

TEMPO DOS HOMENS, TEMPO DA MÁQUINA: a construção da cultura de classe dos trabalhadores dos vapores que navegavam na Bacia Platina.

Vitor Wagner Neto de Oliveira – PPG-UNICAMP

Devido à posição estratégica que ocupa, o transporte marítimo e fluvial, geralmente, sempre foi reconhecido pelos governos como questão de *segurança nacional*, impondo especificidades a esta atividade, desde o controle da circulação de embarcações, no caso brasileiro, pelas Capitânicas dos Portos, ligada à Marinha de Guerra,¹ à divisão do trabalho dentro do navio, carregada da disciplina militar, inclusive com o uso de uniforme definido também pela Marinha de Guerra ².

De forma geral, a hierarquia funcional no navio de médio a grande porte, no início do século XX, se fazia assim: comandante (responsável máximo pela embarcação, a tripulação, os passageiros e as cargas); práticos (conhecedores do rio que indicavam o melhor caminho para desviar dos bancos de areia e pedras); maquinistas (responsáveis pelo bom funcionamento de todas as peças da máquina que colocavam em movimento a embarcação a vapor); 1º comissário (a quem competia a economia do navio como pagamentos, mantimentos e, quando o caso, garantir o bem-estar dos passageiros); contramestres (suboficiais de convés especializados em manobra); despenseiros (encarregados da despensa); foguistas (os responsáveis pelo abastecimento das fornalhas); cozinheiros; marinheiros (responsáveis pela conservação do convés); moços de convés (abaixo do marinheiro, desempenhavam a função de limpeza do bordo); taifeiros (subalternos do cozinheiro, responsáveis pelos serviços de mesa), e lava pratos. No período também existia a obrigatoriedade das embarcações de longo curso levarem a bordo um médico, exigência que era comumente desrespeitada pelas empresas.

Em seções como de caldeira, de cozinha e de máquinas, tocadas pelos foguistas, cozinheiros, taifeiros e maquinistas, existia uma classificação hierárquica por ofício, como, por exemplo, 1º, 2º, 3º e 4º maquinistas. O chefe de máquinas ou 1º maquinista tinha este

título conquistado por anos de serviço e depois de passar por provas teóricas e práticas feitas pela Capitania dos Portos.

Numa viagem entre Montevideu e Corumbá, no início do século XX, com duração média de 21 dias, - dependendo das condições de navegabilidade influenciadas por fenômenos naturais como o movimento das águas (cheia e vazante) e o clima - a tripulação era formada por cerca de 30 homens, isso num vapor de porte médio, com capacidade de transportar 1.108 toneladas brutas.

Aparentemente, a hierarquia de funções no interior do navio era bastante rígida e pretendia ser inibidora de faltas. A vigilância constante do próprio companheiro, em funcionando a contento do comandante e dos armadores, deveria contribuir para o bom andamento dos trabalhos e para o distanciamento entre homens que, no ofício, se diferenciavam pelo *status* da classificação (1º, 2º, 3º...). Estes objetivos foram alcançados em parte e, em alguns momentos, no cotidiano do trabalho. Entretanto, o sentido de pertencimento a um coletivo, a um grupo social homogêneo em sua heterogeneidade, parece ter predominado entre os tripulantes dos navios que navegavam nos grandes rios formadores do Prata, o que permite a utilização de termos generalizantes tais como: comandante e subalternos, tripulantes, marinheiros, marítimos, entre outros, para se referir aos embarcados e, marítimos, classe operária, classe trabalhadora, para falar destes trabalhadores como um todo, bem como os termos movimento operário e movimento de resistência, quando dos movimentos organizados por e a partir destes sujeitos.

A lista de pessoal do navio cargueiro “São José”, de propriedade da casa comercial corumbaense Manoel Cavassa Filho e Cia, durante uma viagem de Assunção ao Forte Olimpo, norte do Paraguai divisa com o Brasil, em 1919, é um exemplo de como se dava a tripulação de um vapor mercante de porte médio, que fazia a linha Assunção-Corumbá.³

A lista era uma exigência que o Consulado do Brasil em Assunção fazia às empresas brasileiras ou estrangeiras que transportavam mercadorias ou passageiros para o Brasil. Era uma forma de registro da tripulação, do navio e das cargas, para o que a empresa pagava uma taxa.

O fato da maioria da tripulação deste vapor corumbaense ser de paraguaios (dos 21 nomes, somente 6 eram brasileiros, o restante paraguaios) levanta duas possibilidades de explicação: primeira, o navio fazia navegação de cabotagem em território paraguaio, portanto era obrigado a ter somente pessoal matriculado na Capitania dos Portos daquela República; segunda, não havia brasileiros suficientes para preencher todas as vagas, por isso a composição heterogênea.

Uma das conquistas dos grêmios marítimos paraguaios, uruguaios, argentinos e corumbaenses, do período, fora justamente a obrigatoriedade de pessoal nacional, ou seja, matriculados na capitania de origem da embarcação lotarem navios de bandeira nacional ou que fizessem navegação de cabotagem (dentro do território nacional). No caso de bandeira estrangeira, o comandante fugia a esta regra, pois era contratado diretamente pela empresa naval para representá-la e, geralmente, era de mesma nacionalidade da empresa, que no caso do “São José” era um brasileiro. Outra exceção existia quanto aos práticos, pessoas conhecedoras de trechos do rio. Existiam práticos para cada rio ou trecho: Alto Paraguai, Médio Paraguai, Baixo Paraguai, Alto Paraná, Baixo Paraná, etc. Independente da nacionalidade da embarcação, o prático a guiá-la era determinado por trecho a ser percorrido e indicado pelas associações de práticos de Assunção, Buenos Aires e Montevideu.

A composição da tripulação do “São José”, de paraguaios e brasileiros, se esclarece, em parte, com um ofício do comandante do mesmo vapor, em 13/10/1919, solicitando permissão ao Cônsul brasileiro para fazer a lotação com pessoal paraguaio, pois não havia número suficiente de tripulantes com matrícula brasileira no porto de Assunção.⁴

Pela data desta solicitação - antecedente em dois meses a data da lista de tripulantes -, pode ser que se trate de montar tripulação para outra viagem. Entretanto, a falta de trabalhadores brasileiros a espera de navios no porto de Assunção pode ter se repetido na ocasião da viagem a Forte Olimpo, em dezembro, por isso os paraguaios compõem a maioria da tripulação. Todavia o fato de ser de nacionalidade paraguaia, não

queria dizer que o trabalhador estivesse matriculado na Capitania dos Portos do Paraguai, podendo estar vinculado à Capitania de Mato Grosso, por exemplo.

A tripulação do “São José” permite ainda perceber as possibilidades de contato entre trabalhadores brasileiros e paraguaios e, mais do que isso, o contato entre militantes de organizações operárias. Além do prático Juan Diaz que ajudou na fundação da Sociedade de “Práticos de Rios del Alto Paraguay”, em 1909, em Assunção,⁵ também estava a bordo o contramestre brasileiro Luis Ferreira dos Santos, que em 1919 estaria como “sócio iniciador” da “Sociedade dos Marinheiros Unidos da Marinha Mercante” de Corumbá.⁶

A produção do trabalhador marítimo, era marcada pela conjunção do tempo da máquina, da natureza e pelas relações que os homens estabeleciam com estes elementos e entre si. O *tempo* do trabalho, a *disciplina* e as relações entre indivíduo e coletivo, eram determinados pelo tempo da máquina, mas também pelo tempo da natureza. Esta singularidade, mais o fato da convivência vinte e quatro horas do dia, durante várias semanas, talvez seja o que distingue profundamente o trabalhador marítimo daquele empregado na indústria, do início do século XX, onde a máquina ditava a produção. Mais do que diferenças de ambiente tratam-se de formas distintas de estabelecer relacionamentos humanos e daí instituir-se *costumes em comum*, também distintos.⁷

Algumas realidades faziam do trabalho e dos trabalhadores marítimos sujeitos singulares, como: o contato constante, por dias e noites consecutivos, tornava-os cúmplices de intimidades e de formas de burlar as normas, como na violação de mercadorias; a cumplicidade que existia entre sujeitos de vidas marcadas pela mobilidade, pelo cosmopolitismo, pela distância do porto de origem, pela proximidade com o *outro*, permitia o desenvolvimento de um sentimento de pertencimento, de ser parte daquele grupo; uma cumplicidade que chegava ao limite do conhecimento da individualidade, da intimidade entre companheiros; as relações descompassadas que mantinham com os grupos sociais em terra, mesmo com a família, sugere um relativo desprendimento de valores como o

casamento⁸ ou a fixação de residência; a comunicação com grupos de operários de outras regiões ou países permitia a expansão de horizontes culturais muito além do local e do nacional; a convivência na diversidade cultural entre os próprios tripulantes e destes com os passageiros facilitava a constituição de uma cultura e linguagem bastante particular etc.

Nestes termos, acredito que as “microssociedades” (os navios) teriam desempenhado papel de destaque como agentes das inter-relações entre as economias e as sociedades do Cone-Sul, particularmente com relação ao acúmulo de experiências dos trabalhadores de diferentes etnias. Por conseguinte, teriam favorecido a criação de *códigos de vivência*, códigos que eram, inclusive, transpassados para a terra, configurando-se num aspecto da cultura marítima, com a predominância da língua espanhola, inclusive por brasileiros, evidenciada nas fontes como os “termos” apresentados por comandantes brasileiros ao Consulado do Brasil em Assunção, conforme foi o caso da lista de tripulantes do navio “São José”, citado anteriormente.⁹

Ao transportar pessoas, o navio transportava sonhos, esperanças, principalmente para os migrantes. Para um passageiro aventureiro – bastante comum naquele início de século -, à procura do *eldorado*, em busca de fazer a vida, o navio podia significar a passagem do *reino da necessidade* para o da fartura que as terras americanas prometiam.

Também para velhos marinheiros, acostumados à vida flutuante, estar no navio poderia ser mais do que apenas trabalhar, talvez significasse estar sem raízes que os prendessem à terra, estar sem porto.

Nestes termos, o navio pode ser visto como um espaço de liberdade, mas também de aprisionamento, de impedimentos, de limitações. Joseph Conrad, no conto *A linha de sombra*, na passagem que narra sua decisão de deixar a vida marítima, talvez possa clarear melhor a sensação de liberdade e ao mesmo tempo de aprisionamento de um marinheiro em terra ou embarcado: “Nunca na minha vida eu me sentira mais distante dos acontecimentos terrenos. Liberto do mar por algum tempo, eu preservava ainda a

consciência do marinheiro, de completa independência dos assuntos de terra. Como poderiam dizer respeito a mim?”¹⁰

Estar em terra era, para este marinheiro, livrar-se do mar, libertar-se do cotidiano do navio, do trabalho. Por outro lado, ir pro mar significava libertar-se dos acontecimentos da terra, estar sem raízes. Portanto, num ou noutro lugar, existia liberdade e aprisionamento. Se o espaço do navio (não só o espaço físico, mas também o das relações de trabalho e sociais) restringia as ações, o ambiente em terra também tinha suas limitações, seus códigos de posturas.

O navio como espaço de trabalho era também o espaço da limitação, do aprisionamento. Ao subir a bordo o tripulante sabia que dificilmente poderia descer assim que o quisesse. Não tinha como, a qualquer momento e por qualquer motivo, abandonar o ambiente de serviço. Havia os limites físicos impostos pela própria *condição insular* do lugar: um espaço definido por metros, da proa a popa e do convés ao porão. Existiam também regulamentos da Marinha e da Capitania dos Portos que normatizavam as relações, com atenção especial à hierarquia que garantia a vigilância. A teia de oficiais e subalternos deixava pouca margem para práticas *independentes* ou *desinteressadas*.

As pretensões ordenadoras da divisão do trabalho e da vigilância das ações humanas no interior do navio assemelham-se à utopia da sociedade disciplinar, a que Michel de Certeau, utilizando-se da metáfora do vagão de trem, classifica de “uma célula racionalizada. Uma bolha do poder panóptico e classificador, um módulo do isolamento que torna possível a produção de uma ordem, uma insularidade fechada e autônoma”. A racionalidade pretendida no espaço limitado, e delimitado, do vagão de trem (ou do navio), permite visualizar um lugar desprendido das “raízes locais”, com uma ordem imutável, onde “cada coisa está no seu lugar...”¹¹

Ao recorrer à metáfora do trem, Michel de Certeau tenta iluminar as relações estabelecidas na sociedade moderna, permeadas por “micro-poderes” e, aparentemente, movida pelo poder “invisível” da “máquina”, que a tudo ordena. Nesta utopia, “A máquina, primeiro motor, é o deus solitário de onde sai toda a ação.”¹²

Ao destacar a utopia da racionalização liberal, o autor de *A invenção do cotidiano*, apresenta a sua contrapartida: as frestas no poder, as “maneiras de fazer”, as práticas cotidianas que driblam a “vigilância”, a “antidisciplina”, as portas de fugas como a do banheiro. À ordem que se pretendia imóvel e imutável do vagão colocado em movimento pela máquina, se contrapõe à agitação da estação e a submissão da máquina aos olhos do espectador.

As relações estabelecidas a bordo dos navios que navegavam a Bacia Platina, talvez obedeçam a esta perspectiva de Certeau: relações que conjugavam a ordem e a desordem, a disciplina e a indisciplina. E, também, à sensação de liberdade e aprisionamento de Joseph Conrad.

Talvez este seja o espaço com maior probabilidade de se encontrar o elo entre os movimentos acontecidos em Corumbá com o movimento operário do Paraguai, Uruguai e Argentina. O espaço do cotidiano do trabalho, dos contatos estabelecidos entre trabalhadores, inclusive militantes, ou seja, a vivência inter-étnica do navio, como exemplificado pela tripulação do “São José”.¹³

Todavia, não faltaram tentativas deliberadas por parte das associações operárias de organizar entidades de caráter internacional nos portos platinos. Por meio de uma carta de 1906, destinada à recém criada *Federación Obrera Regional Paraguaya-FORP*, a *Sociedad de Resistencia de Marineros y Foguistas* de Buenos Aires explicitava o desejo de intervir na organização de federações em Assunção e Corumbá. Na carta, a *Sociedad* destaca as suas singularidades - comparada a outras organizações cujas ações restringiam-se à localidade onde estava radicada -, afirmando estar presente em quase todos os portos do litoral argentino, mas mesmo assim não conseguia responder às exigências da categoria caracterizada pela mobilidade.¹⁴

A sociedade dos marinheiros e foguistas argentinos já percebia, naquele momento, que para se travar uma luta eficaz contra as empresas multinacionais de navegação, a organização operária deveria ser igualmente trans-nacional. Entretanto, não bastava a vontade militante pois a união dos marítimos dependia dos próprios sujeitos. As associações

contavam pelo menos com uma vantagem nesta empreitada: os trabalhadores, pela força do ofício, também eram internacionalistas e demonstraram, em vários momentos, estar conscientes da sua condição de classe internacional.¹⁵

¹ O Decreto nº10.798, de 11/3/1914, instituiu novo Regulamento à Inspetoria de Portos e Costas, subordinando esta ao Ministério da Marinha (Art.3º) e o pessoal da Marinha Mercante como “segunda reserva da Armada” (Art.1º). BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Ministro do Estado dos Negócios da Marinha Alexandrino Faria de Alencar. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, abril de 1914, Anexo. Já o Decreto nº12.188, de 6/9/1916, “Dá regulamento provisório para instrução e aproveitamento da Reserva Naval”, BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Ministro do Estado dos Negócios da Marinha Alexandrino Faria de Alencar. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, abril de 1917. (ANEXO). Estes decretos tentavam atender a uma necessidade de *defesa nacional*, em vista da Primeira Grande Guerra.

² Ver, por exemplo BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, pelo Almirante Alexandrino Faria de Alencar, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, Abril de 1918, Anexo p.88.

³ “São José”, lista de tripulantes, 12/12/1919. Consulado em Assunção. Correspondência Recebida. Firmas e particulares. Cartas, 1918 – 1921. Maço: 608, 1, 19 – Arquivo Histórico do Itamaraty.

⁴ “São José”. A sua Senhora Sr.Carlos Ferreira de Araujo, Consul Geral dos Estados Unidos do Brasil em Assumpção. 13/10/1919. Consulado em Assunção. Correspondência Recebida. Firmas e particulares. Cartas, 1918 – 1921. Maço: 608, 1, 19 – Arquivo Histórico do Itamaraty.

⁵ Em 30/03/1909 participou da segunda reunião para criação da Sociedade “Práticos de Ríos del Alto Paraguay”. Os estatutos e as atas das reuniões foram publicados no jornal *El Diario* de Assunção e enviados ao Ministro do Exterior do Brasil pelo Consul no Paraguai, Cf. *El Diario*, Asunción, 14/2/1910. In: CONSULADO GERAL dos Estados Unidos do Brazil. Assumpção 15 de fevereiro de 1910. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Repartições Consulares Brasileiras. Assunção. Ofícios reservados, 1900-1910. Localização: 238, 3, 12 – Arquivo Histórico do Itamaraty.

⁶ Seu nome consta como primeiro da lista de “sócios iniciadores”, nos estatutos da entidade, aprovados em 3/7/1919. SOCIEDADE dos Marinheiros Unidos da Marinha Mercante. *Estatutos*. Corumbá: Typ. Do Comercio. Sobre as associações de trabalhadores ligados à navegação em Corumbá, ver OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. *Estrada móvel, fronteiras incertas: os trabalhadores do Rio Paraguai (1917-1926)*. Campo Grande: Ed. UFMS, 2005.

⁷ Aqui me refiro, indiretamente, a obra de THOMPSON, E. P. *Costumes em comum*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, particularmente o capítulo 6, “Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial”.

⁸ Analisando o *II Livro de matricula - pessoal*, 1908, da Capitania de Mato Grosso (Serviço de Documentação da Marinha), percebe-se que de 73 trabalhadores com mais de 20 anos de idade, apenas 28 eram descritos como casados, tendo estes em sua maioria acima dos 30 anos de idade, enquanto os solteiros contavam 45.

⁹ Disso não se conclui que se formara um tipo de língua distinta ou um *pidgn* como sugere Peter Linebaugh ao analisar o contato entre várias culturas no interior dos navios mercantes – inclusive dos tripulantes com os escravos africanos acorrentados nos porões dos navios negreiros -, nos séculos XVII e XVIII. LINEBAUGH, P. Todas as montanhas atlânticas estremeçeram. In: *Revista Brasileira de História*. ANPUH, n.6, pp.7-46, set.1983.

¹⁰ CONRAD, Joseph. *A linha de sombra: uma confissão*. Rio de Janeiro: O Globo; São Paulo: Folha de S. Paulo, 2003, p.32.

¹¹ CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano*: 1. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 1994, p.193-4.

¹² *Idem*, p.195.

¹³ Em outro artigo apresento algumas biografias descritivas de trabalhadores que navegavam na região: OLIVEIRA, V. W. N. de. Internacionalismo operário: a identidade de classe dos trabalhadores no transporte fluvial da Bacia do Prata. In: *Trajetos*. Revista do Programa de Pós-Graduação em História Social do Departamento de História da Universidade Federal do Ceará. Fortaleza: Departamento de História da UFC, – v.2, n.4 (nov.2003), pp.95-111.

¹⁴ Cf. carta manuscrita encaminhada pela SOCIEDAD DE RESISTENCIA de Marineros e Foguistas de Buenos Aires ao secretário da Federación Obrera Regional Paraguaya-FORP, em 8/7/1906. (Coleção Francisco Gaona, microfilme 1, documento AG-01-20-001) – Arquivo Edgard Leuenroth, UNICAMP.

¹⁵ Este caráter internacional foi evidenciado especialmente nos momentos de greves e, de forma mais contundente, na greve de 13 meses contra a empresa argentina de navegação *Mihanovich*, nos anos de 1920 e 1921. Várias fontes argentinas, paraguaias e uruguaias relatam esta greve, iniciada no porto de Buenos Aires e estendida à Montevideu e Assunção, ver por exemplo: GAONA, Francisco. *Introducción a la historia gremial y social del Paraguay*. Asunción: Litocolor, 1987 (Tomos II).