019**

**Aprovado em 05/12/2019**