

A União dos Operários Estivadores do Rio de Janeiro e a regulamentação do trabalho de estiva no Brasil

The Rio de Janeiro União dos Operários Estivadores and the stowage work regulation in Brazil

Maria Cecília Velasco e Cruz*

Resumo: Levando-se em consideração um longo período histórico (séculos XIX-XX), e escolhendo a estiva como seu objeto de investigação, o artigo revela a centralidade do porto do Rio de Janeiro e da União dos Operários Estivadores do Rio de Janeiro para a compreensão do caminho que levou à preservação, na legislação trabalhista brasileira, de costumes e controles dos trabalhadores de estiva sobre aspectos essenciais do processo de trabalho estivador, tal como Oliveira Vianna, consultor jurídico do governo Vargas, uma vez explicitou. O eixo analítico central do artigo são as demandas operárias e patronais, assim como as lutas intraclasse e interclasses em torno do recrutamento da mão de obra e do processo de trabalho.

Palavras-chave: porto do Rio de Janeiro; sindicalismo estivador; legislação trabalhista.

Abstract: Taking into account a long historical period (19th-20th centuries) and selecting longshore labor as it's object of investigation, this article highlights the central role of the port of Rio de Janeiro and of the União dos Operários Estivadores (Stevedore Workers Union) of Rio de Janeiro in understanding the path which led to the inclusion within Brazilian labor legislation of customs and worker-imposed controls over key aspects of the stevedoring labor process, as once articulated by Oliveira Vianna, legal advisor to the Vargas government. The article's central analytical axis lies in the demands put forth by both workers and employers, as well as the intra- and inter-class struggles about the recruitment of labor and the organization of the work process.

Keywords: Port of Rio de Janeiro; stevedore unionism; labor legislation.

* Doutora em Sociologia pela Universidade de São Paulo (USP). Professora associada aposentada da Universidade Federal da Bahia (UFBA). Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-0806-5119>. E-mail: mcvcruz@gmail.com.

NUM TEXTO INTRIGANTE, mas pouco explorado por historiadores e cientistas sociais, Oliveira Vianna narrou que enquanto consultor jurídico do governo Vargas descobriu a existência no Brasil – não no setor industrial, mas entre os operários do porto – de “um código social legal operário”, isto é, um complexo de regras materializado em “práticas, costumes, e mesmo instituições administrativas não oficiais”, afirmando em seguida: “na elaboração dos diversos regulamentos [...] que nós, os [...] técnicos do Ministério redigimos, e que acabaram incorporando-se à Consolidação das Leis do Trabalho, [...] foram estes costumes que passaram para a lei. O nosso labor foi antes o de dar técnica legislativa [...] a esse complexo de normas e costumes que nos havia sido “revelado” e que regulava [...] a atividade dos nossos trabalhadores e as suas relações com o patronato”.¹

A afirmativa dá no que pensar. Os principais elementos a caracterizarem a história de certas categorias ocupacionais dos portos brasileiros são a presença longeva de fortes organizações sindicais, e a preservação na legislação trabalhista de um controle operário sobre dimensões essenciais do processo de trabalho, originado das lutas e ações políticas dos próprios trabalhadores. Tomando a estiva como objeto de investigação, este artigo procura mostrar que no cerne desta cadeia de acontecimentos, vigente até as reformas institucionais e privatizações motivadas pela difusão do neoliberalismo e pela introdução dos contêineres, estão o porto do Rio de Janeiro e seu movimento operário. Essa é a realidade, mas não a memória. Tanto a história socioeconômica e política do porto carioca como a história dos seus trabalhadores permanecem encobertas por densas névoas de esquecimento.

A historiografia sobre o sindicalismo portuário carioca é escassa, podendo ser dividida em dois conjuntos – estudos que englobam de modo lateral os portuários e marítimos em pesquisas mais amplas sobre o movimento operário, o que apaga as especificidades dos seus processos de trabalho, modos de vida e organismos sindicais;² e estudos que tomam os operários do café e trapiches, os trabalhadores do cais do porto e os estivadores como um objeto central de pesquisa.³ Todas essas investigações abordam, no entanto, o sindicalismo na Primeira República. Apenas Cruz recua ao século XIX para analisar a configuração do mercado de trabalho portuário no oitocentos. Por outro lado, não existem trabalhos historiográficos sobre os sindicatos do porto do Rio de Janeiro durante o governo Vargas, nem tampouco durante os dias de hoje. Apesar da relevância política e econômica da grande cabotagem atlântica nacional, até os anos 1960, a ação sindical dos marítimos continua ignorada pelos

1 OLIVEIRA VIANNA. *Instituições políticas brasileiras*. Primeiro volume. Belo Horizonte: Itatiaia, 1987, p. 17-18.

2 FAUSTO, Boris. *Trabalho urbano e conflito social, 1890-1920*. São Paulo: DIFEL, 1976. BATALHA, Claudio. *Le Syndicalisme “Amarelo” a Rio de Janeiro, 1906-1930*. 1986. Paris. Tese (Doutorado em História) – Université de Paris I, Paris, 1986.

3 ALBUQUERQUE, Marli Brito Moreira de. *Trabalho e conflito no porto do Rio de Janeiro, 1904-1920*. 1983. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, UFRJ, Rio de Janeiro, 1983. CRUZ, Maria Cecília Velasco e. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. 1998. Tese (Doutorado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, São Paulo, 1998. ARANTES, Erika Bastos. *O porto negro: trabalho, cultura e associativismo dos trabalhadores portuários no Rio de Janeiro na virada do século XIX para o século XX*. 2010. Tese (Doutorado em História) – Instituto de História, UFF, Niterói, 2010.

historiadores. O mesmo pode ser dito acerca dos operários do carvão. Não há estudos sobre sua vida sindical.

As afirmativas de Oliveira Vianna caíram, portanto, num vazio historiográfico, permanecendo bastante obscuras. Afinal, qual era o conteúdo do “código social legal operário” que ele diz ter descoberto no porto do Rio de Janeiro? Qual era o complexo de “regras”, “práticas” e “costumes” que os “diversos regulamentos” aludidos incorporaram? Este é o tema que de modo mais específico é costurado no artigo através das ações dos estivadores. Não pretendo, contudo, explorar o sindicalismo estivador em todas as suas dimensões sociais, éticas, políticas e ideológicas. Nem todos os atos, ideias e costumes dos estivadores serão abordados aqui. O eixo analítico do texto serão as demandas operárias e patronais, e os embates intraclasse e interclasses em torno do processo de trabalho e do recrutamento da mão de obra.

Situada na longa duração, a narrativa está subdividida em dois blocos temáticos que abrangem basicamente, mas não exclusivamente, dois períodos históricos – o século XIX e o século XX. O primeiro aborda alguns aspectos contextuais marcantes. Refere-se, assim, ao porto do Rio de Janeiro propriamente dito e à configuração das relações de classe surgidas na estiva carioca. O segundo privilegia os operários de estiva do Rio de Janeiro e suas ações de negociação e conflito ao longo de todo o século XX. O tradicional corte cronológico em 1930 não é enfatizado, e isso por um motivo bem simples: feita a partir das ações dos trabalhadores, o que esta pesquisa histórica traz de novo são as linhas de continuidade mantidas na sombra, e não tanto as de corte e separação, sempre mais iluminadas e examinadas.

CENTRO DE UM FORTE comércio marítimo com a região do Prata e a África, as atividades comerciais da cidade do Rio de Janeiro cresceram continuamente após a descoberta de ouro e diamantes em Minas Gerais. Tornada capital da colônia em 1763, e mais facilmente ligada ao planalto central pelo Caminho Novo, a cidade atraiu a exportação daquelas riquezas minerais e a importação de tudo que necessitasse vir de fora para o abastecimento da região mineradora, inclusive os escravos africanos. O porto do Rio de Janeiro converteu-se, assim, no principal centro intermediário do tráfico entre a África, a região mineradora e Lisboa. Ao findar o século XVIII, era o maior porto da colônia, sua região tributária abarcando vários povoados de Minas Gerais, São Paulo, Mato Grosso e Goiás, bem como inúmeros portos pequenos do litoral centro-sul. Já nessa época, configuravam-se, portanto, dois alicerces fundamentais da vitalidade portuária carioca – uma hinterlândia terrestre em expansão e uma face oceânica que articulava o porto a vários continentes.

O desenvolvimento acelerado da urbe e do porto só ocorreu, no entanto, no transcorrer do oitocentos, sob a impulsão de vários fatores, entre os quais a vinda da família real

portuguesa, a abertura dos portos ao comércio estrangeiro, a cafeicultura no vale do Paraíba e o recrudescimento do tráfico negreiro. Após a independência, a cidade consolidou sua posição de capital, e se tornou um núcleo urbano movimentado, cheio de escravos e lusitanos pobres. Única metrópole do país, o Rio era um imenso mercado consumidor, um empório importador de matérias-primas e manufaturas, abastecedor de vastas regiões agrícolas, e redistribuidor de cativos, carvão de pedra e produtos manufaturados. Escoava praticamente toda a produção cafeeira do estado do Rio, da Zona da Mata, do Espírito Santo e do nordeste de São Paulo, concentrando na cidade as atividades de beneficiamento, venda e exportação dos grãos. As importações também eram enormes, razão pela qual a renda da alfândega carioca foi mais da metade da renda alfandegária nacional durante todo o século XIX. Nas primeiras décadas republicanas, já ultrapassado por Santos na exportação de café, o Rio continuava inalcançado tanto em número de navios entrados, quanto na tonelagem das embarcações.

Tal desempenho está ligado ao desenvolvimento da infraestrutura física e de gestão do porto, assunto sobre o qual é importante esclarecer alguns pontos relevantes. Devido à enorme pressão sobre a aduana, D. João introduziu, em 1810, o “despacho por estiva” na alfândega do Rio de Janeiro. A novidade do seu decreto – acompanhado de uma lista incluindo ferro, máquinas, caixas, carvão mineral, sal, fumo, madeiras, couros, charque, cereais, vinho, azeite, etc. – foi produzir duas formas distintas de despacho. O das mercadorias de selo e o dos então denominados “gêneros de estiva”, ou seja, todos aqueles incluídos na relação acima mencionada. As primeiras eram descarregadas e despachadas na alfândega. Já os segundos passaram a ser conferidos e avaliados sobre água, isto é, na embarcação, com base em estimativas de peso, quantidade ou volume. A partir destas estimativas calculavam-se os impostos devidos, e os gêneros podiam ser descarregados em outros locais.⁴ O despacho por estiva dilatou, assim, as esferas de trabalho no mar e ajudou a configurar uma separação entre o trabalho de armazenagem e condução de mercadorias feito em terra e o trabalho de estiva, feito a bordo, estimulando também uma forma desintegrada de expansão portuária, ao desviar da alfândega grande parte das importações estrangeiras. Com isso provocou um processo de renovação institucional que, por sua vez, levou à criação do trapiche alfandegado, estabelecimento comercial privado dotado de uma delegação da Fazenda para conferir volumes, efetuar despachos e arrecadar impostos. A expansão oitocentista do porto se deu, por conseguinte, sobretudo pela multiplicação de infraestruturas portuárias privadas. Tanto na importação quanto na exportação, as fronteiras do porto se confundiam com redes privadas de armazenagem e beneficiamento de mercadorias, com grande destaque para o café. No início da República, o porto do Rio de Janeiro era, assim, um enorme sistema desintegrado, disperso e espalhado no continente e em várias ilhas da baía de Guanabara, formado por unidades públicas e privadas com infraestruturas tecnologicamente bastante diferenciadas.

⁴ CRUZ, Maria Cecília Velasco e. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces. *Tempo*, n. 8, p. 123-147, dez. 1999.

Materializava, portanto, iniciativas humanas de diferentes naturezas e tempos históricos, com a preservação de estruturas antigas sólidas e/ou relativamente precárias ao lado de outras bastante modernas e bem equipadas.

Esse sistema complexo era um local de trabalho secularmente marcado pela escravidão. Narrativas sobre as turmas de negros escravizados pelas ruas carregando à cabeça sacas de café estão presentes em quase toda a literatura de viagem, mas no porto os cativos estavam por todos os lados, labutando nos cais, nas pontes de embarque, nos trapiches e na alfândega. Os escravos também povoavam o mar, sobretudo como marinheiros. É por isso que, na primeira metade do século XIX, a região portuária chegou a ser descrita como uma feitoria africana, mas depois o panorama mudou. Com o fim do tráfico, os cativos começaram a ser vendidos para as áreas agrícolas, enquanto levas crescentes de imigrantes chegavam ao Rio. Apesar de ainda haver na corte 29.882 escravos segundo estatística de 1885,⁵ após a Abolição, e mesmo com o deslocamento de libertos para a cidade, a entrada contínua de europeus alterou a composição do operariado, aumentando o número relativo de brancos estrangeiros. Ajudou também a produzir o acúmulo de indivíduos ociosos ou subempregados.

Ora, justo nesses mesmos anos, os navios redesenharam a dinâmica laboral do porto. No tempo da vela, o trabalho de carga e descarga dos navios envolvia os marinheiros, embora um núcleo de cativos treinados na estivagem de porões também existisse. O crescimento dos estivadores como uma fração de classe diferenciada na força de trabalho aconteceu, todavia, nas duas últimas décadas do século XIX com a crescente substituição da vela pelo vapor. O alto custo dos vapores transatlânticos, a sua regularidade no mar, a formação das grandes firmas de transporte marítimo e a necessidade de se ter um *turn around* rápido das embarcações expandiram em terra a comunidade de trabalhadores dedicados à estiva. Já bem delineado nos anos seguintes à Abolição, esse processo de formação de classe envolveu a atração de marujos brancos, porém majoritariamente pretos e pardos, desembarcados dos veleiros; envolveu também a absorção de libertos e imigrantes recém-chegados ao Rio, bem como daqueles que já vivendo na corte frequentavam o porto à procura de trabalho.

Como o comércio exterior brasileiro era quase todo feito por companhias estrangeiras, o imperativo de achar com rapidez estivadores em portos distantes da casa matriz acarretou o florescimento de cadeias de intermediação. No início da cadeia estava o consignatário ou agente, o qual era sempre uma casa comercial importante, em geral constituída por indivíduos da mesma nacionalidade da companhia marítima representada. Firmas comerciais, elas próprias, com atividades muito diversificadas, as agências providenciavam a carga e descarga dos navios, pagavam contas, defendiam interesses dos seus representados, mas quase nunca iam à rua contratar operários. Tal tarefa era realizada sobretudo por firmas

5 ALLAIN, Emile. **Rio de Janeiro** – Quelques donnés sur la capitale et sur l'administration du Brésil. Rio de Janeiro: Lachaud & C., 1886. p. 120-121.

empreiteiras de estiva, o estreitamento das relações entre agentes e empreiteiros sendo simultâneo à aglomeração de grandes contingentes de estivadores na região portuária.

No período compreendido entre 1890 e 1912, das 47 firmas citadas, em pelo menos uma fonte, Cruz conseguiu examinar a estrutura econômica de 18 empreiteiras de estiva envolvidas em disputas operárias.⁶ Os dados reunidos mostram que o setor era dominado por negócios de pequeno e médio porte, sendo marcado por uma evidente interdependência entre os agentes e os empreiteiros. Cada agente operava com um número restrito de firmas empreiteiras, escolhas que produziam vínculos estáveis e que implicavam variações recíprocas na demanda por serviços de estivagem. Essas variações eram, contudo, muito mais marcantes para os agentes do que as verificadas no movimento marítimo do porto como um todo. Assim, as irregularidades quanto ao dia e hora de ancoragem dos vapores impactavam fortemente a atividade das empreiteiras, estimulando o emprego de mão de obra ocasional.

No caso da estiva, todas as manhãs, e às vezes também à tarde, os operários agrupavam-se principalmente no cais dos Mineiros e eram contratados pelo encarregado da firma empreiteira, segundo as necessidades do dia, através da “chamada livre”, na “parede”,⁷ tal como foi assim relatado:

- E ele escolhia como?

- Ué! Você ia trabalhar; aqui num ponto tem 100 pessoas, tem que tirar 50, ele ia tirando assim [faz um gesto apontando o dedo]. Todo mundo esticava a mão assim [o informante levanta a mão para o alto] ... Então, chegava lá [bateu palmas], um está sentado esperando trabalho, outro cochilando. Aí levanta todo mundo, encostava, aí ele mandava: - 'Levanta a mão!' É, pega, é. Pegava ali quem ele queria.⁸

Quem não era escolhido em geral ficava por perto, matando o tempo ou contando arranjar um biscoite que produzisse alguns trocados. A aposta fazia sentido porque o sistema portuário estava entremeado à malha urbana e cercado por botequins, armazéns, cocheiras, estaleiros, oficinas, serrarias, e até uma fábrica de tecidos. Coalhada de cortiços e fonte de múltiplos empregos, a região portuária era um lugar cosmopolita, pois no porto desembarcavam anualmente milhares de pessoas oriundas do estrangeiro ou dos quatro cantos do país. Assim, a forte presença operária e o trânsito humano intenso transformavam a região em um espaço privilegiado para a troca das experiências subalternas – locais e forâneas. Lá os trabalhadores podiam cruzar o cotidiano da fábrica e da oficina com o do mar e o do porto, suas vivências e saberes embasando o crescimento de um sólido movimento sindical.

Como negros e brancos, portugueses, italianos, espanhóis e brasileiros acabaram misturando-se na massa de trabalhadores livres ocasionais da cidade é algo pouco analisado pela historiografia. De qualquer forma, é notório que no porto do Rio de Janeiro não se

⁶ CRUZ, op. cit., 1998.

⁷ Jargão portuário, designa tanto o sistema de contratação da mão de obra como o local onde os operários são recrutados e os grupos de trabalho são formados.

⁸ LOPES, Vitorino. **Vitorino Lopes (depóimento, 1979)**. Entrevista concedida a Maria Cecília Velasco e Cruz. Favela Dois Irmãos, Rio de Janeiro, 19 mar. 1979.

produziram entre os trabalhadores avulsos enclaves ocupacionais baseados em critérios étnicos, raciais ou religiosos. Pelo contrário, ao se organizarem definitivamente, tanto os estivadores e carvoeiros, como os carregadores e operários do café fundaram sindicatos que não faziam distinções de cor, nacionalidade e religião. Foram práticas surgidas nesse mundo do trabalho ocasional que se infiltraram na lei como se verá adiante. Antes, porém, três observações cruciais.

A primeira refere-se ao porto e às relações de força na estiva. Visto como um conjunto ultrapassado de trapiches, o sistema portuário carioca foi em grande parte arrasado na primeira década do século XX, a fim de dar lugar à construção, por iniciativa do Estado, de um porto inteiramente novo. A expectativa geral era a de que o maior calado do cais e seu maquinário moderno provocassem uma revolução nos métodos de trabalho, com a eliminação total dos saveiros e das descargas no mar. Contudo, por uma série de razões, o porto edificado começou a funcionar de modo deficitário, o que gerou fortes movimentos patronais contra a obrigatoriedade legal de atracação e de trânsito de todas as cargas no cais modernizado.⁹ Cabe enfatizar, então, contra a suposição de Lobo e Albuquerque,¹⁰ que a edificação de um porto moderno, arrendado à iniciativa privada até o início da década de 1930 e em operação desde 1910, não acarretou nenhuma alteração drástica dos métodos laborais, nem reduziu o mercado de trabalho avulso dos estivadores. Também não levou a uma concentração do poder patronal privado como a efetivada em Santos pela Companhia das Docas. Aconteceu o oposto. Ao recusarem a obrigatoriedade de atracação, ao reivindicarem a descarga simultânea para terra e para o saveiro, e ao conseguirem manter a prática de despacho sobre água, os agentes dilataram as fronteiras do porto, fragilizaram o poder econômico dos arrendatários do cais, mantiveram muitas firmas estivadoras operando no sistema e, deste modo, contribuíram para conservar esferas de trabalho e relações de força configuradas no oitocentos.

A segunda tem a ver com a estruturação peculiar das relações de emprego na estivagem dos vapores de cabotagem. Por ser a capital do Brasil, a única metrópole e o maior centro redistribuidor de mercadorias do país, o Rio de Janeiro foi escolhido para ser a sede e o porto de armamento das três maiores empresas de navegação brasileiras – o Lloyd Brasileiro, a Comércio e Navegação e a Nacional de Navegação Costeira. Destas, somente o Lloyd estivava seus navios com mão de obra avulsa. As outras duas empresas, que conjugavam o transporte marítimo de cargas e passageiros com intensas atividades industriais e comerciais próprias, trabalhavam no Rio com estivadores fixos e mensalistas. Alheios aos sindicatos, esses homens, quase todos portugueses, eram mantidos com casa e comida isolados em ilhas próximas à orla marítima de Niterói, formando um verdadeiro enclave estrangeiro apartado

9 CRUZ, Maria Cecília Velasco e. O cais do porto no crivo da política: a burguesia mercantil e a modernização portuária no Rio de Janeiro da Primeira República. In: CRUZ, Maria Cecília Velasco e; LEAL, Maria das Graças de Andrade; PINHO, José Ricardo Moreno. (org.). **Histórias e espaços portuários**. Salvador e outros portos. Salvador: Edufba, 2016. p. 289-335.

10 LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. **História do Rio de Janeiro** (do capital comercial ao capital industrial e financeiro). Rio de Janeiro: IBMEC, 1978. ALBUQUERQUE, op. cit., 1983.

da força de trabalho estivadora global do Distrito Federal. Essa então chamada “estiva livre” era, na verdade, prisioneira do capital, constituindo um fator de tensão permanente do sindicalismo estivador carioca durante toda a primeira metade do século XX.

A terceira e última observação é teórica e diz respeito ao processo de trabalho estivador anterior à introdução do contêiner. A estiva é o serviço de movimentação de mercadorias a bordo em carregamento ou descarga, envolvendo a arrumação ou retirada da carga no porão e no convés. Os operários trabalhavam em grupos chamados “ternos”, um para cada guindaste e para cada porão, sob a coordenação do contramestre de porão, que por sua vez seguia orientação do contramestre-geral, e este a do comandante do navio. Ao contramestre-geral competia escolher os operários na “parede” e assegurar um fluxo de trabalho adequado, coordenando e dirigindo o serviço no navio como um todo. Ele raramente descia aos porões, sua função de coordenação e direção sendo compartilhada com seus ajudantes, já que estes trabalhavam nos porões ao lado dos demais membros do terno.

A partir do momento em que a sequência de arrumação da carga era sabida e os ternos eram distribuídos, os operários assumiam junto com os contramestres de porão o controle da organização imediata do trabalho, em um processo que podia ser mais ou menos democrático a depender das relações pessoais e hierárquicas existentes entre os contramestres e o terno. É que na estiva, com exceção dos granéis líquidos ou sólidos, não havia uma estruturação tecnológica prévia do trabalho, nem um sistema interligado de máquinas que comandasse a atividade produtiva e a subdividisse em ações especializadas e parcelares, disciplinando e subordinando os trabalhadores. Os movimentos corporais laborais não eram regulares e repetitivos, mas diversificados e fruto da conjugação de uma série de fatores aleatórios, como a natureza e o estado da carga; as dimensões e a forma dos porões; as condições do mar e do tempo; etc. Assim, o importante era **saber dominar uma determinada situação de trabalho**, o que implicava um grau razoável de liberdade e de autonomia de ação. Somente raciocinando e desenvolvendo sua criatividade é que os estivadores conseguiam enfrentar situações inesperadas de estivagem. A organização do trabalho apoiava-se em regras aprendidas *in loco*, trabalhando junto, por homens que viviam todo o ciclo de operações envolvido no processo de trabalho e que tendiam a se tornar estivadores completos, capazes de assumir posições de mando.

Fundamental ressaltar, então, o contraste entre as experiências decorrentes da “parede” e do processo de trabalho. Na “parede”, os trabalhadores avulsos viviam momentos de intensa fragilidade, pois estavam à mercê daquele que compunha os ternos através da escolha de quem iria trabalhar. A presença nos locais de engajamento de um número de indivíduos sempre maior do que os postos de trabalho a serem distribuídos potencializava a disputa por emprego e o surgimento de favorecimentos e conflitos. Já na estivagem esta fragilidade desaparecia, não só porque os operários controlavam o processo de trabalho, mas também porque a interdependência de suas operações, o fato da segurança de todos

depender de cada um e a circunstância da folha de pagamentos ser dividida igualmente entre os membros do terno impunham a lógica da cooperação, apaziguando a competição interindividual e estimulando as ações coletivas. A despeito dos conflitos e cordialidades existentes tanto na “parede” quanto no processo de trabalho, e apesar da diversidade das respostas operárias em cada momento e lugar, é possível assegurar que na raiz do sindicalismo estivador existia sempre, de algum modo, uma dialética da solidariedade e da rivalidade relacionada a esse contraste estrutural, marcante na vida de todos os trabalhadores de estiva ocasionais.

As PRIMEIRAS GREVES relevantes dos estivadores cariocas ocorreram na última década do século XIX. Lideradas cada qual por associações que não vingaram, essas disputas visaram alterar aspectos significativos do cotidiano de trabalho. Reunidos no Grêmio Popular dos Estivadores, durante a paralisação de 1891, os operários revelaram que eram contratados pelos empreiteiros e colocados ao largo de prontidão, à chuva ou ao sol, mas retornavam de bolsos vazios quando os vapores esperados não chegavam. Por essa e por outras, queriam condições mais dignas de trabalho. Desta greve resultou a assinatura por empreiteiros e operários do primeiro regulamento que se tem notícia na estiva carioca. Era composto por três determinações apenas: o salário acordado, incorporando o aumento pedido (5\$000 por dia e 6\$000 por noite); o pagamento de meia diária noturna ou diurna em casos de condução para tarefas que não acontecessem; e a obrigatoriedade de todo operário sujeitar-se a ocupar o lugar indicado pelo contramestre, o que sinaliza a presença de resistências à prerrogativa patronal de organizar o processo de trabalho. Já em 1895, as questões foram de outra natureza. A greve, que produziu um ganho salarial expressivo (8\$000 pelo serviço diurno e 12\$000 pelo noturno), foi precedida por uma enorme agitação feita pelo coronel Francisco Alves Pessoa Leal, um solicitador de auditórios megalômano, a fim de congregar os estivadores num centro, fundado e chefiado por ele,¹¹ com o objetivo de contratar diretamente o trabalho com as agências de navegação, eliminando a intermediação dos empreiteiros. Segundo seus escritos de jornal, os brasileiros foram aqueles que mais se mobilizaram com o seu intento fracassado, e que por isso começaram a ser discriminados em favor dos imigrantes.¹² É difícil comprovar a veracidade dessa última informação, mas um fato é inquestionável – a vanguarda daqueles que iniciaram a organização definitiva da classe era quase toda formada por homens nascidos no Brasil.

Dos 25 sócios que, em 1903, fundaram a União dos Operários Estivadores (UOE), sabe-se a nacionalidade de 21. Destes, 18 (85,7%) eram brasileiros e três (14,3%) eram

11 Dois nomes são usados na imprensa para se referir a este centro: Associação dos Homens Trabalhadores e União dos Trabalhadores de Estiva.

12 Para uma análise desta greve cf. CRUZ, Maria Cecília Velasco e. Solidariedade x rivalidade: a formação do sindicalismo estivador brasileiro. **História Unisinos**, n. 6, p. 29-62, 2002.

estrangeiros. A presença marcante dos brasileiros também é visível na direção do sindicato. Tanto nas primeiras diretorias eleitas quanto no grupo de operários escolhidos para fiscalizar o processo de trabalho, a relação proporcional entre brasileiros e estrangeiros se mantém inalterada e bem maior do que no conjunto da força de trabalho estivadora, onde a participação dos brasileiros era da ordem de 62% e a dos estrangeiros de 38%. Na UOE, os brasileiros só eram minoria entre os contramestres: 79,1% eram estrangeiros e 20,9% brasileiros, o que de certo modo referenda a denúncia do frustrado reformador social de 1895.¹³

Sob vários aspectos, a iniciativa dos brasileiros se deve a seus laços sociais. 60,5 % dos estivadores cariocas eram pretos, pardos e fulos, e destes, 75,8% eram brasileiros.¹⁴ Descendentes de escravos e libertos, os quais na primeira metade do oitocentos faziam quase todo o trabalho braçal do porto, os operários nacionais negros e mestiços tinham raízes disseminadas na história da ocupação; e majoritários na força de trabalho estivadora marcavam fortemente a cultura do grupo, não só no Rio como em outros portos também. Assim, não é estranho que partisse deles o ímpeto de organizar a classe, ainda mais se forem considerados o ambiente racista e pró-imigrante do período, bem como os desejos de vida independente e cidadã que orientavam a conduta daqueles que haviam conhecido o peso da escravidão.

Ora, no fim do século XIX, já existia na cidade uma agitação republicana, abolicionista, positivista, porém sobretudo socialista contribuindo para o surgimento de ações que buscavam criar canais operários de expressão político-partidária e responder às crescentes reivindicações dos trabalhadores. Discutir as iniciativas que então subordinavam as sociedades operárias ao partido, mas que no começo do século XX passaram a lhes atribuir um valor cada vez maior como órgãos de luta, extrapola aos objetivos deste artigo. Vale observar, contudo, que a questão da “chefia”, isto é, da “direção da classe”, gerou embates entre líderes operários e lideranças estranhas ao operariado em ambos os momentos históricos. Em 1903 e 1904, por exemplo, a despeito das fronteiras fluidas entre suas respectivas áreas de influência, em oposição ao médico socialista Vicente de Souza e ao Centro das Classes Operárias estavam o gráfico socialista José Hermes de Olinda Costa, o jornal *Brazil Operário* e vários sindicatos partidários da ideia de que a emancipação operária era obra do próprio operário. Foi dentro desse campo político delimitado pelo “exclusivismo operário” defendido por militantes anarquistas e socialistas com visões de mundo nem sempre convergentes que a UOE surgiu, com a adesão dos trabalhadores de estiva às greves que, em agosto de 1903, paralisaram a cidade, numa luta em prol das oito horas de trabalho. Atendendo ao chamado da comissão de propaganda dos chapeleiros, os estivadores concentraram suas exigências nas condições de trabalho. Além da jornada de oito horas e demandas relativas aos feriados e às interrupções para descanso e alimentação, reivindicaram que os patrões se incumbissem do embarque e

13 Ibidem.

14 Idem. Tradições Negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Tráspiche e Café, 1905-1930. **Afro-Ásia**, n. 24, p. 243-290, 2000.

desembarque dos operários por meio de reboques, acabando com a sobrecarga de fazê-los remar os saveiros até os vapores ancorados ao largo.

Essa greve surpreende pela sua dinâmica. Apesar de não existir uma estrutura sindical por trás do movimento, e apesar da forte utilização de fura-greves, não houve tumultos nem brigas. Os estivadores comportaram-se de modo disciplinado, deliberaram alterar para nove horas de trabalho a jornada inicialmente exigida e, depois de oito dias de greve, mudaram de tática, resolvendo trabalhar, mas aparecendo na “parede” apenas nas horas em que eles próprios haviam determinado. Até quando esta rebeldia durou não se sabe, porém, em janeiro de 1904, os estivadores já estavam trabalhando por um período de nove horas, conforme se vê em carta divulgada nos jornais. Ou seja, com esta forma de luta calcada em um desafio permanente às regras patronais, os estivadores reduziram a jornada de trabalho, ao tempo em que, ajudados pelo anarquista Pausilippo da Fonseca, iniciaram também a construção da UOE.¹⁵

Dela podiam fazer parte um número ilimitado de estivadores, inclusive os contramestres, desde que acatassem “a sua lei”, mas não os gerentes e operários “traidores da classe”. A agremiação tinha por fim “proteger, defender e trabalhar” pela elevação “moral, intelectual e material da classe”, com a obrigação de buscar “estreitar os laços da solidariedade operária com todas as associações congêneres, dentro e fora do país”, e o dever de auxiliar os sócios “quando vítimas de injustiças”. Para tanto, cabia a ela “resolver as questões entre os operários e patrões”; comemorar “o seu aniversário e o dia Primeiro de Maio”; criar uma biblioteca e aulas de instrução; **fiscalizar** o serviço de estiva; **regulamentar** as condições do trabalho, tendo sempre em vista os interesses do trabalhador”; podendo, ainda, **contratar diretamente** o serviço de carga e descarga dos navios”. O artigo 11 prevenia que a sociedade não garantia trabalho aos afiliados, mas empregaria “todos os meios a seu alcance” para que tivessem “sempre preferência nos embarques”, aviso conjugado ao artigo 52: “a matrícula [...] é condição indispensável para qualquer pessoa ser reconhecida como trabalhador de estiva.”¹⁶

Para implementar esses objetivos, próprios de um órgão *closed shop*, a UOE foi dotada de uma arquitetura institucional que apesar de prever a gratuidade de todos os cargos administrativos (artigo 56), possuía traços específicos incomuns nas sociedades operárias coevas. Refiro-me à obrigatoriedade de afiliação sindical para o reconhecimento da identidade ocupacional do trabalhador de estiva; à presença de um fiscal-geral como parte da diretoria; à designação pelos diretores de um corpo de fiscais auxiliares do fiscal-geral, gente de sua confiança; à eleição de um conselho deliberativo com atribuições de julgar e punir faltas

15 CRUZ, op. cit., 2002, passim. Além de conferências ideológicas, Fonseca fazia a escrituração da União até que uma assembleia aceitou no final de dezembro de 1903 o seu afastamento, inclusive da função de delegado da UOE junto à Federação das Associações de Classe. UNIÃO DOS OPERÁRIOS ESTIVADORES, *Livro de Atas das Assembleias Gerais Ordinárias, Extraordinárias e reuniões do Conselho*. Rio de Janeiro, 1903-1905, passim.

16 Arquivo Nacional. Estatutos da União dos Operários Estivadores, registrados em 5 ago. 1904. *Livro I do Registro de Sociedades Civis*. Rio de Janeiro: 1º Ofício de Registro de Títulos e Documentos. Ênfases minhas.

cometidas contra os regulamentos; aos mecanismos de controle coletivo das instâncias regulatórias e de subordinação dos fiscais e contramestres às regras votadas pelo conselho e assembleias gerais; e finalmente, aos canais formais abertos aos associados para o encaminhamento de reclamações e denúncias contra quaisquer companheiros, inclusive os fiscais e contramestres. Todos esses pontos estavam contemplados nos primeiros registros da União. Desde o início, portanto, projetou-se fundar um sindicato que controlasse a dinâmica do trabalho e convertesse a ocupação em uma reserva de mercado dos seus sócios.¹⁷

Ocorre que, para isso, a UOE precisava controlar as aglomerações tumultuosas na “parede”, disciplinando ao mesmo tempo os operários. Para tanto, compôs um regimento interno com regras de comportamento e começou a excluir de suas fileiras quem considerava não ter bons antecedentes. Essa conduta introduziu um racha no universo dos trabalhadores, gerando ressentimentos entre aqueles que foram barrados de aderir à sociedade. Por outro lado, a designação de fiscais e a intenção manifesta de intervir na “parede” e no processo de trabalho contestavam as relações capitalistas de produção usuais, e não foram bem recebidas por nenhuma das empreiteiras de estiva.

Terminada a greve, tudo indica que a firma L. S. Andrews começou a boicotar diversos sócios da UOE e a impor a presença de homens malvistos pelo sindicato nas turmas escolhidas para o serviço. Além disso, aproveitando-se dos rancores surgidos entre os trabalhadores, fomentou a formação de outra sociedade que ameaçasse os pleitos da União, o que de fato ocorreu com a fundação da Sociedade Regeneradora Beneficente dos Estivadores, reunindo os descontentes e inúmeros indivíduos estranhos à ocupação. Em 1904, a animosidade entre as duas sociedades ficou nas intrigas e coações, mas no ano seguinte os enfrentamentos tingiram-na de sangue.

1905 foi um ano relevante para a história da UOE. Houve um nítido aumento das decisões sobre os procedimentos de estivagem, a exemplo do limite decidido para a quantidade de sacos nas lingadas. Com isso, as contradições de classe se intensificaram, e com elas os choques violentos com os integrantes da Regeneradora, sempre submissos aos interesses patronais. Os momentos de maior tensão foram vividos durante a greve de junho. Apesar do empenho da Regeneradora em substituir os grevistas, a União conseguiu sustentar a paralisação por um período de 20 dias, só interrompido quando um novo regulamento foi acertado com os agentes e os empreiteiros. As condições estabelecidas incorporaram várias

17 É relevante compreender os perfis organizacionais dos sindicatos a partir das condições históricas de vida e de trabalho dos próprios operários. A arquitetura institucional acima referida não se deve a uma concepção abstrata de funcionamento sindical compartilhada por todas as associações reformistas. Controlar a “parede”, escalar no dia a dia grandes contingentes de trabalhadores ocasionais, fiscalizar o trabalho e assumir a gestão disciplinar dos operários escalados são tarefas inteiramente incompatíveis com a informalidade das diretrizes organizacionais dos sindicalistas revolucionários. Como revelam as atas da União, foi em função do aumento do serviço sindical que um salário foi aprovado para o 1º secretário em junho de 1904. Em 1915, fazendo toda a escrituração da UOE, sua remuneração era mais do que o dobro da ajuda de custos concedida ao presidente e ao fiscal-geral. Já a riqueza da União é sobretudo fruto dela ter se tornado uma entidade estivadora que empreitava o trabalho de estiva de certas companhias de navegação e outras empresas, o que gerava recursos financeiros consideráveis. Para uma posição divergente da minha Cf. BATALHA, Claudio. **O movimento operário na Primeira República**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2000.

reivindicações da sociedade, mas deixaram intocado o direito patronal de escolher e embarcar qualquer trabalhador, mantendo também indeterminada uma série de questões pontuais sobre a organização da produção, como o tamanho e o peso das lingadas. Ou seja, os pequenos conflitos relativos ao processo de trabalho e à imposição da *closed shop* continuaram, e, assim, também os embates violentos com os homens da Regeneradora, recorrentes até que esses indivíduos desapareceram, em 1906, como grupo organizado e inimigo da União.

A vitória da UOE foi talvez facilitada pelo constante trabalho de mobilização não só de si mesma como de outras categorias portuárias, trabalho este intensificado após a visita dos anarquistas Manoel Vasquez, secretário da Federação Obrreira Regional Argentina (FORA), e Constant Carballo, secretário da Sociedade de Resistência dos Obreros do Porto de Buenos Aires. Recebidos em 18 de outubro de 1904 no cais Pharoux pela UOE, pela Federação das Associações de Classe e suas oito sociedades federadas, todas elas com seus respectivos estandartes, os argentinos ficaram uma semana na cidade, durante a qual desenvolveram intensa atividade de propaganda e firmaram um pacto de solidariedade, pelo qual a União se comprometeu a organizar em associações de resistência todos os operários dos portos brasileiros. Tiveram início então as viagens pelo país, as excursões começando pelo porto de Santos. Em dezembro de 1904, o primeiro-secretário expôs ao conselho deliberativo os motivos que o levaram a Santos, e sua prisão. No mês seguinte, uma assembleia decidiu que se mandasse a Santos uma delegação a fim de fundar ou reformar a sociedade de estivadores daquele porto. Em fevereiro de 1905, presentes dois operários santistas, outra assembleia aprovou o relatório dos delegados que foram a Santos, e referendou o pacto de solidariedade firmado com a Sociedade Internacional União dos Operários, organismo que agremiava os trabalhadores de café, carroceiros e estivadores daquela cidade.¹⁸ Foi igualmente fruto desse mesmo esforço de organização que foram fundadas no Distrito Federal a Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Carvão e Mineral e a Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, ambas na sede da UOE, em 1905, quando já estava em curso a luta contra a Regeneradora.

Há que se dizer, contudo, que 1905 foi, de certo modo, um ponto de inflexão para a UOE ainda por outra razão. O regulamento que encerrou a difícil e longa greve desse ano só foi aceito pelo patronato com a mediação do deputado federal carioca Leite Ribeiro, fato que incentivou ajustes de estratégia. Assim, sem abandonar seu ethos de classe antipatronal, nem deixar de guerrear os empreiteiros no “chão da produção”, a União passou a cultivar com mais intensidade os contatos com as autoridades do país. A despeito das críticas sempre constantes de vários associados acerca de tais escolhas, houve um real afastamento das organizações que, a partir de 1906, irão compor as vertentes do

¹⁸ UNIÃO DOS OPERÁRIOS ESTIVADORES, *Livro de Atas das Assembleias Gerais Ordinárias, Extraordinárias e reuniões do Conselho*. Rio de Janeiro, 1903-1905, passim. Sobre o movimento operário no porto de Santos Cf. GITAHY, Maria Lúcia Caira. *Ventos do mar*. São Paulo: Editora Unesp/Prefeitura Municipal de Santos, 1992. SILVA, Fernando Teixeira da. *Operários sem patrões*. Campinas: Editora Unicamp, 2003.

sindicalismo revolucionário carioca. Na verdade, a semente já estava plantada. Apesar de ter apoiado a criação da Federação das Associações de Classe como órgão legislador avesso à ingerência de profissionais burgueses nos organismos operários, e de ter obedecido a sua decisão (janeiro de 1904) de não apoiar os foguistas da Marinha Mercante em greve contra o sorteio da armada por eles terem se ligado a “doutores” “sem o estigma da profissão e do sofrimento”, a UOE nunca abraçou as visões libertárias sobre a revolução e o Estado, nem tampouco se absteve de contatar políticos e autoridades. A 4 de junho de 1905, antes da greve acima aludida, uma comissão da União foi, por exemplo, à residência de Leite Ribeiro para lhe pedir a defesa junto ao governo central de certas medidas que a seu ver melhorariam a exportação de café.

Cabe, aqui, mencionar de passagem um aspecto de conhecimento geral – as particularidades da estrutura institucional da cidade do Rio de Janeiro e os canais abertos à articulação política dos atores. Sede do governo central, o Distrito Federal era uma unidade federativa singular, dotada de uma bancada própria de três senadores e dez deputados federais eleitos pelos cidadãos, porém governada por um Conselho Municipal atrelado a prefeitos escolhidos pelo Presidente da República; prefeitos cujos vetos eram apreciados pelo Senado federal e não pelo Legislativo municipal. Os órgãos de representação e mediação de interesses da cidade misturavam, portanto, a instância federal e a municipal, o que a tornava uma perfeita caixa de ressonância do governo central não só por abrigar seus poderes executivo e legislativo, como por ser objeto da sua constante intervenção.¹⁹

Zombar, carnavaлизar, bajular, mas também apelar, protestar e reivindicar usando as brechas políticas do sistema eram elementos culturais basilares das camadas subalternas cariocas. Sempre encarada pelos sindicalistas revolucionários como prejudicial à luta contra a dominação burguesa, a participação no jogo político formal foi, no entanto, praticada por inúmeras instituições populares, a exemplo das sociedades dançantes e carnavalescas, bem como por alguns sindicatos operários reformistas, sem que isso acarretasse subordinação aos interesses patronais. Este foi o caso da União. Mesmo nos períodos de grande envolvimento político e convergência com o governo central, seus integrantes seguiam confrontando os patrões e organizando os trabalhadores de estiva em outros portos nacionais.

Segundo o Centro de Navegação Transatlântica (CNTRJ), órgão que desde 1906 representava no Rio de Janeiro os agentes das companhias marítimas estrangeiras, o serviço

19 Estudos recentes têm relacionado tanto a força do reformismo sindical carioca às características da cidade como capital federal e grande metrópole, como evidenciado no papel da Câmara Municipal como instância reguladora acessível às demandas dos trabalhadores desde os tempos imperiais. Todavia, este é um tema que ainda pode ser bastante aprofundado. Qualquer estudo que eleja as organizações marítimas surgidas no Rio de Janeiro republicano como objeto de investigação descobrirá uma via de mão dupla entre estas organizações e o poder federal que, suspeito, falsificará a ideia predominante de um porto dominado pelo gangsterismo sindical. Cf., entre outros trabalhos, BATALHA, Claudio. Revolutionary Syndicalism and Reformism in Rio de Janeiro's Labour Movement (1906-1920). *International Review of Social History*, 62, p. 75-103, 2017. POPINIGIS, Fabiane. **Proletários de casaca**. Campinas: Editora Unicamp, 2007. TERRA, Paulo Cruz. **Cidadania e trabalhadores**: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906). Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio; Casa Civil; Arquivo-Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2013.

dos estivadores cariocas “era constantemente perturbado por pequenas lutas entre eles e a empresas de estiva”; por isso, em 1908, “ponderadas bem as razões de ordem pública e da desorganização do trabalho”, o CNTRJ admitiu que os empreiteiros concedessem à União o **monopólio do serviço e a gestão disciplinar da mão de obra**, referendando o sindicalismo *closed shop* no seu sentido mais amplo.²⁰ Um ano depois reconhecia que após o acordo e o Regulamento de 1908, a estiva entrara “em um período de mais ordem, disciplina e respeito [...] com as penas impostas aos delinquentes pela [...] diretoria [da UOE], de conformidade com os seus estatutos”.²¹ Em 1914, todavia, já mudara de opinião. Em suas palavras, desobedecido repetidamente o regulamento, as companhias de navegação “tinham chegado ao extremo de [...] ver desatendidas as queixas que eram obrigadas a formular. Incidindo essas queixas sobre membros de uma das partes no Acordo, cujos representantes eram os próprios juízes que julgavam das infrações, as reclamações não conseguiam [...] obter reparação que as corrigisse”.²² Nesse ano, o CNTRJ chegou a dar os primeiros passos para tentar esmagar a União através da fundação de uma Sociedade Protetora do Trabalho Livre similar à existente no porto de Buenos Aires, mas recuou em função do momento econômico, do estado amotinado dos trabalhadores de estiva e do pouco apoio obtido junto ao governo brasileiro.

Ora, os regulamentos acordados entre a UOE, as firmas empreiteiras (reunidas desde 1913 no Centro dos Empreiteiros de Estiva, CEE) e o CNTRJ representavam a imobilização de apenas um momento da contínua relação de luta entre capital e trabalho. Nunca significaram o fim dos conflitos entre as partes contratantes, nem tampouco entre os próprios operários. Como já apontado páginas atrás, era inerente à vida laboral dos estivadores a presença de duas lógicas de ação contraditórias. Uma, enraizada no sistema ocasional de contratação dos trabalhadores e que provocava a disputa cotidiana por emprego – a rivalidade – e outra, que emergia do processo de trabalho, necessariamente coletivo e por tarefa – a solidariedade. Em 1908, na medida em que pela imposição total da *closed shop* a UOE fechou o mercado de trabalho em torno da agremiação, assumindo a disciplinarização dos filiados, ela trouxe mais ainda para dentro de si mesma os problemas decorrentes da variação do serviço, e do fato consequente de que nem todos os sócios trabalhavam todo o dia. Este foi o quadro subjacente a uma série de conflitos intraclasse, como também de decisões e normas solidárias classistas que terão vida longa, sem nunca terem sido absorvidas pelo patronato.

Cruzada com uma conquista sindical sem paralelos – a **contratação direta** em junho de 1912 de todo o serviço de estiva do Lloyd Brasileiro, o que o transformava em entidade estivadora – e com rixas violentas contra o patronato baiano – em abril de 1912, a UOE

20 CENTRO DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA. **Relatório apresentado à Assembleia Geral em 16 de janeiro de 1909**. Rio de Janeiro: Typ. Heitor Ribeiro & C., 1909. A concessão está claramente expressa em dois artigos do regulamento assinado em abril/1908. Cf. OS ESTIVADORES. **Jornal do Commercio**, Rio de Janeiro, p. 4, 4 abr. 1908.

21 Idem. **Relatório apresentado à Assembleia Geral Ordinária em 26 de janeiro de 1910**. Rio de Janeiro: Papelaria Central, 1910, p. 6.

22 Idem. **Relatório apresentado à Assembleia Geral Ordinária em 28 de fevereiro de 1914**. Rio de Janeiro: Typ. do J. do Commercio, 1914, p. 22.

enviou um delegado à Bahia para fundar uma filial em Salvador, motivando uma sequência de confrontos só suspensa em agosto de 1913 com o assassinato do empreiteiro líder da luta antissindical local²³ –, a dialética da solidariedade e da rivalidade aflorou violentamente na União no último ano do governo Hermes da Fonseca, em um processo mesclado à adesão apaixonada à política hermista, mas aqui só abordado no que importa ao tema do artigo.

As rivalidades geraram embates envolvendo inicialmente poucos indivíduos. Em janeiro de 1914, dois sócios da União invadiram um navio e pediram trabalho à noite; nada conseguindo, começaram a atirar, ferindo um contramestre e matando um conferente de estiva. Fatos similares repetiram-se em fevereiro e abril, porém, em julho, com o início da Primeira Guerra Mundial e a interrupção quase completa do comércio exterior, os conflitos radicalizaram-se. Quando em dezembro, cerca de 500 estivadores presenciaram a escalação de apenas 60, um tiroteio produziu 14 feridos e dois mortos, entre os quais o fiscal-geral, acarretando a prisão de 80 operários. Na delegacia ninguém incriminou ninguém, mas dentro do sindicato as acusações de perseguições e favoritismos políticos se desdobraram numa crise institucional que durou mais de um ano. Os confrontos violentos continuaram em 1915; outro fiscal-geral foi assassinado; mais 16 operários foram feridos; duas diretorias foram destituídas; e 96 homens foram eliminados, sendo que 53 protestaram por escrito e foram readmitidos por outra assembleia, sete dias após sua eliminação. Entre os expulsos, havia indivíduos com muitos anos de estiva. Estavam todos lutando para voltar à UOE, pois só filiados podiam carregar e descarregar os navios. As expulsões maciças provocaram, por consequência, muitas misérias; no entanto, foi em meio a essas experiências traumáticas que a solidariedade começou a prevalecer. No fim de fevereiro de 1916, uma assembleia aprovou uma proposta sobre contramestres e divisão dos serviços. Moysés Zacharias da Silva, sócio antigo excluído e readmitido naqueles tempos conturbados propôs também, com o voto favorável do plenário, que a União mandasse imprimir a medida debatida, para que dela tivessem conhecimento todos os companheiros. Ao que parece, este foi o início dos debates sindicais sistemáticos sobre como distribuir o serviço na “parede” de modo a incluir o maior número possível de estivadores.

Na década de 1920, marcada por uma crise econômica que se arrasta até o fim do governo Artur Bernardes, as assembleias atestam a recorrência dessas discussões. Envolvendo a concessão de trabalhos leves aos estivadores idosos, e os direitos e deveres dos sócios antigos ou recém-admitidos, as polêmicas revelam desesperança (“acho muito difícil que dentro do sofrimento possa sair o alívio”²⁴) e ceticismo immobilista (como “os fiscais só irão servir

23 CRUZ, Maria Cecília Velasco e. A morte de João de Adão. Realidade e fantasia na memória operária de um crime. In: Negro, A. L.; Souza Evergton S.; Bellini, Lígia (org.). **Tecendo histórias**. Salvador: EDUFBA, 2009, p.199-230. Sangue no cais do porto: pai e filho na luta contra a União dos Operários Estivadores na Bahia. In: BACELAR, Jeferson; PEREIRA, Cláudio (org.). **Política, instituições e personagens da Bahia, 1850-1930**. Salvador: Edufba/CEAO, 2013. p. 179-213.

24 UNIÃO DOS OPERÁRIOS ESTIVADORES. **Livro de Atas das Assembleias Gerais Ordinárias, Extraordinárias e reuniões do Conselho**. Rio de Janeiro, 1921-1929. Fala de Leopoldo Bernardino de Coro, Assembleia geral ordinária, 20 out.1921, f. 50.

aos amigos”, discordo de todas as medidas “porque nenhuma vai suavizar os interesses dos sócios”²⁵), mas também sugestões precisas de como agir: “falou [...] José Ferreira, propondo que para cada associado seja dado um cartão numerado de 1 a 30, a fim de saber-se quantos dias o companheiro trabalhou, única forma que poderá se fazer o dividendo.”²⁶ Na realidade, apesar de suas posições diferenciadas, os trabalhadores parecem ter convergido para a ideia de que a solução do problema da divisão desigual do trabalho implicava também o controle da margem de ação dos contramestres.

Numa assembleia do final de outubro de 1921, depois da apresentação de uma proposta escrita obrigando os contramestres a “correrem escala”, uma proposição nesse sentido foi aprovada. Nessa mesma ocasião, decidiu-se também que os ternos seriam formados conjuntamente pelos contramestres e pelos fiscais, e que aqueles que tivessem feito duas continuações seguidas não poderiam trabalhar na manhã do dia seguinte. Contudo, transcorrido apenas um mês, o presidente da União comunicou à outra assembleia que a direção do Lloyd Brasileiro tinha considerado inaceitável a escala dos contramestres; cerca de três meses depois, tanto a ideia da troca periódica dos contramestres quanto a do envolvimento dos fiscais na formação dos ternos foram abandonadas, pois não tinham podido ser efetivadas direito. Em setembro de 1922, os trabalhadores aprovaram outra vez a mudança dos contramestres de três em três meses, mas fracassaram em vencer a oposição cerrada dos patrões. Em agosto de 1925, lendo em assembleia o seu relatório final, o presidente da UOE deu a conhecer as seguintes opiniões: “futuramente, a União será forçada a estudar [...] a forma pela qual tem de se reger os consócios designados como contramestres, porque o perigo está de a nomeação ser feita pelos empresários e armadores”; o CNTRJ e o CEE “é (sic) uma só entidade com 2 cabeças, sendo uma para resolver que sim, outra que não, e assim conserva-se essa entidade, que grande importância não tem, a fazer assombrações de toda a espécie no intuito de estancarmos [...] e nunca investirmos contra os empreiteiros”.²⁷ De fato, de 1908 até o fim da década de 1920, a União negociou cinco Regulamentos do Serviço de Estiva do porto do Rio de Janeiro. Nenhum deles determinou o rodízio de homens na “parede”, nem muito menos o rodízio trimestral dos contramestres, embora tenham referendado a contratação exclusiva dos sócios da UOE, fixado salários cada vez maiores e incorporado várias especificações sobre cargas especiais que minoravam a exploração da força de trabalho. Ou seja, somadas a esses regulamentos, as atas da União mostram de modo inequívoco que o rodízio adotado posteriormente é fruto de um processo de ensaio e erro que chega ao fim da Primeira República com resultados inconsistentes, sem conseguir superar a profunda cisão entre o grupo que, dirigindo a sociedade, trabalhava quase todo dia, e o grupo que, na dissidência, tinha dificuldade de trabalhar.

Com sucursais presididas por delegados seus em Niterói, Cabo Frio, Salvador, Ilhéus, Caravelas, Vitória, Paranaguá e São Francisco do Sul – portos onde buscou construir entidades

25 Idem. Declaração de Arthur Maia de Araújo, Assembleia geral extraordinária, 25 out.1921, f. 53.

26 Idem. Proposta de José Ferreira, Assembleia geral ordinária, 20 out.1921, f.51.

27 Idem. Relatório apresentado pelo presidente Luiz de Oliveira, 9 ago. 1925, f. 235-250.

de classe que emulassem a casa matriz – e dona de uma enorme fatia do mercado de trabalho estivador carioca, a UOE evitou lutar, no Rio, contra as maiores companhias privadas nacionais de cabotagem, baluarte de resistência às suas práticas monopolistas. Apesar de denunciar com frequência a “escravidão” da “estiva livre”, a União fez acordos financeiros pelos quais essas empresas lhe pagavam somas significativas em troca da liberdade local de contratação, estratégia que seguia um tipo de negociação já feito, desde 1913, com a Cantareira Viação Fluminense, e que se firmou com o tranco sofrido após o confronto de 1924.

Esse embate se prenunciou com a incorporação do Lloyd Nacional, de Martinelli & Cia, por Lage Irmãos em 1924. É que desde junho de 1922, a UOE fazia por tonelagem a estivagem carioca de toda a frota de navios da Casa Martinelli,²⁸ fato que confrontava a forma de gestão empresarial do incorporador. A despeito da busca de entendimento, a União não obteve de Henrique Lage a continuação do seu contrato, mantendo, contudo, a expectativa de que o cargueiro esperado para 10 de março ainda fosse desestivado pelos seus afiliados. Não foi o que aconteceu. Na manhã daquele dia e sem aviso da sua dispensa sumária, os homens que compareceram à “parede” do armazém 11 viram acostar ao referido cargueiro uma lancha de Lage & Irmãos repleta de portugueses da “estiva livre”. Já no convés do navio, esses operários rechaçaram qualquer conversa com os estivadores sindicalizados, iniciando um tiroteio que envolveu centenas de indivíduos, feriu algumas dezenas, ceifou a vida do chefe do tráfego do Lloyd, motivou a prisão de muitos estivadores avulsos e provocou a ordem de fechamento por três meses da UOE, prazo abreviado pelo Ministro da Justiça após o recebimento de um memorial com as justificativas da sociedade. Não tenho evidências de outros embates violentos com os homens da “estiva livre”, mas a trégua tinha o seu preço, como bem atestam os registros sindicais. Em 1928, o presidente da União relatou aos companheiros que fora à Ilha do Vianna numa tentativa de reaver a estivagem do Lloyd Nacional. Apesar do fracasso, não voltara de mãos vazias porque Henrique Lage propusera pagar 1:000\$000 réis mensais à UOE para operar o Lloyd sem interferências, tal como já fazia para ter paz na operação da Costeira. Não era o mais vantajoso para a classe, mas achara por bem aceitar.²⁹

Organização sindical bastante sólida, a União estava inserida na política da capital sempre ao lado das forças no poder. Seus dirigentes eram recebidos por membros do Executivo federal, que a prestigiavam e chegavam a intermediar demandas trabalhistas como o Regulamento de 1928, patrocinado pelo ministro da Justiça. Seus sócios participavam dos pleitos municipais, apoiando ativamente a eleição para o Legislativo municipal ou federal de determinados candidatos, numa ação que ia além do alistamento eleitoral e do voto. Em janeiro de 1925, um numeroso grupo de sócios da UOE fundou o Centro Político Independente dos Operários do Distrito Federal, com a adesão, entre outros, de carregadores, foguistas,

28 Idem. Assembleia Geral Ordinária, 20 jun. 1922, f. 89.

29 Idem. 10 maio 1928, f. 341.

choferes, metalúrgicos e operários municipais; escolheu seu presidente, o estivador Luiz de Oliveira, para concorrer ao pleito de renovação do Conselho Municipal; e compôs um programa de ação política a ser defendido por ele em caso de vitória nas eleições. Eleito intendente, Oliveira frustrou aqueles que lutaram pela sua candidatura, mas a decepção não demoveu os estivadores de investir na grande política. Nas eleições presidenciais de 1929, a UOE mobilizou suas filiais nos estados em apoio à candidatura Júlio Prestes, promoveu no Rio a formação da Frente Única Operária, e através do Bloco Político da paróquia de Santa Rita, formado majoritariamente por trabalhadores de estiva, conseguiu eleger um mesário estivador em 13 das 14 seções eleitorais do Distrito Federal. Eu poderia continuar, mas o que foi dito basta para iluminar o que desejo sublinhar – foram como peças do jogo político da cidade e interlocutores há muito tempo reconhecidos pelos poderes da República, que a UOE e seus filiados se depararam com as mudanças institucionais trazidas pela revolução de outubro de 1930.

Partidários das utopias corporativistas em voga no período, os revolucionários iniciaram o governo provisório com um programa ambicioso de integração dos atores produtivos ao Estado, sob sua coordenação, controle e vigilância, materializado na criação do Ministério do Trabalho 23 dias após a posse de Getúlio Vargas, e na instituição de uma série de decretos visando criar uma ordem social inteiramente nova. Tal como proclamava Lindolfo Collor, ministro do Trabalho, tratava-se de substituir “o velho e negativo conceito de lutas de classes pelo conceito novo, construtor e orgânico de colaboração de classes”, diretriz fundamental que nortearia a ação do ministério e a “regularização jurídica das relações entre o capital e o trabalho”, pilares, “por assim dizer, de toda a organização social”.³⁰ Com o Legislativo suspenso pelas forças revolucionárias, todas as atenções se voltaram para o Executivo. Apenas um mês após tomar posse, Collor recebeu uma requisição formal do CNTRJ para que ele, no seu “intuito de ajustar as relações entre o capital e o trabalho”, eliminasse “a anarquia do serviço de estiva no porto do Rio de Janeiro”, mediante a confecção de outro regulamento de estiva; término do monopólio da UOE; imposição da liberdade completa de trabalho; e instituição da arbitragem obrigatória para coibir as paralisações que forçavam os agentes a aceitar “as exigências descabidas” dos trabalhadores de estiva, sempre “feitas à última hora”.³¹

Já tendo se reposicionado no campo político dominante, em janeiro de 1931 foi a vez UOE. Novamente eleito presidente, Luiz de Oliveira foi discutir com Lindolfo Collor a mensagem pedindo uma solução que harmonizasse a classe e evitasse que só um grupo de sócios fosse aproveitado no trabalho, encaminhada ao ministro pela facção sindical dissidente, ou seja, a facção que verbalizava o descontentamento dos que eram preteridos na “parede”. Ovidas ambas as partes, Collor criou uma comissão constituída pelo próprio Oliveira, José

30 COLLOR, Lindolfo. Discurso no Rotary Club, 26 dez.1930 apud ARAÚJO, Rosa M. B. de. **O batismo do trabalho. A experiência de Lindolfo Collor.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1981. p. 177-182.

31 ESTIVA no porto do Rio de Janeiro. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, p. 4, 20 dez. 1930.

Ferreira pela dissidência, e Agripino Nazareth pelo ministério, a fim de reformar os estatutos da União. Comunicado em março de 1931 de que o texto estava pronto, ele recomendou que os operários esperassem a Lei de Sindicalização para, só então, ultimar sua tarefa.

É que o Decreto-Lei nº 19.770, publicado dias depois, mudava por completo os termos da vida sindical brasileira. Basta lembrar que o decreto garantia aos patrões e aos operários com profissões idênticas, similares ou conexas defender seus interesses, por intermédio do Ministério do Trabalho, desde que organizados em sindicatos cujos estatutos fossem oficialmente aprovados e reconhecidos pelo ministério, o que lhes conferia personalidade jurídica e o *status* de órgãos consultivos e técnicos no exame e solução, pelo governo federal, dos problemas afetos à sua classe. Também consagrava o princípio da unicidade sindical (numa localidade, cindida uma classe em mais de um sindicato, seria reconhecido apenas um – aquele que reunisse o maior número de filiados); exigia a presença mínima de dois terços de brasileiros natos ou naturalizados na totalidade dos sócios; vedava a propaganda de qualquer ideologia política ou religiosa; e instituía a fiscalização ministerial e uma série de controles sobre a dinâmica política, administrativa e financeira dos organismos sindicais, inclusive a intervenção, em caso de infração às normas estatuídas. Em suma, por esta lei, uma vez oficializado, o sindicato perdia sua antiga liberdade de ação, mas em contrapartida, por ser único, passava a representar com exclusividade a profissão em sua base local, obtendo um direito significativo – como pessoa jurídica, possuía a faculdade de sancionar acordos e Convenções Coletivas de Trabalho com outro sindicato profissional, empresa ou patrão, devendo tais transações serem ratificadas pelo Ministério do Trabalho antes de sua implementação.

Facultativa, a sindicalização assim regulada foi combatida ou ignorada por muitas entidades de classe, mas não pela UOE, primeira organização operária a se oficializar em todo o país. Em maio de 1931, seus sócios entregaram ao Ministério do Trabalho o texto reformado dos seus estatutos junto com o pedido de oficialização da sociedade, ambos aceitos em junho de 1931, com a assinatura da carta de reconhecimento sindical da União. Foi, portanto, já como pessoa jurídica que a UOE publicou os seus novos estatutos, compostos com um golpe de mestre contra os patrões – a inserção do capítulo “Da Distribuição do Trabalho”.

Em vários artigos, o capítulo fixou: “**será observado [...] o sistema de rodízio**, devendo o contramestre e os fiscais distribuir o trabalho sempre pelos mais atrasados, na ordem rigorosa da rotação”; o contramestre-chefe será escolhido pelo patrão dentro do quadro social do sindicato, **mas obedecendo aos dispositivos da lei de sindicalização**; o posto de contramestre será atribuído aos brasileiros natos ou naturalizados sócios há pelo menos quatro anos e a estrangeiros admitidos em 1903, que estavam entre os fundadores da União; **o tempo de exercício deste cargo será de 90 dias**; com exceção do fiscal-geral, todos os fiscais estarão sujeitos a um **rodízio de 60 dias**; e os sócios que exercerem o cargo de contramestre durante três meses ou o de fiscal durante 60 dias **só voltarão** a esses postos

um ano depois. Ao final, os estatutos incluíram ainda a seguinte determinação: “o regimento da Sociedade UOE do Rio de Janeiro, contendo normas relativas aos trabalhos internos, bem como o regulamento dos serviços externos serão rigorosamente moldados nos presentes Estatutos, não podendo se afastar da letra expressa dos mesmos”.³²

Tudo indica que esta última prescrição mirava o futuro. Desde maio de 1931, uma comissão técnica da qual Agripino Nazareth também fazia parte vinha analisando as proposições da OIT relativas ao trabalho dos marítimos e estivadores,³³ logo tendo surgido aí a questão da estiva no porto do Rio de Janeiro. Presididas por Lindolfo Collor, essas discussões mais específicas envolveram sobretudo os representantes da UOE, do CNTRJ e do CEE, mas volta e meia também de outros ministérios e órgãos empresariais. O resultado disso tudo foi o Decreto nº 20.521, de outubro de 1931, que aprovou o Regulamento do Serviço de Estiva no Porto do Rio de Janeiro, convertendo em lei federal os regulamentos que, até então, haviam sido acordos coletivos privados.

Incluindo decisões tomadas por Collor a respeito de questões deixadas em aberto por discordâncias entre os trabalhadores e seus patrões, o decreto reconheceu a UOE como entidade estivadora, sempre que contratasse diretamente os serviços profissionais dos seus sócios com particulares ou empresas de navegação; referendou o rodízio segundo os estatutos inovados da União; buscou reduzir custos, estabelecendo um limite para o lucro do empreiteiro; e tentou resolver a questão das contínuas paralisações operárias, criando um Serviço de Fiscalização da Estiva, custeado pela metade do produto de uma nova taxa de 2% sobre o valor das cargas e descargas no porto carioca.

O regulamento desagradou profundamente ao patronato, que logo obteve do governo o compromisso de alterá-lo, com a nomeação de outra comissão de feitio corporativista e outro ciclo de debates.³⁴ Iniciada em outubro de 1932, pelo ministro Salgado Filho, a revisão do decreto começou buscando informações sobre os principais portos brasileiros, no intuito de formular uma lei abrangente, para terminar em agosto de 1934, já na gestão de Agamenon Magalhães, centrada só no porto do Rio de Janeiro e focada na assinatura de uma Convenção Coletiva de Trabalho, tal como instituída pelo Decreto nº 21.761, de agosto de 1932. Documentos que encontrei no arquivo morto do CNTRJ descontinam os bastidores dessa revisão, bem como os focos do enorme descontentamento patronal.

Afirmando em carta aos agentes de Santos, que “somente neste ano de 1933, depois da lei de sindicalização”, os operários entenderam ter “maiores direitos”, o CNTRJ relatou ressentido que nada sobrara do Regulamento de 1928. Não só os estivadores tinham

32 UNIÃO DOS OPERÁRIOS ESTIVADORES. Estatutos aprovados em assembleia de 28 de abril e promulgados em 5 de junho de 1931. Rio de Janeiro: Casa Speranza, 1931, p. 25-27. *Ênfases minhas.*

33 BRASIL. Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio. Portaria, 7 de maio de 1931. *Diário Oficial*, p. 8095-96, Ano LXX, n. 116, 19 maio 1931.

34 Presidida pelo capitão do Porto do Rio de Janeiro, esta comissão encerrou seus trabalhos em junho/1933, com a redação de um anteprojeto de regulamento da estiva carioca, texto arquivado por Salgado Filho em outubro. A discussão foi, então, assumida pelas subcomissões representativas do CNTRJ, CEE e UOE, organismos legalmente capacitados a fazer uma convenção coletiva de trabalho.

feito mudanças para aumentar o número de homens no serviço e os salários das cargas especiais, o que era um “contrassenso” pois a vida estava mais barata, mas também porque os contramestres haviam perdido a prerrogativa de escolher operários, o que prejudicava a produtividade do trabalho: “a União estabeleceu um rodízio **que é respeitado**, e que traz como consequência que às vezes ficam incorporados ao terno alguns elementos fracos, inexperientes, ou malandros que [...] tiram a eficiência do conjunto do terno.”³⁵ O alegado respeito ao rodízio era real. Saudado pela imprensa como a pacificação da estiva, o rodízio foi promessa dos candidatos à Presidência da UOE já nas eleições sindicais de 1931. Inserido nos estatutos que o Ministério do Trabalho aprovara, ação qualificada por Salgado Filho como “ato oficial que equivale a um verdadeiro pacto entre o poder público e o referido sindicato”,³⁶ o rodízio começou a ser imposto no Rio em algum momento da virada de 1932. Em maio de 1933, com a fachada da sede sindical ornamentada com uma roda de pequenas lâmpadas coloridas que representavam a rotação dos operários na “parede”, o presidente da União comemorou a sua adoção com a distribuição de brinquedos aos filhos dos sócios, ligando simbolicamente o sistema festejado à prosperidade e alegria das famílias de todos os estivadores.³⁷

Mas se os operários festejavam, os patrões se exasperavam. Num documento confidencial escrito com certa virulência, em junho de 1934, a subcomissão incumbida pelo CNTRJ de estudar as bases para assinatura da convenção coletiva expôs sua visão sobre a conjuntura e o prosseguimento das negociações. Em sua percepção, a União estava “profundamente abalada por dissensões internas” e perdendo prestígio, o que “culminou com a aprovação” pela Assembleia Constituinte de um “dispositivo constitucional que autoriza a existência, em cada lugar, de PLURALIDADE DE SINDICATOS DA MESMA CLASSE”, ensejando rumores “segundo os quais as Companhias Nacionais, que executam os seus serviços de estiva com pessoal próprio, cogitam de formar um Sindicato de Estivadores com esses operários”. Haveria espaço, portanto, para se reverter o *status quo*, “se as companhias quiserem aproveitar a situação para tomar uma atitude enérgica junto aos Poderes Públicos”. O Centro deveria pesar bem “qual o ponto máximo de tensão a que pode essa questão ser levada sem risco de rompimento”, e agir conforme sua decisão.

A essas observações estava anexado um memorando redigido com as concessões que o patronato aceitava fazer e as exigências apresentadas em contrapartida – a abolição de todas as praxes dadas como “**viciosas**”, e a inclusão na convenção de uma cláusula específica determinando que “todo operário, uma vez engajado, receberá os seus salários [...], e fica por isso mesmo obrigado a fornecer o seu trabalho ao empregador **onde e como** lhe for **por este** indicado”. Ou seja, as praxes vistas como “viciosas” eram as regras da

35 CENTRO DE NAVEGACÃO TRANSATLÂNTICA. Rio de Janeiro, julho 1933. Arquivo morto, pasta 113. Documento anexado a um telegrama do CNT de Santos, pedindo informações sobre o Rio. *Ênfases minhas*.

36 SALGADO Filho. Aviso ministerial. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 25 jun. 1932. Diversas notas, p. 6.

37 COMO decorreu a festa do rodízio. *A Noite*, Rio de Janeiro, p. 12, 24 maio 1933. Desde então a festa passou a fazer parte do calendário de comemorações da União.

União sobre o rodízio, o número de integrantes dos ternos, o tamanho das lingadas etc., que solapavam a autoridade dos empreiteiros no “chão da produção”. A pior delas era o rodízio dos contramestres. A subcomissão reconheceu que sua troca periódica estava prevista nos estatutos da UOE, que assim procurava “evitar, dentro do seu quadro social, a criação de uma casta à parte, considerada privilegiada, o que seria contrário ao espírito de igualdade” que os operários queriam ver reinando na Sociedade, mas contra-argumentou que o cargo, por ser “exclusivamente técnico e de confiança”, deveria ser de livre escolha do empregador. Dentro dessa ordem de ideias, propôs a mudança dos estatutos da União, porque “nenhuma cláusula [...] estatutária [...] dos convenentes pode[ria] vir em conflito com as cláusulas e condições das convenções coletivas de trabalho, ficando pela sua assinatura automaticamente revogada”.³⁸

No mês seguinte, ao encaminhar sua contraproposta, a UOE fez questão de marcar os alicerces legais de suas ações. Não só os seus estatutos haviam sido reconhecidos pelo Ministério do Trabalho, como a “quase totalidade” do que era “erroneamente” chamado “de praxes viciosas” fora regulamentada pelo Decreto nº 20.521, de outubro de 1931, ato que, “de conformidade com o Código Civil, só pode ser revogado ou derrogado por outro Decreto”. Mesmo assim, no intuito de contribuir para o avanço da negociação, a União alterou sua proposta inicial; pediu um aumento salarial mais expressivo, mas que igualava a remuneração da movimentação de todas as cargas, inclusive da especial; e aceitou modificar muitas das supostas “praxes viciosas”. Recusou terminantemente, todavia, abdicar do rodízio. Matéria de lei, o sistema não poderia ser alterado ou eliminado pela “simples vontade dos patrões”.³⁹

Sem conseguir dominar os caminhos e descaminhos da discussão, no início de agosto de 1934, a subcomissão patronal apresentou um relatório ao presidente do CNTRJ, onde declarou ter esgotado todos os seus argumentos para demonstrar a necessidade de uma reforma completa dos serviços de estiva do porto do Rio de Janeiro, e acusou os delegados da UOE de representarem uma classe “intoxicada pela demagogia maliciosa ou interesseira de elementos dissolventes”, e de negociarem com “uma feição manhosa”, “ora alegando a repulsa da classe para certas medidas, que deixa crer ser a classe intangível na sua soberania, ora a incapacidade física do trabalhador para produzir, que deixa a penosa impressão de se tratar de uma classe de incapazes físicos”. Assim, por tudo isso, estava renunciando às suas funções, comunicando, no entanto, ter sabido que a UOE pretendia apresentar diretamente ao governo o seu projeto de regulamentação, informação seguida de uma sugestão final – como a União se fazia sempre passar “como uma classe numerosa e trabalhadora, que vive na miséria, explorada pelo imperialismo argentário das companhias estrangeiras”, recomendava que sem mais tardar o Centro também apresentasse ao Ministro do Trabalho o seu próprio

38 CENTRO DE NAVEGACÃO TRANSATLÂNTICA. Rio de Janeiro, 9 jun. 1934. Arquivo morto, pasta 113. As ênfases em negrito são minhas, mas as palavras em letra maiúscula são do documento original.

39 Idem. Rio de Janeiro, jul. 1934. Arquivo morto, pasta 113. Cópia datilografada em papel timbrado do CNTRJ com a proposta enviada pelo sindicato UOE.

projeto, visando “neutralizar as alegações que certamente serão feitas pela UOE” e colocar o assunto “na sua luz verdadeira”.⁴⁰

Ao que parece, havia algumas distorções capciosas nesse relatório. Pelo menos, é o que se infere do seu cruzamento com a carta-resposta de Alfredo Alves de Magalhães, presidente da UOE, a um ofício recebido do CNTRJ, cerca de uma semana depois. A carta foi iniciada com a transcrição dos trechos do Título IV (Da Ordem Econômica e Social) da Constituição Federal de julho de 1934, que fixavam o caráter corporativista da Justiça do Trabalho e das Comissões de Conciliação e Julgamento, e dos artigos da recente Lei de Sindicalização (Decreto nº 24.694, de julho de 1934) que determinavam a pluralidade sindical, a exigência dos sindicatos congregarem um terço dos empregados exercendo a mesma profissão numa localidade para se constituírem, e o fato dos sindicatos já oficializados continuarem garantidos em todas as suas prerrogativas. Enfatizando que a UOE era constituída por “cerca de 3.000 associados” e, portanto, da “quase totalidade dos estivadores” cariocas, Magalhães rememorou, então, os passos dados pelas subcomissões da União, do CNTRJ, e do CEE, “hoje Sindicato Patronal Marítimo”, a fim de estabelecer a Convenção Coletiva de Trabalho. Entre outras coisas, narrou que por proposta da delegação do Centro, aceita por todos, o Dr. Júlio Cesar Tavares, advogado dos trabalhadores de estiva, foi aclamado presidente da comissão e encarregado de dar redação final aos trabalhos; que redigido e discutido o anteprojeto da convenção, a delegação operária remeteu aos empregadores o texto final, com ofício de 13 de agosto; que decorridos sete dias, a diretoria da UOE recebeu um ofício do Centro de Navegação declarando que “ia submeter o caso à discussão, visto se tratar de trabalho **que não conhecia**”; que por ofício de 21 de agosto, a subcomissão operária retrucou que a obra executada “não era fruto da estiva, mas de colaboração”, necessitando uma solução definitiva; e que, por fim, em vez de procurar as partes convenientes para opor dúvidas ou objeções, o Centro “desviou a questão para o terreno das ameaças e imposições” – “procurou o Capitão do Porto que prontamente se intitulou árbitro de uma questão que não existia”.

Segundo o presidente da União, se tratava-se apenas de um projeto de Convenção Coletiva de Trabalho entre três partes contratantes, sendo que só uma delas, “sem unanimidade”, estava recalcitrante, “por que e para que a intervenção desse Capitão?” Sua resposta foi taxativa: “a intervenção era e é inteiramente indébita. Nem legal, nem necessária”. A seu ver, “tinha-se a impressão dos tempos de antanho, antes da vitoriosa e benfazeja Revolução de Outubro, em que as questões sociais eram casos de polícia”. Outro era, entretanto, o ordenamento legal do momento presente. O capitão do Porto julgava poder intervir para “impor convenções coletivas de trabalho”, com base no recente Decreto nº 24.743, de julho de 1934, que regulamentara as Delegacias de Trabalho Marítimo (DTMs). Mas a suposição era errônea, não só porque o art. 122 da Constituição Federal determinou

40 Idem. Rio de Janeiro, 5 ago. 1934. Arquivo morto, pasta 113. Cópia do relatório apresentado por A. Lund, F. Schau e Ricardo Chaves ao presidente do CNTRJ, datilografada em papel timbrado do Centro. As ênfases no longo trecho citado são minhas.

que as questões entre empregadores e empregados seriam dirimidas por Tribunais de Trabalho e Comissões de Julgamento, “os quais por sua vez, em sua constituição, obedecem sempre ao princípio de eleição de seus membros, **em metade**, para cada contendor”; mas também porque, face ao referido decreto, ainda não estava organizada a delegacia, “que só poderá deliberar coletivamente pelo seu órgão deliberativo, o Conselho, constituído por empregadores e empregados onde os estivadores e o Centro de Navegação **ainda** não têm representantes”. Depois de assinalar que das decisões do Conselho ainda cabiam recursos para o Ministério do Trabalho, Magalhães terminou a carta afirmando ironicamente que a leitura do referido decreto

seria de bom alcance para os que supõem a existência de Juízes soberanos e pessoais. Aliás, desde que a organização dessa Delegacia, funcionando como Junta de Conciliação, não é constituída de **metade** de empregadores e **metade** de empregados é manifestamente inconstitucional e deve ser reformada. Morreu antes de nascer. (a) União [...] continua disposta, sempre, aos entendimentos [...] entre as partes [...], mantido, porém, [...] o respeito à Lei e à Constituição.⁴¹

Esta carta-resposta tem a data de 25 de agosto de 1934. Poucos dias depois, o CNTRJ recuou da sua posição beligerante e entregou o caso à deliberação do ministro do Trabalho. Diante das várias concessões realmente feitas pelos operários – a unificação dos salários, de modo a fazer desaparecer os salários extras, de acordo com a mercadoria; aumento da quantidade de mercadorias nas lingadas; continuações de hora em hora, em vez de duas em duas horas; supressão definitiva do pagamento a quatro estivadores nas pranchas do Cais do Porto; faculdade de reduzir o número de homens, com a instituição paralela dos meios dias etc. – Agamenon Magalhães aceitou a diária de 23\$000 defendida pela União, e viabilizou a assinatura, a 4 de setembro de 1934, da Convenção Coletiva de Trabalho de Estiva no Distrito Federal, entre o Sindicato Patronal Marítimo e o Centro de Navegação Transatlântica, de um lado, e o Sindicato União dos Operários Estivadores, de outro.⁴²

A convenção, com 47 artigos detalhando o processo de trabalho, foi de fato cumprida e logo depois complementada por outra mais específica relativa à exportação de frutas. Ambas **incorporaram o rodízio tanto da força de trabalho quanto dos contramestres**, daí por diante encravado na realidade portuária do Rio de Janeiro. A convenção também determinou que o **fiscal-geral e seus ajudantes** seriam designados pela **forma e condições estabelecidas nos estatutos da União**, e isso apesar da fiscalização do trabalho nos portos ser parte das atribuições das DTM. A despeito delas e de outros mecanismos corporativistas de controle, as pequenas lutas continuaram a tensionar a vida portuária. Em função da natureza do serviço estivador, já em 1934, se mostrou indispensável criar em cada delegacia,

41 UNIÃO DOS OPERÁRIOS ESTIVADORES. Rio de Janeiro, 25 ago. 1934. Arquivo morto do CNTRJ, pasta 113. Documento original, com o carimbo da sociedade. As ênfases são do original.

42 CENTRO DE NAVEGACÃO TRANSATLÂNTICA. Rio de Janeiro, 4 set. 1934. Arquivo morto, pasta 113. Nesta pasta, há várias cópias da Convenção, e os originais assinados pelos presidentes do Sindicato Patronal Marítimo e do CNTRJ e pelos trabalhadores de estiva comissionados pela UOE.

uma Junta de Conciliação e Julgamento para solucionar conflitos oriundos do trabalho, o que não eliminou, nesses órgãos, o papel dos fiscais sindicais, cujo rodízio continuou a ser previsto nos regimentos posteriores da União, ainda nos anos 1950.

Ora, a realidade portuária nacional era regionalmente muito diferenciada, o que parece óbvio, se pensarmos nas infraestruturas físicas e de gestão dos portos, mas não tão evidente, se pensarmos na ação dos grupos operários e dos sindicatos, antes e depois do governo Vargas. Apesar das áreas de sombra que ocultam as transformações do sindicalismo estivador no plano nacional, é possível se entrever, nos anos 1930, a continuação de um processo de transbordamento geográfico das práticas e costumes dos estivadores cariocas, não só pelo fato da história da UOE ter se enredado à de outras regiões devido à ação de suas antigas sucursais, mas também, agora, pelo caráter público e institucional da lei. Deste transbordamento, cito apenas um caso dentre vários outros surgidos nos jornais.

Quando, em março de 1931, Luiz de Oliveira foi se entender com o ministro do Trabalho a respeito da revisão estatutária da União, estava acompanhado pelo delegado da sucursal de Salvador, que, portanto, tinha pleno conhecimento da introdução do rodízio no novo regimento sindical da casa matriz. Cinco meses depois, três estivadores baianos vieram ao Rio conversar com Agripino Nazareth no ministério, ficando então resolvido que a sucursal, tendo em vista a lei de sindicalização, deveria se tornar um sindicato autônomo, mantendo harmonia de vistas com a UOE e demais associações congêneres. Deste modo, não é de admirar que o rodízio tenha começado a ser praticado em outros portos também.

Tudo indica, todavia, que esse extravasamento das práticas cariocas foi tortuoso e desigual. Assim, as diferentes configurações das relações de classe e as diferentes margens de exploração da mão de obra estivadora existentes entre os diversos portos brasileiros começaram a gerar tensões concorrentes, a ponto de fazer com que as associações patronais pedissem reiteradamente uma **única regulação do serviço de estiva** para todo o país.

Em novembro de 1937, uma indicação feita em sessão do Conselho Federal do Comércio Exterior disparou uma sequência de análises que envolveram também a Fazenda e o Conselho Técnico de Economia e Finanças, e levaram à redação do Decreto-Lei nº 1371, de 23 de junho de 1939, definindo e regulando o serviço de estiva no Brasil. O parágrafo único do art. 14 determinou que quando o próprio sindicato de classe fosse a **entidade estivadora**, este tinha obrigatoriamente de **organizar o rodízio de seus associados**, de modo a não haver escolha de serviços e ser a remuneração distribuída equitativamente. Mal recebido pelos patrões, esse regulamento foi logo substituído pelo Decreto-Lei nº 2.032, de 23 de fevereiro de 1940, que fechou a brecha deixada para os sindicatos operários atuarem como entidades estivadoras, mas preservou a obrigatoriedade do rodízio dos estivadores sindicalizados, mantendo também a preferência da sua contratação. Paradoxalmente, foi, portanto, através de uma tramitação feita nas altas esferas do regime, que o monopólio sindical e o rodízio, concebidos e impostos pelos trabalhadores de estiva no porto do Rio de Janeiro, acabaram

virando práticas vigentes no país inteiro. Daí para a Consolidação das Leis Trabalhistas – que não põe um ponto final, é claro, nesses embates classistas – foi apenas um pequeno passo.

ESTE PEQUENO FRAGMENTO da história da União dos Operários Estivadores mostra a importância do Rio de Janeiro e do sindicalismo estivador carioca para a compreensão dos caminhos pelos quais práticas operárias essenciais – como a exclusividade do serviço e as regras do rodízio – consolidaram-se na estiva nacional, e se materializaram na lei.

A visão predominante de que as convenções coletivas não existiram no passado brasileiro contrasta radicalmente com a longa série de regulamentos negociados coletivamente pelos estivadores cariocas e seus patrões, desde o primeiro, em 1891, até a Convenção Coletiva de Trabalho de Estiva no Distrito Federal, em 1934, que referendou a imposição do rodízio ao CNTRJ e ao Sindicato Patronal Marítimo, já na vigência das armadilhas corporativistas. Nos portos, os regulamentos gerais do serviço de estiva, ao contrário dos regulamentos fabris, não foram sobretudo a expressão do arbítrio patronal; neles os operários sempre tiveram um enorme campo de determinação.

Ainda, este fragmento da história da estiva carioca põe uma cunha no pressuposto de que com o Estado Novo só teriam sobrado à classe operária a força coercitiva do Estado, a subordinação, a repressão e a cooptação total de seus líderes sindicais, em troca da proteção previdenciária e trabalhista. Foi em plena ditadura que o governo, reconhecendo a importância de gerir a força de trabalho e o serviço de estiva em âmbito nacional, incorporou definitivamente o rodízio ao cotidiano de trabalho dos estivadores avulsos, e manteve a presença de fiscais operários no arcabouço institucional das DTM. O rodízio dos contramestres ainda vai gerar alguns contragolpes patronais, no decorrer da década de 1940, através de alterações cirúrgicas na Consolidação das Leis do Trabalho, porém a batalha será decidida em agosto de 1956 em favor dos operários.

Este é um caso sutil de vitória da classe operária, que traduz a especificidade da autonomia decorrente do controle do processo de trabalho pelos trabalhadores de estiva. Vitória que, por sua vez, revela a importância de estudos sobre o dia a dia da fiscalização em diferentes portos, o que implica o exame do papel concreto desempenhado em cada lugar pelo sindicato e pelos fiscais sindicais acreditados pelas respectivas DTM. Até que ponto esses fiscais se inseriram nas estruturas político-administrativas das delegacias e participaram com certa autonomia de decisões caras aos interesses operários é uma questão à espera de um historiador. Vitória que indica igualmente a relevância de uma análise detida e menos estigmatizada da cultura política dos estivadores cariocas. No caso desses trabalhadores, a forte consciência legal aflorada em algumas passagens do artigo não surge com a avalanche de leis do governo Vargas. É antes a expressão de experiências, concepções políticas e

valores já consolidados nos anos 1920. Parte das ações e margens de negociação obtidas pelos sindicatos estivadores brasileiros no processo de implantação das reformas portuárias da atualidade têm a ver com essa história pregressa, em muitos aspectos ignorada e mal descrita pela historiografia.

Recebido: 14/02/2025

Aprovado: 16/09/2025