



O Sindicato “Resistência”: Trabalhadores negros libertos na Zona Portuária do Rio de Janeiro

LIVIA CINTRA BERDU*

Durante o século XIX, a Zona Portuária do Rio de Janeiro – que na sua extensão ia do Arsenal da Marinha até São Cristóvão, abarcando os bairros da Saúde, Gamboa, Santa Rita, Santo Cristo e Caju – possuía uma composição étnica relativamente heterogênea, da qual faziam parte brasileiros pobres, africanos livres ou escravizados e seus descendentes, imigrantes europeus e migrantes de outros lugares do Brasil. Porém, apesar dessa diversidade étnica e de nacionalidades, os escravizados ao ganho encontravam na região grande oferta de trabalhos relacionados ao porto, em especial os serviços de transporte de cargas e pessoas. Mary Karasch coloca na sua clássica obra:

A Alfândega, a Rua Direita e a Região do porto fervilhavam de atividade, com carregadores e estivadores escravos ajudando os navios estrangeiros a desembarcar passageiros e cargas. Eram os escravos que remavam até a praia, carregavam cargas sobre as suas cabeças e ombros ou punham-nas em carroças.
(KARASCH, 2000: 102)

Outros autores também pesquisaram sobre a região e sobre o transporte de mercadorias e pessoas, alguns defendendo a tese de que os escravizados ao ganho monopolizaram o serviço na primeira metade do século XIX – como os estudos sobre a escravidão urbana – e outros afirmam que na segunda metade do século, esse trabalho foi substituído pelos trabalhadores livres. O historiador Paulo Cruz Terra, dialogando com a bibliografia sobre o tema – que inclui os livros de viajantes dos quais serviram de principal fonte para a afirmação de que os escravizados eram os principais responsáveis por esse tipo de trabalho – e através de uma sólida pesquisa empírica sobre os carregadores, cocheiros e carroceiros durante o século XIX na zona portuária da cidade, afirma que:

Trabalhadores livres, libertos e escravizados dividiram o mesmo setor ao longo de todo aquele século. No entanto, a participação dos diferentes trabalhadores no setor de transporte não se deu de forma igual, e foi possível encontrar uma hierarquização e segmentação. Os trabalhadores livres parecem ter reservado para si o transporte com veículos. Enquanto isso, o transporte manual de mercadorias permaneceu sendo comandado por uma maioria de cativos. Na segunda metade do século, os carregadores negros tiveram no porto a possibilidade de manterem uma reserva em um mercado de trabalho que se tornava cada vez mais competitivo com a entrada intensiva de imigrantes. Segundo Maria Cecília Velasco e Cruz, os negros

* Mestranda e pesquisadora do Programa de História da Universidade Federal Fluminense – UFF, com atual pesquisa financiada pela CAPES.

continuaram sendo, na segunda metade do século XIX e início do XX, maioria entre a mão de obra do porto. (TERRA, 2010: 79-80)

Em 1890, a região portuária concentrava o maior contingente de africanos da cidade, (sendo 27% do total) e ainda nesse ano, o percentual de negros (africanos e brasileiros) na região era maior do que a da cidade como um todo, sendo 34% dos homens em Santa Rita, enquanto o total da cidade era de 28,9%. A escravidão negra imprimiu contornos específicos na história da cidade e na região mesmo após a abolição, e várias práticas culturais ligadas à tradição e identidade negra africana, como a capoeira, o jongo, o samba, o carnaval de rua e o candomblé se faziam fortemente presentes no local.

É importante destacar o papel central que cumpriam também as mulheres na região, isto é, as africanas, brasileiras, livres, libertas, descendentes de escravizados, baianas, que formavam os principais núcleos de organização e influência sobre a comunidade, fortalecendo laços de solidariedade. Tia Ciata, Tia Bebiana e suas irmãs-de-santo: Mônica, Carmen do Xibuca, Perciliana, Amélia, Tia Davina, Tia Sadata, e outras que pertenciam ao terreiro de João Alabá, tinham suas casas como locais de referência para os grupos que chegavam de outras localidades, ajudando-os a se integrarem na cidade. Além disso, em suas casas reuniam simultaneamente, música, dança, culinária e religião de matrizes africanas, de forma a fortalecer sua cultura e identidade. Entre os frequentadores da famosa casa de tia Ciata, considerada por alguns como o berço do samba, estavam grandes nomes como Donga, João da Baiana, Pixinguinha, Heitor dos Prazeres, e alguns intelectuais e jornalistas como João do Rio, Mário de Andrade, Manuel Bandeira e Francisco Guimarães.

Roberto Moura acrescenta que nesse período pós-abolição, as mulheres negras tinham ainda maiores oportunidades de trabalho em relação aos homens libertos, talvez por estes concorrerem com os imigrantes que chegavam aos montes, e que em sua grande maioria, eram homens e, portanto, concorriam aos trabalhos considerados masculinos. Sobre essa questão, o autor cita Dona Carmen Teixeira da Conceição, moradora da zona portuária que chegou ao Rio antes da virada do século:

Não era fácil não, eles não gostavam de dar emprego pro pessoal assim que era preto, da África, que pertencia à Bahia, eles tinham aquele preconceito. Mas a mulher baiana arranjava trabalho (...) elas tem assim aquelas quedas, chegavam assim, iaiá, que há? E sempre se empregavam nas casas de família (...) tinha fábrica (...) mas eram os brancos que trabalhavam, muitas mulheres trabalhavam

em casa lavando pra fora, criando as crianças delas e dos outros... (MOURA, 1990)

É fundamental destacar ainda, que as trabalhadoras negras nesse período não tinham o espaço doméstico como seu exclusivo ambiente de trabalho. Mônica Velloso argumenta que as baianas que chegavam em grande número no Rio de Janeiro nesse momento e se estabeleciam na região do porto, estavam geralmente ligadas a pequenas corporações de trabalho, como o comércio de comidas providas da culinária africana – das quais eram vendidas nos famosos “tabuleiros” por todas as ruas do Rio de Janeiro – costuras e aluguel de roupas carnavalescas.

Assim, para além da esfera do trabalho, todos esses ambientes junto aos inúmeros botequins e bares existentes no entorno, consistiam em espaços que possibilitavam a socialização, aproximação e organização dos sujeitos que ali habitavam, trabalhavam ou frequentavam, que em grande parte, eram os mesmos. Por outro lado, esses espaços também permitiam constantes discussões, brigas e conflitos, que consistiam em mais um atrativo para a repressão policial republicana no local contra os ditos crimes de contravenção como a vadiagem, a capoeiragem e a embriaguês. No início do século XX, a repressão policial era bastante concentrada na zona portuária e seu entorno, já que a mesma era vista com bastante desconfiança e discriminação em relação aos sujeitos que a compunham, seja por parte do Estado ou a burguesia nascente. Assim, parte da classe trabalhadora em formação era vista como composta de desordeiros, vadios e sujeitos propensos ao crime, e os negros recém libertos em especial, eram diretamente associados às “classes perigosas”.

O fato é que grande parte dessas pessoas vistas como “vadias” e “perigosas”, que vagavam pelas ruas do Rio de Janeiro e enchiam as cadeias da cidade, eram na verdade, trabalhadores desempregados ou subempregados que não eram absorvidos pelo mercado de trabalho assalariado que se formava. E dessa forma, funcionalmente compunham o extenso exército industrial de reserva, do qual permitia que os patrões rebaixassem drasticamente os salários daqueles que se encontravam no mercado formal de trabalho. Sobre essa relação feita entre os trabalhadores e a dita “vadiagem”, no seguinte trecho do jornal *A Noite*, podemos ler:

Trata-se de um dos mais sérios problemas do nosso proletariado. Vão de manhã cedo aos logradouros públicos, corram o Passeio, a Praça 15 de Novembro, os diversos cais, o mercado velho e novo, a praia de Santa Luzia, e depois digam que dolorosa impressão trouxeram de lá. Nós vimos e contamos 180 operários que

dormiam ao relento. Conversamos com muitos deles. Todos contam a mesma história: a fábrica, o trabalho, esperança de arranjar serviço para o futuro. Não se trata, absolutamente, de vagabundagem, trata-se de operários!(A NOITE, 02/05/1914)

A historiadora Erika Arantes lembra que, além da falta de oferta de trabalho para todos os trabalhadores, estabelecer uma exata delimitação entre o que se configurava como trabalho e o que não se configurava como trabalho num universo complexo como a região do porto, e inserido numa cidade onde a sobrevivência desses sujeitos se tornava a cada dia mais difícil devido à intensa competição no mercado de trabalho, e as profundas transformações por qual passava o Rio de Janeiro no período, não era simples.

O jornalista e escritor João do Rio, que percorreu e observou minuciosamente as ruas da cidade nesse período, escreveu sobre as exóticas profissões que avistava e que para a população em geral, eram invisíveis. Eram apanhadores de rótulos, selistas, catadores de anéis de charuto, trapeiros, caçadores de gatos que os vendiam como coelhos para os restaurantes, e de ratos para a saúde pública. O autor escreve:

Todos esses pobres seres vivos tristes vivem do cisco, do que cai nas sarjetas, dos ratos, dos magros gatos dos telhados, são os heróis da utilidade, os que apanham o inútil para viver, os inconscientes aplicadores à vida das cidades daquele axioma de Lavoisier; nada se perde na natureza. (RIO, 2008: 56)

Na zona portuária, além dos carregadores já citados, havia outros tipos de trabalhadores, como estivadores, foguistas, trabalhadores de carvão, guindasteiros, e também setores autônomos como vendedores ambulantes, empalhadores, apostadores de jogo do bicho e outros. A menor rigidez em relação aos horários e o caráter ocasional do trabalho moldavam o dia a dia dos trabalhadores portuários, fossem eles mensalistas ou diaristas, já que eram avulsos. Isso possibilitava que os mesmos se cruzassem pelo caminho em vários ambientes diferentes, fosse durante o trabalho, nas praças, nos bares, nos sambas ou terreiros de candomblé.

Com as intensas transformações ocorridas no início do século e a Reforma Urbana do prefeito Pereira Passos entre 1902 e 1906, os moradores das regiões centrais da cidade, incluindo a região portuária são duramente afetados. A política do *bota-abaixo* promovida pelos governos, ou seja, a violenta demolição em massa de moradias, casas coletivas e cortiços, deixaram mais de 13 mil pessoas desalojadas em toda a cidade, com o slogan de que o Rio de Janeiro representava então, uma “Europa Possível”. É necessário acrescentar que a

região portuária em especial, era considerada tudo o que havia de mais “bruto”, “atrasado”, “sujo” aos olhos dos governos e das elites e, portanto, simbolizava todo o passado com o qual esses setores procuravam romper. Buscavam agora a “modernidade”, o “progresso”, e para tanto, a cidade deveria tornar-se “bela” e “limpa” como Paris, e suas ruas, livres da memória da escravidão. Sendo assim, os negros, nordestinos, indígenas e todos aqueles encarados como elementos indesejáveis, tornavam-se incompatíveis com o novo projeto modernizador.

Nesse sentido, a política de controle e repressão aos frequentadores, moradores, trabalhadores do local era cada vez mais intensa e mais frequente, e ocorria de distintas formas, seja pela via policial, pelo desalojamento e expulsão da população de suas moradias, ou através de campanhas higienistas de caráter racista e conservador, onde as recorrentes epidemias do período eram associadas muitas vezes à cor da pele e origem africana dos indivíduos, e não às péssimas condições de vida, moradia e saúde da grande maioria da população.

Fato é que em novembro de 1904, após várias revoltas populares e motins de menor proporção – como a Revolta do Vintém em 1880, uma quebra de bondes em 1901, e ataques aos trens da estação Central do Brasil e aos registros de água em 1902 – ocorre uma enorme demonstração da insatisfação popular carioca e que ultrapassaria os amplos setores que a iniciaram, que consistiu na Revolta da Vacina. O bairro da Saúde, pertencente à Zona Portuária, foi um dos principais locais de resistência e particular radicalidade por parte dos insurgentes durante o episódio, o que rendeu por outro lado, uma repressão ainda mais forte vinda do Estado e das forças policiais destacadas para agir durante a revolta. Para se ter uma noção da brutalidade da repressão, basta olhar os dados coletados por José Murilo de Carvalho, os quais mostram que foram 30 mortos, 110 feridos, 945 presos e 461 deportados durante o ocorrido.

As motivações que a causaram são diversas e ultrapassam o motivo inicial que a impulsionou, isto é, a confrontação da obrigatoriedade da vacinação contra a varíola para a população carioca. Contudo, alguns elementos podem ser colocados como causas além da própria reação ao caráter autoritário do Estado e o controle no cotidiano dos trabalhadores e a população pobre, como as diferentes concepções sobre saúde e doença por parte da

população, além da indignação crescente com as reformas implementadas pelos governos e a crescente pobreza dos assalariados e suas péssimas condições de vida.

Ainda que não seja um consenso na vasta bibliografia sobre a Revolta da Vacina, cabe dizer que apesar da composição bastante ampla, os trabalhadores tiveram papel chave no conflito e impuseram uma dura resistência contra as forças policiais. Mattos cita sobre o evento, frequentes comícios organizados pela Liga Contra a Vacina Obrigatória, criada pelo Centro das Classes Operárias (CCO) e presidida por um conhecido militante socialista da época, Vicente de Souza. O autor coloca ainda, que entre as extensas listas de assinaturas contra a lei enviadas ao governo, somavam um total de 15 mil assinantes, dos quais 10 mil seriam operários.

O episódio representou ainda uma forte demonstração da resistência negra, já que as áreas da Saúde e Gamboa consistiam nos principais pontos de concentração da luta, com a paralisação de trabalhadores da estiva e a presença do líder Prata Preta na barricada chamada de Porto Authur, na Saúde. Na sua obra sobre o período, José Murilo de Carvalho mostra a repercussão negativa e criminalizadora na grande imprensa sobre o acontecimento, e por outro lado, fortes sinais da composição negra na batalha. Vale destacar o seguinte trecho:

O repórter do jornal A Tribuna, falando a elementos do povo sobre a revolta, ouviu de um preto acapoeirado frases que bem expressam a natureza da revolta e este sentimento de orgulho. Chamando o repórter de 'cidadão', o preto justificava a revolta: era para "não andarem dizendo que o povo é carneiro. De vez em quando é bom a negrada mostrar que sabe morrer como homem. (CARVALHO, 1987:139)

Assim, no processo de formação da classe trabalhadora na cidade, inúmeros eram os conflitos entre os assalariados e a população pobre carioca contra os interesses da classe dominante, que os explorava cotidianamente. E é nesse sentido que podemos identificar vários traços classistas nos conflitos existentes em algumas décadas anteriores a Revolta da Vacina, como as inúmeras greves ocorridas em 1890 e 1899 no Rio de Janeiro. Um pouco mais tarde, ou seja, entre 1900 e 1909, a cidade vira palco de nada menos que 109 greves e paralisações, o que demonstra o caráter combativo desses setores em luta, com destaque para a categoria dos operários têxteis, que protagonizaram oito greves, entre 1890 e 1902. Também os trabalhadores portuários tiveram papel importante nessas mobilizações.

O sistema de trabalho e a mão de obra no Porto do Rio de Janeiro

A partir dos relatos dos viajantes europeus em terras brasileiras durante o século XIX, podemos ter uma idéia de como era o trabalho dos carregadores do porto durante a escravidão, e ainda, traçar pontos comuns que permaneceram nessa esfera de trabalho após a abolição. Sobre os carregadores, Chamberlain escreve em 1819:

Estes homens são geralmente, talvez possa ser dito invariavelmente, escravos que trabalham para seus senhores... Quando o peso é muito grande para um único homem o volume é suspenso a um desses paus e carregado por dois indivíduos; com fardos ainda mais pesados, quatro, seis, ou até mesmo mais pessoas são chamadas. Um deles geralmente negocia pelo grupo e age como seu líder ou, como é chamado, capataz. Quando todos estão prontos eles elevam gentilmente o fardo, e colocando a mão no ombro do vizinho começam a se mover. Para manter a regularidade do passo, tão necessária para produzir a uniformidade do esforço, o capataz canta algumas palavras africanas e ao seu final todo o grupo responde em coro e, assim, cantando e andando juntos, eles fazem o serviço contratado. (CHAMBERLAIN, 1822: 181)

Ribeyrolles, outro viajante andando pelas ruas do Rio de Janeiro já nos anos de 1858 e 1861 escreve:

Esses negros que passam, cesto à mão, ou esses outros imóveis aos cantos dos corredores... são os pretos de ganho a vossa espera. Percorrem a cidade, as ruas comerciais, as praças públicas. ... A qualquer hora vergam sob o fardo. Quando este é por demais pesado formam grupo... e lá se vão ao som cadenciado de uma canção breve e triste. ... Os que ficam nos mercados são os velhos... que não têm força senão para carregar cestos de frutas, provisões, ou para pequenos transportes. Enquanto os outros, os mais moços e robustos fazem o serviço entre os armazéns e o porto, carregam e descarregam navios. (...) mais além encontramos a rua de São Bento. Grande entreposto de café. Dela, sobretudo, partem os negros minas, atléticos, mármore vivos, que fazem o transporte dos armazéns ao cais. Rebeldes a toda sorte de escravatura doméstica, formam entre si uma corporação, sustentam uma caixa de resgate que a cada ano alforria e remete alguns às plagas africanas. (RIBEYROLLES apud CRUZ, 1998)

A partir desses relatos, podemos mais uma vez caracterizar a zona portuária como uma região de composição étnica bastante marcada pela escravidão africana, e que durante o século XIX estava repleta de trabalhadores negros, fossem eles escravizados ou libertos. Porém, já nas últimas duas décadas, a cidade tinha um arranjo bastante diferente. Maria Cecília Velasco aponta que em 1885, embora houvessem 29.882 escravizados no Município Neutro, a relação entre os brancos, mestiços e negros havia se transformado profundamente na cidade como um todo, refletindo também na composição da classe trabalhadora. O cenário então passava a ser constituído de outros elementos, antes irrisórios ou até inexistentes como os transportes em veículos e os próprios trabalhadores, que muitos dos empregados no transporte de carga passavam a ser os imigrantes pobres em sua maioria, portugueses. Seria

equivocado, entretanto, supor que as transformações do momento tivessem expulsado os trabalhadores de ganho do local.

Na virada do século XIX para o século XX, o porto do Rio de Janeiro consistia num grande espaço de fronteiras fluidas, espacialmente espalhado, institucionalmente fragmentado e composto por um grande número de unidades estatais e privadas independentes, porém não se tratava de um complexo carente de organização. Tal fluidez, dispersão, organização e fragmentação enquanto parte de seu sistema, faziam com que o mercado de trabalho do local, bem como as relações de produção fossem diretamente influenciadas por tais características, assim como o cotidiano dos trabalhadores portuários. Sobre essa estrutura, Maria Cecília Velasco explica:

(...) No Rio de Janeiro existia uma linha de demarcação muito clara entre terra e o mar, e que duas redes de emprego básicas estruturavam o mercado de trabalho dos operários. A primeira reunia todos aqueles que desempenhavam funções que pelos usos comerciais do porto cabiam à mercadoria. Estas funções ocorriam em terra, e abarcavam não só o transporte, a preparação e o armazenamento dos gêneros importados ou exportados, como a lingagem que os trazia ou retirava do solo. A segunda rede tinha como foco central o navio, e congregava todos aqueles que de algum modo estavam implicados no desempenho das funções que, por costume, cabiam às embarcações. Imersos na primeira rede estavam os carregadores e arrumadores, e na segunda os estivadores. (CRUZ, 1998: 170)

Segundo a autora, a diversidade dos produtos considerados mercadorias sujeitas ao depósito em trapiches alfandegados e as permanentes transformações econômicas do papel econômico das unidades portuárias, tiveram um forte impacto sobre a estruturação dos trabalhadores portuários. Nesse sentido, poucos eram os trapiches dedicados ao comércio exclusivo de um único produto, o que impedia a consolidação de campos especializados de trabalho. Praticamente todos os trapiches de uso público, alfandegados ou “livres”, trabalhavam com distintos tipos de mercadorias e compunham as seções básicas de recebimento, armazenagem e despacho das mercadorias. Assim, os trabalhadores dos trapiches cariocas faziam de tudo: descarregavam areia, cimento, cal, cereais, madeiras, telhas; carregavam fumo de corda, lã, linho, garrafas, frutas, bebidas; e arrumavam e empilhavam nos armazéns sacos de feijão, açúcar, caixas de bacalhau, fardos de algodão, barris de vinho, carne seca, etc. Já entre os trapiches e armazéns privados, havia poucas especializações de mercadorias, sendo que apenas duas delas foram capazes de gerar recortes particulares na classe trabalhadora do local, como o carvão e o café.

Em sua grande maioria, esses trabalhadores do porto eram denominados “avulsos”, ou seja, eram escolhidos aleatoriamente para o serviço, e engajavam-se em períodos curtos, ganhando por período trabalhado. Tal regime de trabalho era bastante utilizado desde o século XIX no manuseio e transporte de cargas já citado anteriormente, do qual era dominado pelos escravizados ao ganho em busca do “jornal” de seus senhores. Essa variação na demanda fazia com que suas jornadas de trabalho fossem descontínuas, além de constituídas por diferentes intensidades e ritmos, o que significa que um trabalhador portuário poderia trabalhar muito num determinado dia, e não conseguir trabalho algum no dia seguinte.

Em relação ao sistema de emprego baseado na “chamada livre”, o qual predominava no final do século XIX e início do século XX nos portos, era forjado como forma de encarar a diária oscilação de mercadorias e as frequentes interrupções no fluxo do trabalho, e evidentemente, muito beneficiavam os capitalistas. O sistema funcionava de forma que todos os trabalhadores interessados no trabalho em determinado navio ou cais, deviam se reunir na chamada “parede” (local no cais onde os mesmos eram recrutados e as turmas organizadas), onde então, certo número de homens era escolhido por uma espécie de sorteio, pelos encarregados ou capatazes das companhias agenciadoras de mão-de-obra, de acordo com a quantidade de mercadorias para transportar, estivar, descarregar ou arrumar. Desse modo, os escolhidos não tinham qualquer garantia de que a contratação seria mantida, assim como outros indivíduos poderiam entrar na “parede” para serem escolhidos a qualquer momento, tamanha era a “flexibilidade” das relações de trabalho. Os não escolhidos, por outro lado, podiam ficar vagando pela região portuária à espera de uma nova oportunidade de chamada, ou desistirem e encaminharem-se para os botequins ou suas moradias.

Esse sistema de seleção possibilitava diversos conflitos e brigas entre os trabalhadores escolhidos e não escolhidos, já que muitas vezes a escolha era feita a partir das relações pessoais entre os encarregados e os demais trabalhadores, demonstrando que essa procura em tecer laços com os encarregados provavelmente se tornava a única forma de garantir um trabalho. Assim, tais embates acabavam por acirrar os já existentes conflitos étnicos entre aqueles que buscavam uma forma de se sustentar, incluindo a competição entre os trabalhadores brancos, negros, brasileiros, imigrantes.

A Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café

O declínio do número relativo à força de trabalho de homens negros na cidade, realmente ocorreu com a “enxurrada” de imigrantes europeus vindo para essas terras. Porém, alguns apontamentos devem ser feitos para uma análise mais fundamentada acerca da composição étnica da força de trabalho portuária, desde que ultrapasse a pesquisa feita a partir dos censos demográficos da época, que pouco contribuem para essa questão, já que as classificações por cor não existem em vários deles. Além disso, tanto os estivadores, quanto os trabalhadores dos trapiches e café são abarcados em categorias profissionais indefinidas como “transportes marítimos e fluviais” ou “profissões mal definidas”, não podendo assim, ser discriminadas nesse universo tão amplo. Ainda assim, algumas observações podem ser feitas, como demonstra Velasco.

A autora pôde efetuar uma consistente pesquisa através do cruzamento de algumas fontes das quais teve acesso, como os registros dos primeiros sócios da União dos Operários Estivadores e da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café – entidades das quais falaremos em seguida – bem como os registros da Casa de Detenção do mesmo período. Os quadros seguintes são bastante representativos quanto à composição étnica e nacionalidades dos primeiros sócios do sindicato Resistência.

QUADRO 1

ORIGEM ÉTNICA DOS SÓCIOS DA SOCIEDADE DE RESISTÊNCIA DOS TRABALHADORES EM TRAPICHE E CAFÉ (1910 – 1929)

Sócios	Números Absolutos	%
Brancos	83	23,5
Pretos	220	62,3
Pardos	50	14,2
Total	353	100
Sem Inf.	54	-----

Fonte: Cruz, Maria Cecília Velasco e. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. São Paulo, USP, 1998 (tese de doutorado). A autora se baseia nas Fichas de Sócios da

Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, encontradas no arquivo morto da mesma sociedade

QUADRO 2

NACIONALIDADE DOS SÓCIOS DA SOCIEDADE DE RESISTÊNCIA DOS TRABALHADORES EM TRAPICHE E CAFÉ (1910 – 1929)

Branços	Nos. Abs.	%	Pretos/Pardos	Nos. Abs.	%
Brasileiros	40	48,2	Brasileiros	269	99,6
Portugueses	25	30,1	Africanos	1	0,4
Italianos	18	21,7	-----	-----	-----
Total	83	100	Total	270	100

Fonte: Cruz, Maria Cecília Velasco e. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. São Paulo, USP, 1998 (tese de doutorado). A autora se baseia nas Fichas de Sócios da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, encontradas no arquivo morto da mesma sociedade.

Analisando os dados coletados, podemos observar que apenas 23,5% dos trabalhadores sócios do sindicato eram brancos, e destes pouco mais da metade era composta por estrangeiros. Entre os pretos e pardos, 99,6% correspondiam a brasileiros, o que nos permite supor que muitos libertos oriundos das zonas rurais fixaram-se no mercado de trabalho portuário, e que os descendentes dos escravizados de ganho provavelmente seguiram os passos dos seus antepassados. A historiadora comenta:

Se a composição social da classe trabalhadora carioca foi refeita de modo radical com a chegada contínua dos imigrantes, o mesmo não ocorreu, pelo menos nas mesmas proporções, entre os operários do porto do Rio de Janeiro. (...) Os brasileiros e os pretos e pardos predominavam na força de trabalho portuária, tanto em terra como no mar. A Resistência era um reduto negro, indicando que os escravos e os homens livres de cor seguraram com unhas e dentes os seus postos de trabalho, apesar de terem sofrido a concorrência dos imigrantes, principalmente dos portugueses. (CRUZ, 1998: 233-234)

Assim, apesar das dificuldades em encontrar registros e dados acerca dos trabalhadores negros nos espaços de trabalho durante o processo de formação da classe trabalhadora, é possível traçar vários caminhos entre as pistas deixadas ao longo do tempo acerca desses personagens. Apesar de a historiografia recente estar fazendo esse movimento no sentido de recuperar essa parte encoberta e silenciada da História, reconhecendo e

revelando esses indivíduos enquanto sujeitos e protagonistas, ainda há muito a se fazer. Sobre esse elemento, a autora acrescenta:

Em síntese, no porto do Rio de Janeiro, existe uma forte linha de continuidade entre os escravos e libertos dos velhos tempos imperiais e os proletários da Primeira República. Assim, diante da força dos operários avulsos cariocas, dos seus inúmeros líderes de cor e da evidência clara de que a troca dos atores históricos – com a entrada em cena dos imigrantes brancos e a batida em retirada dos pretos e pardos – não ocorreu no sistema portuário do Rio de Janeiro nos termos pressupostos pelas análises da formação da classe operária brasileira, fica difícil não concordar com Slenes quando ele afirma que “se a África foi descoberta no Brasil pelos ... africanos escravizados, para a (branca)... nata dos brasileiros ela permaneceu coberta”, e não se perguntar, por fim, se os silêncios da historiografia sobre o assunto não são sinais de que o problema se reproduziu de algum modo nas investigações dos dias de hoje. (CRUZ, 1998: 237)

No ano de 1903 com a greve geral ocorrida na cidade, amplos setores de trabalhadores se mobilizaram, incluindo os estivadores, carregadores e demais portuários. Tendo em sua pauta de reivindicação a jornada de oito horas, o aumento dos salários e outros pontos particulares às categorias, o movimento consistiu num elemento crucial para a organização desses trabalhadores. Os estivadores em particular, após um duro embate com a imprensa – que tentava criminalizar de todas as formas o movimento pacífico – assim como o patronato, que recrutava para o trabalho pessoas fora da cidade, tiveram uma importante vitória e alcançaram a jornada de oito horas conforme requerida. Prova disso, é que em 1905, quando explode uma nova greve pela jornada de oito horas, os operários da estiva já estavam trabalhando essa carga horária, fruto de sua mobilização anterior, que apesar de não existir qualquer estrutura sindical por trás do movimento, foi bem sucedida. Assim, esses trabalhadores conquistaram sua demanda e iniciaram o processo de construção de seu sindicato, a União dos Operários Estivadores. Seu surgimento, que começa a partir da greve de 1903, teve também papel chave para a gestão coletiva de mão de obra, principal anseio da União.¹

O fechamento do mercado de trabalho portuário em torno de sindicatos tinha como base a forma descontrolada e arbitrária pela qual se dava o recrutamento da força de trabalho, onde todo o poder se concentrava nas mãos dos contratadores – que escolhiam quem trabalhava e quem não trabalhava. Frequentemente, os donos das companhias de navegação e das firmas de importação/exportação deixavam nas mãos dos seus capatazes ou das firmas

¹ Maria Cecília Velasco e Cruz aborda de forma bastante detalhada todo o processo ocorrido durante as greves em sua obra, bem como as histórias da “União” e da “Resistência”.

intermediárias, todas as questões voltadas à mão de obra para a arrumação de cargas, bem como a coordenação do trabalho, o pagamento de pessoal e a seleção de quem seriam os trabalhadores empregados no serviço. Assim, cientes de sua própria força, e também de suas limitações, os avulsos compreenderam que o que os impedia de obter o controle total do trabalho no porto era principalmente o injusto processo de escolha e contratação da mão de obra, e passaram então a reivindicar um elemento comum entre os portuários de várias cidades: a *Closed Shop*. Esse sistema asseguraria o controle da contratação dos empregados aos próprios trabalhadores através de sindicatos fechados, além de que os sindicalizados teriam total preferência na escolha de quem faria o serviço, regulando a presença do enorme exército industrial de reserva, responsabilizado pela queda dos salários.

Contudo, a imposição da *Closed Shop* e o fim do sistema de “parede” no porto carioca se deu após intenso processo, já que o sindicato teve que “disciplinar” os trabalhadores e diminuir os homens que aguardavam na “parede”, o que implicava várias contradições na sua relação com os trabalhadores, bem como com eles entre si. Esse novo sistema resultava na efetiva exclusão de inúmeros operários, na sua fragmentação entre os sindicalizados e não sindicalizados, além de significar também a “precarização” dos setores não sindicalizados, já que a esses, restavam os serviços dispensados pelos que eram sócios do sindicato, e geralmente mal remunerados.

Os empreiteiros e empresários por sua vez, certamente não queriam esse sistema de organização entre os trabalhadores (que possibilitava certa autonomia aos mesmos), e souberam muito bem usar a situação em seu próprio benefício, boicotando os trabalhadores sócios da União dos Operários Estivadores e impondo a criação de outra associação na estiva, diretamente aliada aos interesses do patronato. Em dezembro de 1903, surge então na Rua da Saúde, a Sociedade Regeneradora e Beneficente dos Estivadores, que servirá como ferramenta de divisão dos trabalhadores em benefício do patronato, e que fará com que os conflitos entre as duas entidades e seus integrantes sejam cada vez mais frequentes. Nos meses de agosto e outubro, outros embates ocorrem, contudo, a Sociedade Regeneradora desaparece da região portuária nos anos seguintes à greve de 1905, enquanto a União permanece ativa na luta da estiva. E é desta luta que surge a Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, fundada em 15 de abril de 1905. Erika Arantes comenta sobre esse funcionamento:

Com a mão-de-obra portuária era organizada em diversos setores e ofícios, conviviam, naquele espaço, estivadores, arrumadores, trabalhadores do carvão mineral, trabalhadores em trapiche e café, foguistas, guindasteiros, conferentes, feitores, enfim, um sem número de categorias. Dada às especificidades de cada um deles, foi muito difícil a organização em sindicatos únicos, havendo, portanto, uma diferença na organização do trabalho de cada categoria portuária. Contudo, existia uma tendência de aproximação entre as categorias que exerciam serviços afins, como é o caso dos estivadores e os arrumadores trabalhadores em trapiche e café. A solidariedade se dava pela semelhança nas reivindicações, norteadas pelas características semelhantes dos trabalhos, pois, como já foi dito, as duas categorias atuavam na carga e descarga das mercadorias, diferindo somente o local de trabalho: estivadores se ocupavam do interior dos navios enquanto os arrumadores estavam no interior dos armazéns. (ARANTES, 2005: 96-97)

É importante lembrar, que houve uma primeira tentativa de criação da entidade por iniciativa da União dos Estivadores em 9 de novembro de 1904, a “Sociedade União dos Trabalhadores de Café”, da qual a diretoria era composta por três portugueses e dois procuradores de nacionalidade desconhecida. Porém, a entidade não vingou dessa vez. Meses depois, é então fundada a “Resistência” por iniciativa de Cândido Manuel Rodrigues – também na sede dos estivadores – reunindo os trabalhadores de tropa empregados nos armazéns de café, mas também os empregados nos trapiches, funcionando pelo sistema de *Closed Shop*. Pouco se sabe sobre as suas atividades até a greve no ano seguinte, em agosto de 1906, momento em que várias categorias no Rio de Janeiro voltam a se mobilizar.

A greve de 1906, apesar de vitoriosa, consistiu numa dura batalha contra as forças policiais e o patronato, sendo noticiada por vários jornais da imprensa. O *Correio da Manhã*, no dia 14 de outubro de 1906, dedicou grande parte de seu espaço para uma matéria sobre a entidade e os resultados da greve, acompanhada de fotos da diretoria, do estandarte da associação e de parte dos associados.

Fundada a 15 de abril de 1905, sob os auspícios da União dos Estivadores, ganhou bem cedo vida própria e autônoma sob a hábil direção do seu presidente Aristides Figueira de Souza, secundado por dignos companheiros directores. Aumentou seu prestígio e valimento decretando greve geral nos trapiches e nas casas de café, em data de 13 de agosto último. Nesse trabalho (ilegível) eticamente auxiliado pelo advogado Evaristo de Moraes a quem uma assembléia concedeu o título de sócio comum, por não querer o mesmo profissional, honras nem distinções no seio das sociedades operárias. Presentemente, e em razão da greve, (ainda não de todo terminada) obtêm os carregadores – quase todos sócios da Resistência (como eles lhe chamam) – salários relativamente elevados, gozando de regalias que nunca tiveram. Por isso mesmo, o número de sócios da Associação, que era de 900, no início da greve é hoje de 2.423 de um acordo com um pacto de solidariedade firmado entre as respectivas diretorias, por deliberações de assembléias gerais, são material e moralmente solidárias com a Associação e as (ilegível) dos Foguistas, dos Estivadores, dos Carvoeiros, dos Marinheiros e Remadores, das Costureiras de sacos e dos Carroceiros e Cocheiros. (...) (CORREIO DA MANHÃ, 14/10/1906)

Reproduzimos ainda, o manifesto escrito em 13 de agosto de 1906 pelo diretor da entidade naquele momento, Aristides Figueira de Souza, onde o mesmo chama os trabalhadores para a luta, em tom bastante combativo:

Aos trabalhadores em trapiche e café. Companheiros Avante! O proletariado brasileiro, não podia, por mais tempo, deixar de levantar os seus protestos, desde que o regime da injustiça social, da desigualdade de classe, não está limitado por fronteiras, senão que é universal. Ele quer dignificar-se, quer que o seu trabalho única fonte de toda riqueza social, não represente mais, para ele, a miséria, e para os que nada fazem a riqueza. Pois companheiros, é chegado o momento de nós pedirmos o aumento de salário, porque o homem que trabalha tem o direito de contratar as condições que pode trabalhar, dando valor ao seu serviço mediante um acordo com os patrões. Pois nós somos os únicos que nem existem leis em nosso favor, mas sim; em favor dos patrões dando plenos poderes de nos impor a tantos vexames a ponto de que quando nós queremos propor um acordo pedindo aumento, tendo por resposta navios, torpedeiras, Marinha e Polícia para nos intimidar e perdermos a coragem e o direito de puxar pelos nossos interesses. Pois, companheiros tenham coragem de pedir o aumento de salários pois é um direito que nos assiste como trabalhador. A nossa conduta nos fortalecerá na luta, a nossa união nos dará vitória sem violência, no terreno em que nos coloca o interesse da nossa classe. Viva os Trabalhadores em Trapiche e Café! Viva a Greve Geral da Classe! (CORREIO DA MANHÃ, 14/10/1906)

Assim, pelos dados coletados por Maria Cecília Velasco, bem como as fotografias publicadas pelo jornal *Correio da Manhã*, podemos afirmar que não só a maioria dos sócios era composta por negros (incluindo mulatos), mas a própria diretoria da entidade também possuía integrantes descendentes de africanos, e ao que aparenta, era no mínimo a metade deles, além do advogado Evaristo de Moraes, também ser mulato. Assim, existe um forte indício de que esses trabalhadores pudessem ser descendentes diretos de escravizados, ou seja, seus filhos ou netos.

A historiadora Erika Arantes também aponta indícios nesse sentido, a partir dos dados colhidos na casa de detenção no período compreendido entre 1901 e 1910, e posterior constatação de que a maioria dos trabalhadores portuários presos eram negros e pardos. Como coloca a autora, apesar desse elemento poder indicar apenas a repressão concentrada nos indivíduos dessa cor de pele, o perfil apontado pelas fontes condiz com aquele existente entre os trabalhadores da estiva durante o século XIX.

Assim, acreditamos ser de extrema importância resgatar a história dessa importante ferramenta de luta desses trabalhadores durante o processo de formação da classe trabalhadora no Rio de Janeiro, tendo em vista que seus protagonistas estavam diretamente ligados ao

período escravista no país. O Sindicato Resistência expressa nesse sentido, que ao contrário do que colocou grande parte da historiografia nacional, aos trabalhadores escravizados e libertos não cabem pré-noções limitadoras e características atribuídas como a apatia política, a passividade e alienação.

BIBLIOGRAFIA

ARANTES, Erika Bastos. *“O Porto Negro: cultura e trabalho no Rio de Janeiro dos primeiros anos do século XX.* Dissertação de Mestrado em História. Campinas: Unicamp, 2005.

CARVALHO, José Murilo. *“Os bestializados. O Rio de Janeiro e a República que não foi”.* São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República.* São Paulo, USP, 1998 (tese de doutorado).

KARASH, Mary. *A Vida dos Escravos no Rio de Janeiro: 1808-1850.* São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

MATTOS, Marcelo Badaró. *Escravizados e livres: experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca.* Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008.

MOURA, Roberto. *Tia Ciata e a Pequena África no Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro, Funarte, 1983, pag.94; Velloso, Monica Pimenta. *As tias baianas tomam conta do pedaço. Espaço e identidade cultural no Rio de Janeiro* in Estudos Históricos, vol. 3, n.6, 1990.

RIO, João do. *A alma encantadora das ruas,* São Paulo, Companhia das Letras, 2008.

TERRA, Paulo Cruz. *Hierarquização e segmentação: carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)* in Goldmacher, Marcela; Mattos, Marcelo Badaró; Terra, Paulo Cruz. *Faces do Trabalho: Escravizados e livres.* Rio de Janeiro, EdUFF, 2010.

VELLOSO, Monica Pimenta. *As tias baianas tomam conta do pedaço. Espaço e identidade cultural no Rio de Janeiro* in Estudos Históricos, vol. 3, n.6, 1990

JORNAIS

Correio da Manhã, 14/10/1906.

A Noite, 02/05/1914.