

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

A CONQUISTA DO CONTRATO COLETIVO: AS LUTAS DO DIA A DIA E O PROCESSO DE AUTOCONHECER DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS DE FORTALEZA (1912-1933)

Nágila Maia de Moraes Galvão

SEDUC/CE

nagilamaia@hotmail.com

O presente artigo objetiva analisar as relações existente entre os trabalhadores portuários da cidade de Fortaleza, associados da *Deus e União* e Sindicato dos Trabalhadores do Porto do Ceará –STPC. Partindo da compreensão de que os portuários estavam inseridos no processo de autoconhecer se, de modo a entender os laços e as negociações que foram sendo construídas com o Governo Vargas e a Igreja (de maneira indireta) a partir das ações da Legião Cearense do Trabalho –LCT, durante os anos de 1930-1933, período em que as relações de trabalho modificaram-se, seguindo as mudanças indicativas do Estado, que culminou no acordo feito entre os portuários, as empresas de navegação e os contratadores - *Contrato Coletivo*, através do intermédio da Legião.

Dessa feita, analiso as lutas dos trabalhadores portuários para modificar o sistema de contratação e as condições de trabalho durante os primeiros anos da década de 1930, que culminaram no *Contrato coletivo* entre os trabalhadores e as empresas de navegação, intermediados pela *Associação Deus e União, Sindicato dos Trabalhadores do Porto* e a *Legião Cearense do Trabalho*¹, as quais afirmavam representar os interesses dos seus associados(BARROSO,2000).

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.

Alem 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.

¹ 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.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

O fichario, também vem preocupando seriamente aos associados, que desejam atender com o máximo presteza á solicitação da legião².

A *Deus e União* iniciou o processo de mudanças a partir dos seus estatutos, ao ampliar os pontos que tratavam sobre os direitos e os deveres dos associados. Para em seguida tratar sobre as reformas que deveriam ser realizadas, principalmente em relação ao controle e às regras no sistema de contratação e organização dos serviços no porto

Tanto a *Deus e União*, como o STPC sabiam da relevância do poder político (nas relações internas do porto) e econômico (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 gerava. Por isso, deram tanto destaque a necessidade de negociar um conjunto de regras para organizar esse sistema.

Essa mesma necessidade de controle da mão de obra e do serviço, foi percebida por William Mello, ao analisar as lutas dos estivadores de Nova Iorque e suas perdas trabalhistas, posto que a medida que o poder político dos trabalhadores nos EUA tornou-se radicalmente limitado, o poder dos estivadores foi gradativamente tornando-se ilusório. No qual a restrição política refletia-se no processo de trabalho repressivo, compreendendo dentro de um cenário de disputa de poder político e econômico (MELLO, 2010).

Para o autor, a divisão dos trabalhadores portuários de Nova York, emergiu das relações políticas e sociais geradas dentro do processo econômico. Nesse sentido o poder ocorre de forma dinâmica com a interação de grupo construídos dentro da ordem social dominante, não era resultado do consenso e também não era estático. 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.

A ideia do controle social do trabalho ganhou força em inúmeros portos do mundo materializando-se nas tentativas de criação de um sindicato que, de algum modo, possibilitasse a seus membros diminuir a competição na “parede” e controlar o processo de escolha dos trabalhadores (CRUZ, 1998: 59-60)

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

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

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 construída ao longo dos anos de 1920.

Os trabalhadores ambulantes por intermédio do seu sindicato pleiteiam junto á << Deus e união>>, e o sindicato do T. do porto, num entendimento amistoso, uma regulamentação de serviço, que venha salva-guardar os interesses, dos sócios das referidas associações.

Os ambulantes desejam que feito o desembarque da bagagens ou quasquer mercadorias que possam ser transportadas em cabeça, sejam dadas de preferência áquelles nossos companheiros sindicalizados o que não deixa de ser uma medida justa, e que não deixará de contribuir para unificar cada vez mais a classe em torno do seu sindicato.

Nesse sentido tem havido varias reunião entre os representantes das três sociedades, nossos companheiros Horacio, fellix de Sousa, que se mostram vantajosos em resolver essa questão de um modo satisfatório.

Não podemos, pois, deixar de salientar a fraca camaradagem que se vem matando de ambas as partes, que assim procedendo dão mostras do seu espírito de legionarismo, defendo carinhosamente uma solução criteriosa e sobretudo honrosa para os trabalhadores e ambulantes do nosso meio.³

Segundo o artigo do jornal *O Legionário*, a necessidade primeira dos ambulantes estava na construção do diálogo com as instituições que representavam os portuários (Deus e União e STPC) e participavam ativamente da organização do serviço no porto, de modo compreender os trabalhadores ambulantes como sendo parte importante da oferta dos serviços. Nesse sentido, foi ressaltando a que deveria ser promovida a união e a camaradagem entre os trabalhadores portuários e os ambulantes. 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 então resolver os conflitos internos entre os portuários versus os contratadores, e portuários versus os ambulantes.

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

³ O LEGIONÁRIO. **Regulamentação de serviço – entendimento entre o sindicato dos T. ambulantes a Deus e união e o sindicato dos T. do porto.** 08/07/1933, No 19, p. 4.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

de negociação das novas regras para o pagamento da mão de obra portuária.

Apesar da interferência da LCT, o sindicato e a associação que representavam os portuários ficaram à frente das lutas e reivindicações dos trabalhadores em relação às 8 horas de trabalho e à revisão da tabela de preços para o pagamento dos serviços. Isto não causou grandes discussões com as firmas de contratação, que se mostraram abertas a negociar os valores.

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 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.

Na busca para obter melhores condições de vida e de trabalho, os portuários fizeram pressão para que o sistema de contratação fosse modificado, e como consequência dessas lutas e reivindicações, no ano de 1933, foi aprovado um *Contrato coletivo* envolvendo os trabalhadores do porto, empresas de navegação, sindicatos e a Legião Cearense do Trabalho⁴.

O contrato caracterizou o estabelecimento do sistema de *Closed Shop*²⁵⁷ no porto da cidade de Fortaleza, o qual tinha como uma das principais exigências, que o trabalhador fosse associado ao sindicato ou associação (OLIVEIRA, 1994: 102).

Ao longo das análises das edições do jornal *O Legionário*, compreendo que houve a articulação de um discurso com base em estratégias de retóricas, que objetivavam fortalecer a LCT e destacar a sua função dentro do movimento dos trabalhadores para obter a adesão das associações e sindicatos do Estado do Ceará.

Nesse sentido, Pierre Bourdieu afirma que, o jornalista é um personagem importante na estratégia do discurso, ao ocultar a realidade nas disputas simbólicas, que

⁴ A Legião foi um movimento de natureza corporativa, integralista e católica, de organização e mobilização dos trabalhadores, inicialmente no Ceará, que antecedeu a Ação Integralista Brasileira. Fundada em Fortaleza, por Severino Sombra⁵¹⁸, que objetivava agir contra as propostas liberais e modernizantes do Governo Provisório de Vargas.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

“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 desse autor entendo 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.

Bourdieu, segue explicando que:

As estratégias discursivas dos diferentes actores, e em especial os efeitos retóricos que têm em vista produzir uma fachada de objectividade, dependerão das relações de força simbólicas entre os campos e dos triunfos que a pertença a esses campos confere os diferentes participantes ou, por outras palavras, dependerão dos interesses específicos e dos trunfos diferenciais que, nesta situação particular de luta simbólica pelo verdadeiro “neutro”, lhes são garantidos pela sua posição nos sistemas de relações invisíveis que se estabelecem entre os diferentes campos em que eles participam (BOURDIEU, 1998: 54-55).

As palavras e os artigos publicados no jornal da Legião tinham o toque da retórica e ganharam o valor de discurso, pois estavam entrelaçadas nas teias das disputas econômicas político-partidárias, as quais procuravam atrair adeptos para as suas causas, fossem elas políticas, partidárias, econômicas e sociais. As batalhas desenrolavam-se não somente no campo prático da realidade das diferenças e dos interesses, mas também através da escrita na busca para conquistar, corações e mentes (CAPELATO, 1994: 3).

A conquista do contrato coletivo para os trabalhadores do porto serviu como propaganda para mostrar o quão era vantajoso fazer parte das hostes legionárias. Para isso foi elaborado um discurso nas páginas do jornal da LCT. Seguindo essa linha estratégica, também foi elaborado um discurso para combater o comunismo e afirmar os valores legionários, tal como será analisado no capítulo quatro desta tese.

O *closed-shop* tinha como principal característica exercer um controle sobre a entrada de novos membros no mercado de trabalho, e restringia somente aos homens que realmente tinha, na atividade portuária, seu principal meio de sobrevivência, visto que a partir do domínio da organização imediata do trabalho, somado à identidade profissional do estivador e à insatisfação causadas pelas condições materiais em que

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

viviam, nasceram a necessidade de autonomia e independência e a busca por uma melhor demarcação de espaço dos ofícios entre os trabalhadores avulsos (DIÉGUEZ, 2009: 277-291).

Esta luta fez-se por necessidades materiais e econômicas, que ganhou caráter social, à medida que os trabalhadores eram colocados às margens dos direitos sociais, e também caráter político ao buscar o apoio de grupo e figuras políticas da cidade, que eram sócios beneméritos *Deus e Mar*, e mantinha proximidade com o STPC, com o objetivo de dar visibilidade as reivindicações e conseqüentemente possibilitar uma maior abertura nas negociações. Dessa feita, a luta não ocorreu somente dentro do porto, mas além das suas fronteiras, através das negociações e embates com os patrões-contratadores.

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.

Após analisar a proposta elaborada pela *Deus e União* e o STPC, os agentes das empresas de navegação encaminharam à LCT uma contraproposta e chamaram os representantes dos trabalhadores, Victal Felix de Souza, presidente do STPC, João L. de Deus, presidente da *Deus e União*, o fiscal geral desta mesma sociedade e um representante dos lancheiros.

A Legião atuou no sentido de organizar, representar e dar assistência aos trabalhadores a partir de um modelo de conduta moral. O ideal legionário de renovação do ser humano estava pautado nos sentimentos de honra, bravura e lealdade, teve uma forte atuação nas organizações trabalhistas cearenses por meio de um discurso de convencimento que aliavam as demandas próprias do mundo do trabalho às necessidades de formação do cotidiano legionário²⁶⁵, e idealizava uma sociedade sem conflitos sociais, hierarquizada e disciplinada.

Para os Legionários, o sindicato era o espaço onde poderiam realizar seus anseios,

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

sendo necessária a sindicalização enquanto etapa fundamental para dar formação ao trabalhador que deveria se enquadrar no modelo de trabalhador apregoado pela Legião.²⁶⁶ Assim, os trabalhadores deveriam possuir valores determinados pela *Legião Cearense do Trabalho* para fazer parte do sindicato considerado sadio.

O protagonismo das reuniões de negociação e elaboração do contrato, segundo é destacado no jornal, coube a LCT, 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. Dessa maneira, os ganhos do acordo para os portuários devem ser analisados, para compreender até que ponto o contrato impactou de maneira positiva nas suas vidas e no cotidiano do trabalho no porto.

O *Contrato Coletivo* ocorreu em um cenário de lutas e pressões feitas pelos portuários ao longo dos anos para conseguir melhores condições de vida e de trabalho, para alcançar tais objetivos, fazia-se necessário rever o sistema de contratação, no qual a “parede” era um empecilho para os trabalhadores devido à vulnerabilidade que os colocava diante da ocasional do serviço, fazendo-se necessário pensar uma nova forma de contratação.

Uma das principais características das regras estabelecidas pelo *Contrato Coletivo* é que proporcionaram aos trabalhadores uma negociação direta com as empresas de navegação, estabeleceu 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.⁵

Ficando determinado que para o serviço na Estiva:

⁵ O LEGIONÁRIO. O *contracto colectivo*. 21/10/1933, No 34, p.1.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

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 empresas 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 o homens e para navios servidos paus de carga por 11 homens.

4º A escala dos ternos 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 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 respeitosa e com aquelle 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 as serviço, serão comunicados pelas agencias á sociedade marítima << Deus e união >>...

8º O horário do serviço...⁶

Os pontos acima listados mostram que a associação 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 ao aparato tecnológico, ao cumprimento dos prazos, e 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.

Então, apesar do contrato de 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. Em suma, o sistema de contratação deixou de ficar submetidos às regras das empresas de navegação e passaram a ser controlados pelo sindicato e pela Associação *Deus e União*, que tinham que seguir as regras estabelecidas pelos contratadores.

⁶O LEGIONÁRIO. **O contracto colectivo**. 21/10/1933, No 34, p.1.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Esse tipo de contratação ocorreu no Brasil e em diversos portos do mundo, recebendo o nome de *closed shop*. No caso do Brasil, podem 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, quando foi incorporada a legislação trabalhista nos anos de 1943.

Segundo Cruz, os estivadores da cidade do Rio de Janeiro lutaram pela implantação do *closed-shop* que, neste caso, data do início do século XX. A autora ressalta a importância que tinha ao exercer um controle sobre a entrada de novos membros no mercado de trabalho, restringindo este, aos homens que realmente faziam da atividade portuária seu principal meio de sobrevivência, além de servir como um mecanismo de controle, estabelecendo regras e limites para a obtenção dos benefícios. Além do que, os trabalhadores ocasionais, embora possuíssem maior resistência à sindicalização, tinham maior propensão à greve que os trabalhadores estáveis. Mas os trabalhadores que tinham contrato de emprego “permanente” com a companhia de navegação e possuíam laços mais estreitos com os contratantes evitavam o confronto direto, deixando a greve como última alternativa de luta.

No Porto de Santos, também importante para a economia do país, na década de 1920, os estivadores lutaram para trabalhar independentemente, sendo os próprios gestores do trabalho, o que foi reconhecido por Getúlio Vargas na década de 1930 e se tornou artigo da *Consolidação das Leis do Trabalho*, de 1943.

O 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

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

de resistência que eram as breves paralisações no decurso do serviço e a redução do ritmo do trabalho.

Além da questão do controle do processo de contratação da mão de obra que passou para as mãos das instituições representantes dos trabalhadores, o contrato não acarretou mudanças materiais significativas para os trabalhadores, ao colocar as regras para a contratação dos serviços amarrados no contrato que deveria ser seguido coletivamente.

Diante das limitações do alcance do contrato em relação a melhoras diretas na vida dos trabalhadores, no tocante aos pagamentos e carga-horária, faz-se relevante analisar as novas regras estabelecidas para organizar o sistema de contratação e os impactos gerados para os trabalhadores no dia a dia do serviço do porto.

AS MUDANÇAS NO SISTEMA DE CONTRATAÇÃO NO PORTO DE FORTALEZA

As mudanças nas relações de contratação nos portos do Brasil foram possíveis devido ao Decreto 19.770 de 1931 que 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.⁷

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 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.⁸

⁷ Decreto-lei 1.371, de 23/IV/1939, art. 5§2 e 3.

⁸ O LEGIONÁRIO. 18/11/1933, No 38, p.2.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

A delegacia de Trabalho Marítimo⁹ 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 realizações 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.

De um modo geral, o sistema de contratação no porto funcionava da seguinte maneira: a contratação da mão de obra era feita pela *Deus e União* e o STPC, que deveria seguir as regras do contrato, as quais deixavam as empresas de navegação bastantes resguardas de qualquer tipo de ameaças e do não descumprimento dos serviços e prazos; e todo o funcionamento do porto, estava sob a fiscalização da DTM. Devo frisar que além de organizar e fiscalizar o funcionamento do porto, a DTM servia para garantir que o pagamento da mão de obra seria feito corretamente.

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 antes 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 estabelecidos no Contrato.

Diante da importância do serviço de carga e descarga dos navios e as consequências econômicas geradas pelos conflitos e tensões ocorridas dentro do porto, a *Delegacia Marítima* foi criada com o objetivo de fiscalizar e minorar os conflitos entre as empresas de navegação e os trabalhadores portuários. Dessa maneira, ao buscar atender as exigências do governo Vargas, que abriu a possibilidade da elaboração de acordos segundo as conveniências locais. A LCT, juntamente com os agentes das empresas de navegações, viram com bons olhos a possibilidade da elaboração de um contrato que amarrasse as regras do sistema de serviços e contratação da mão de obra no porto de Fortaleza.

Apesar de não ter gerado grandes impactos no sistema de pagamentos e

⁹ O LEGIONÁRIO. 18/11/1933, No 38, p.2.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

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.

CONTRACTO COLLECTIVO

Publicamos abaixo a tabella já em vigor, desde o dia 11 do corrente, em virtude do contracto celebrado entre as casas exportadoras e o Sindicato dos Trabalhadores do Porto de Fortaleza.

O contracto foi aprovado, após demorada e cordial discussão entre as partes interessadas, em sessão, na sede do Centro dos Exportadores, sob a presidência do sr. Bertrand Boris, achando-se presentes o secretario geral da Legião, dr. Ubirajara Lindio do Ceará, e os companheiros Victal Felix de Souza e Manoel Cavalcante, respectivamente, presidentes dos Sindicatos dos Trabalhadores do Porto e dos Calafates de Fortaleza.

Além de outras, são essas as casas embarcadoras que estão cumprindo o contracto: — Salgado Filho & Cia., J. Lopes & Cia., Porto Cia Limitada, J. Façanha & Cia., Fernando & Cia., Lordo & Cia., Alfredo Fernandes & Cia., Companhia R. S/A, Henrique Lopes, Pontes & Vidal, Braga Barroso, Octavio Virissimo & Cia., João Arruda & Irmão, Domingos Gomes & Filho, Exportadora C. Ltd., Antonio Vidal, Domingos B. Mello, Antonio Saites & Cia., Medeiros & Cia., Barreto & Cia., José Pires Lustosa, Joaquim Gonçalves & Cia., Coelho & Araujo, C. Machado & Cia., A. Diogo S. & Filhos, Barbosa & Ury, Myrtil Lima & Cia., Frota Gentil, Leite Barbosa, Waldomiro Maia, G. Gradvol & Filho, Boris G. Pilnik & Cia., Deodato Gonçalves & Cia., Vicente de Castro & Filho, Antonio de Oliveira, Berringer & Cia., Lloyd Brasileiro, Castellar & Irmão, Cipriano Gurgel, Booth & Cia., Boris Frères.

TABELA DE PREÇOS DE EMBARQUES DE MERCADORIAS POR UNIDADE

ESPECIE	Preço, recebendo a mercadoria nos armazens do quadro do porto		Preço, recebendo a mercadoria no Pavilhão		Preço, recebendo a mercadoria em localidades diversas		OBSERVAÇÕES
	No Horário	No Extraordinario	No Horário	No Extraordinario	No Horário	No Extraordinario	
Algodão, almofadinha 180 kilos	1\$500	1\$800	1\$100	1\$500			Nos armazens da Inspectoria proximos ao Pavilhão
Idem em barricas de 150 ditos	1\$100	1\$300	\$700	\$900	1\$000	1\$200	
Idem idem 180 ditos					\$900	1\$100	
Idem idem 150 ditos							Idem idem idem
Caixas de cerveja vazias	\$250	\$300	\$200	\$240			Seccaria, superior e inferior a 60 ks. preço será nesta base
Engradados idem idem	\$200	\$240	\$150	\$180			
Saccaria em geral—60 kilos	\$350	\$450	\$200	\$250			
Alcatrão em tambores					2\$500	3\$000	Recebendo no Gazometro
Barris com oleo de 200 kilos					2\$400	2\$900	Idem na Cia. Industrial Algodão e Oleo
Idem idem pequenos					1\$800	2\$100	Idem idem idem
Idem idem de 200 kilos	1\$600	2\$300	1\$000	1\$300			
Idem idem pequenos	1\$200	1\$400	\$800	1\$000			
Barricas de vasilhames grandes	2\$500	3\$000	1\$500	2\$000			
Tambores de ferro, vasilhos pequenos	\$600	\$700	\$500	\$600			
Idem idem idem grandes	\$900	1\$000	\$800	\$900			
Residuo—fardo de 60 kilos	\$350	\$450	\$200	\$250			

CARGA POR TONELADA (PESO) Preço — 4\$500 dentro do horario — 5\$000 com extraordinario, comprehendendo as mercadorias abaixo especificadas e mais qualquer outra, cujo preço não foi fixado por unidade.

*Fardos de tecidos de qualquer tamanho; Caixaria de qualquer especie; ferro; Rolos de sola; encapados de qualquer especie; caixas de sabão; fardos de redes; fardos de esteiras; fardos de chapéus; tubos de oxigenio; rolos de fimo; arame farpado e/aumento de 10 % Volumens de grande peso da Rede de Viação Cearense e Inspectoria Federal de Obras Contra as Seccas, serão pagos a 4\$500 dentro do horario e 5\$000 com extraordinario, por tonelada (peso), comprometendo-se a firma encarregada do serviço, a prestar algum auxilio para facilitar o trabalho quando necessario, como seja:—obter o guindaste da Rede de Viação Cearense e locomotiva para conduzir os carros.

Figura 17 - Jornal O LEGIONÁRIO. Contrato colectivo, 28/10/1933. No. 35, p. 4.

As discussões em relação aos valores pagos pelo serviço de carga e descarga dos navios, alimentaram os principais pontos de divergências entre os trabalhadores e os contratadores, e chegaram aos valores acima listados, que variavam de acordo com o

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

tipo de mercadoria, se poderia sofrer facilmente avaria, como por exemplo o transporte de café/algodão, ou de acordo com o peso. Se o serviço fosse realizado durante a semana era pago um valor um pouco abaixo do serviço aos domingos e também se fosse necessário o uso de guindastes.

Segundo colocado pela Legião Cearense as negociações obtiveram o êxito completo, proporcionando aos trabalhadores da praia a regularização dos valores salariais, e assegurou a justiça na distribuição dos serviços¹⁰. Seguindo a ordem do discurso legionário que se pautava na manutenção da ordem entre os trabalhadores como o principal meio para organizar o movimento e conquistar as suas reivindicações. E foi nesse contexto de conquista do Contrato que os legionários trouxeram 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.

A ideia de que a legião era o melhor caminho para as lutas dos trabalhadores através da união entre as classes, foi fortemente trabalhada nas páginas d'*O Legionário*, em contra ponto a bandeira das lutas de classes levantada pelos comunistas para resistir à exploração capitalista e promover o fim desse sistema econômico.

Dessa feita, a conquista do Contrato Coletivo e a implementação do *closed-shop*, serviu como argumento para a LCT se afirmar como sendo importante para as lutas dos trabalhadores, além de ser utilizado como propaganda. Mas, essa conquista só foi possível devido as ações dos trabalhadores portuários ao longo dos anos (década de 1910-1920), que aliadas as políticas de controle dos movimentos dos trabalhadores implementadas por Getúlio Vargas, e ao apoio da LCT, construíram um cenário em que o sistema se tornou possível. O *Closed Shop* 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(SILVA, 2003:198-202).

¹⁰ O LEGIONÁRIO. **Uma grande Victoria da legião**. N. 29,16/09/1933, p.9.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

O trecho acima citado do artigo legionário, é um dos vários que ganharam espaço ao longo das edições do jornal, 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.

Apesar do papel das sociedades mutualistas nas lutas dos portuários, esses trabalhadores também tiveram contato ou se associaram ao *Sindicato dos Trabalhadores Portuários*, que apesar de se afirmar mutual também defendia a resistência. Partindo da prerrogativa de que houve uma simultaneidade de 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”, não sendo possível estabelecer uma relação de hierarquia entre resistência e beneficência. Dessa feita, concordo com Fortes quando afirma que o socorro mútuo canalizava a solidariedade operária e tornava possíveis os elos de identificação, de construção de uma cultura solidária entre os trabalhadores (FORTES, 1999).

De modo muito constante, os trabalhadores portuários da cidade de Fortaleza, tinham os seus interesses defendidos e atendidos pelas associações, as quais eram utilizadas como meio para que os portuários, através das experiências de solidariedade, mesmo enfrentando os conflitos internos da categoria, estabelecessem laços de luta por melhores condições de trabalho e de vida. Assim, a conquista do Contrato coletivo representou uma vitória da categoria frente aos contratadores e as empresas de navegação.

O processo de construção e de conquista do autoconhecer-se, através das lutas, que muitas das vezes os trabalhadores do porto fizeram alianças com grupos políticos e instituições destacadamente com a LCT e grupos políticos ligados ao governo do Estado, de modo a realizar conquistas e mudanças na perspectiva de um grupo com necessidades comuns. Compreendi que os portuários de Fortaleza possuíam consciência de grupo, tal como aponta Thompson, no sentido de construção, tal como o próprio autor afirma: “a classe e a consciência são sempre o último e não o primeiro degrau do processo histórico” (THOMPSON, 1989)

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Entender o processo de conhecer-se dos trabalhadores portuários de Fortaleza, a partir das experiências cotidianas e das relações estabelecidas entre a *Sociedade Deus e Mar, Deus e União*, STPC e a Igreja, o governo varguista e a LCT só se torna possível quando os entendo os trabalhadores jogando e transitando, as vezes, concomitantemente, com essas forças para conseguir melhorar suas condições materiais de vida, de trabalho, negociando cargos dentro da Legião e dialogando com intelectuais ligados à Igreja e/ou grupos políticos.

BIBLIOGRAFIA

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.

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

CAPELATO, Maria Helena Rolim. **A imprensa do Brasil**. São Paulo: Contexto/ Edusc. 2º edição: 1994.

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

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.

FORTES, Alexandre. Da Solidariedade à Assistência: estratégias organizativas e mutualidade no movimento operário de Porto Alegre na primeira metade do século XX. In: **Cadernos AEL**, v. 6, n.10/11, 1999.

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

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

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.

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

THOMPSON, E. P. **Tradicón, revuelta y consciéncia de classe: estúdios sobre la crisis de la sociedade preindustrial.** 3ª Ed. editora Crítica- Grupo editorial Grijalbo, Barcelona, 1989. p. 37.