

**TRADIÇÕES NEGRAS NA  
FORMAÇÃO DE UM SINDICATO:  
SOCIEDADE DE RESISTÊNCIA  
DOS TRABALHADORES EM TRAPICHE E CAFÉ,  
RIO DE JANEIRO, 1905-1930\***

*Maria Cecília Velasco e Cruz\*\**

**E**ra domingo, 19 de agosto de 1906. Apesar da desanimação do mercado de café, cujos preços estavam em baixa, entraram naquele dia 11.623 sacas no Rio de Janeiro. Na Chacrinha<sup>1</sup>, centro do comércio cafeeiro, as vendas em tábua foram apenas regulares, pois os comissários tornaram-se exigentes e os compradores não cederam. Em todo caso, como as notícias dos centros de consumo foram mais favoráveis, o mercado funcionou sustentado, embora depreciado nas cotações que não se restabeleceram. Na vizinhança do porto, alheias a estas questões, muitas pessoas subiram o morro para participar dos festejos da padroeira da Igreja de Nossa Senhora da Saúde. Pela manhã, missa solene. À tarde, procissão pelas principais ruas do bairro, e depois, ao lado da capela, leilão de prendas e os prazeres mundanos das danças puxadas por uma banda da polícia militar.<sup>2</sup> A festa durou até à noite sem provocar confusão, e a semana terminou tranqüilamente para ricos,

---

\* Trabalho parcialmente apoiado pelo CADCT/UFBA através do programa PRODOC. Parte deste artigo foi apresentada na linha de pesquisa *Escravidão e Invenção da Liberdade* do Mestrado em História da UFBA; agradeço aos participantes pelos comentários.

\*\* Professora do Departamento de Ciência Política e do Mestrado em História da UFBA.

<sup>1</sup> Forma popular de designar o quadrilátero formado pelas ruas dos Beneditinos, São Bento, Rosário, Visconde de Inhaúma e Prainha e que era o epicentro dos negócios cafeeiros.

<sup>2</sup> *Correio da Manhã*, 19-08-1906, p. 8, 9.

pobres e remediados de algum modo envolvidos na vida da região portuária. Mas essa calma era aparente. Já há alguns dias os operários empregados em trapiches haviam cruzado os braços e passado a se reunir na Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, associação surgida em 1905, fruto do esforço de mobilização da estiva, mas que era ainda muito pouco conhecida dos cariocas, talvez devido ao processo tortuoso e relativamente recente de sua fundação.

No início de novembro de 1904, na sede da União dos Operários Estivadores, foi criada a União dos Trabalhadores de Café e constituída uma diretoria de cinco membros.<sup>3</sup> Apareceram posteriormente na imprensa dois convites aos membros das tropas de café: um, chamava-os para fazer, no dia 12 de novembro, uma primeira assembléia a fim de tratar da confecção dos estatutos e admissão de novos sócios; o outro convocava-os a vir à sede dos estivadores “à rua Senhor dos Passos 34, todos os dias das seis horas da tarde às nove horas da noite, e aos domingos das dez horas do dia em diante, para organização definitiva da classe”, pedindo também para que todos os diretores comparecessem “com urgência hoje na sede social”.<sup>4</sup> Tudo indica que este último convite, surgido a 19 de dezembro, foi feito pelos estivadores, pois houve outro, em termos idênticos, dirigido aos trabalhadores do carvão. Porém, ao contrário do que aconteceu com os carvoeiros, que continuaram a se reunir, e sob a liderança do estivador Belisário Pereira de Souza fundaram o seu sindicato em março de 1905, por alguma razão as coisas não deram certo com os trabalhadores de café. A sociedade formada não vingou e os anúncios sumiram por algum tempo dos jornais.

Meses depois, por iniciativa de Cândido Manoel Rodrigues e com a presença de vinte e cinco indivíduos, foi fundada a 15 de abril de 1905, também na sede dos estivadores, uma outra associação mais abrangente, congregando desta vez os trabalhadores de tropa empregados tanto nos armazéns de café quanto nos trapiches. Chamava-se União dos Trabalhadores em Café e Trapiches, mas em maio, durante a discussão dos estatutos, passou a se denominar Sociedade de Resistência dos Tra-

---

<sup>3</sup> *Jornal do Brasil*, (Operariado), 10-11-1904, p. 5.

<sup>4</sup> *Jornal do Brasil*, (Operariado), 11-11-1904, p. 4; 12-11-1904, p. 4; 19-12-1904, p. 2.

balhadores em Trapiche e Café. Além dos fatos perceptíveis em anúncios sindicais de que esta associação não morreu, continuou reunindo-se nos meses seguintes, elegeu sua primeira diretoria em assembléia realizada a 22 de julho, e inaugurou o seu pavilhão social em solenidade ocorrida uma semana depois, nada se sabia sobre suas atividades até que explode a greve de agosto de 1906.<sup>5</sup>

O começo do movimento é nebuloso. Evaristo de Moraes, escrevendo no final do ano, relatou que enquanto a greve se restringiu aos trapiches, nada se noticiou a respeito, e até a polícia ignorou o fato, apesar de estarem parados entre novecentos a mil homens. Só com a adesão dos carregadores de café, e já estando em greve perto de três mil indivíduos, é que a imprensa e as autoridades vieram a se ocupar do assunto.<sup>6</sup>

Segundo o *Jornal do Brasil*, na madrugada do dia 20, alguém avisou a polícia de que na hora de começar o serviço de carga e descarga do café os operários fariam greve nos trapiches da Saúde. De fato, pela manhã, o Inspetor constatou que os trabalhadores não responderam à chamada nos trapiches Saúde, Docas Nacionais, Ordem, Frias, Rio de Janeiro, Ypiranga, Mauá, Costeira, Damião, Silvino, Marítima (seção de café) e Novo Comércio, que não puderam principiar o serviço. Mais tarde foram trazidos em lanchas e desembarcados nas pontes dos trapiches explorados pela Comissão das Obras do Porto (Saúde, Docas Nacionais, Ordem e Frias) sessenta e dois homens “inteiramente alheios ao serviço”, o que permitiu iniciar o trabalho com certa dificuldade. Essa medida não evitou, todavia, que o movimento se generalizasse. Por volta das onze horas, as comissões formadas pelos grevistas conseguiram a adesão de todos os carregadores de café e, assim, ao meio dia, tanto os trapiches quanto o comércio cafeeiro estavam completamente paralisados.<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> Documento manuscrito com informações históricas sobre a fundação da sociedade, redigido para ser apresentado à Comissão de Finanças em 1908. Arquivo Morto da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiches e Café. Colunas operárias do *Jornal do Brasil* e do *Correio da Manhã*, números de abril a setembro de 1905.

<sup>6</sup> *Correio da Manhã*, “O Comércio do Café e os Operários. Pedido de força”, 22-12-1906, p. 3.

<sup>7</sup> *Jornal do Brasil*, 21-08-1906, p. 3; *Jornal do Commercio*, idem, p. 3 e *Correio da Manhã*, 22-08-1906, p. 3

A razão desses fatos estava exposta em um boletim colocado em uma das paredes da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, por sorte, transcrito no *Correio da Manhã*. Nele se dizia que por deliberação de uma assembléia geral extraordinária efetuada a 19 de agosto, ficara resolvido “que em vista de não ser atendido o pedido de 20 réis em caixas de batatas, e também de não ter sido aceito o *companheiro encarregado do trabalho* do trapiche da Saúde”, decidira-se “por unanimidade de votos pedir aumentos de preços em todos os volumes e por dia, produzindo (...) uma tabela geral de preços para todos os trapiches e trabalhadores de café”. É que segundo a *Gazeta de Notícias*, já há muito tempo os trabalhadores de trapiches vinham reclamando contra “a exigüidade da recompensa” que obtinham para os seus pesados serviços, “pagando-lhes os patrões somente 40 réis por volume, cujo peso varia de 40 a 120 kilos”, com o agravante de não remunerá-los “quando os volumes pesam menos de 30 kilos”.<sup>8</sup>

Esses fragmentos de informação permitem imaginar o que deve ter acontecido. Tudo indica que a relutância dos trapicheiros em pagar o manuseio de pequenos volumes, aliada à recusa em aceitar um encarregado de trabalho indicado pelo sindicato, acabou generalizando um movimento de início restrito aos trapiches que não armazenavam café. Com isso, a Resistência entrou em sessão permanente, passou a coordenar uma greve geral dos trabalhadores de tropa, e o assunto chegou finalmente às páginas dos jornais.

Os comissários, ensacadores e exportadores ficaram tão surpresos com a greve que nem conseguiram articular uma ida à Chefatura Central de Polícia. Gastaram o dia em conversas e em providências de cunho comercial, e só na manhã seguinte começaram a agir concretamente para enfrentar o movimento grevista. Tornam-se visíveis, então, os problemas decorrentes da fragmentação do patronato. A greve atingia tanto o ramo cafeeiro quanto o de armazenagem em trapiches, mas só o primeiro estava organizado no Centro do Comércio de Café do Rio de Janeiro. Por outro lado, muitos comissários, ensacadores e exportadores também estavam ligados à Associação Comercial do Rio de Ja-

---

<sup>8</sup> *Correio da Manhã*, 21-08-1906, p.2; *Gazeta de Notícias*, 21-08-1906. Ênfase da A.

neiro, sendo, portanto, duplamente representados, enquanto as firmas trapicheiras, talvez por serem muito pequenas, não estavam agremiadas em nenhuma organização. Assim, enquanto os operários reunidos na Resistência montavam uma tabela salarial ampla, agregando reivindicações que abarcavam as diferentes seções dos dois setores do comércio, os empresários pareciam agir em uma torre de Babel.

No dia 21, a diretoria do Centro do Comércio de Café encontrou-se com os representantes de nove firmas comissárias, ensacadoras e exportadoras e nomeou uma comissão para ir à Chefatura Central de Polícia pedir providências para que os exportadores pudessem fazer embarques com outros trabalhadores. Lá chegando, a comissão encontrou o Sr. Evaristo de Moraes, advogado da Resistência, e acabou sendo obrigada a discutir as reivindicações dos operários, que achou exorbitantes. Por isso nada resultou desse encontro, além do pedido formal de garantias protocolado na polícia. Descontentes com a atitude conciliatória do Chefe de Polícia, os comerciantes que representavam o Centro dirigiram-se no dia seguinte ao Ministro da Justiça e obtiveram dele uma recomendação por escrito para que fosse efetivamente garantida a liberdade de trabalho. A comissão refez, então, os seus passos, mas quando chegou à Chefatura de Polícia percebeu que fora atropelada pela Associação Comercial, que já marcara uma reunião para aquela tarde com todo o comércio cafeeiro e com o advogado dos trabalhadores, a fim de tentar um acordo para terminar a greve.

Nesta reunião, depois de certa discussão, a tabela apresentada pelos trabalhadores do café foi aceita com modificações e um acordo foi assinado. O fim da greve chegou a ser anunciado, mas pela manhã, várias firmas não cumpriram o que trataram e para piorar as coisas, quando os operários chegaram para assumir os seus lugares encontraram em duas importantes casas de café homens estranhos trabalhando sob garantia policial. Novamente reunidos na sede da Resistência, os grevistas resolveram, então, que só voltariam ao trabalho depois que todos os patrões tivessem endossado as condições do acordo. Nesta decisão foram apoiados pelos estivadores, que começaram a participar da greve no dia 23.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> *Correio da Manhã*, 23-08-1906, p. 3 e *Jornal do Brasil*, 24-08-1906, p.3.

No dia 24, em atenção a um ofício do gerente do trapiche Rio de Janeiro, a Associação Comercial patrocinou mais um encontro entre as partes conflitantes, trazendo para a mesa das negociações os trapicheiros, que até então tinham estado à margem das discussões.<sup>10</sup> Foi aí que os comissários e exportadores de café descobriram porque os estivadores haviam entrado na luta. Durante os debates, os trapicheiros, recusando a proposta dos operários, ofereceram pagar mais 15% sobre os preços antigos, mas em troca exigiram que os carregadores passassem a entrar nas embarcações atracadas para fazer o serviço que sempre fora feito pelos estivadores. Evaristo de Moraes e o presidente da Resistência declararam não poder aceitar tal contraproposta porque não representavam os estivadores com quem eram além do mais solidários, e assim foi criado um impasse insolúvel. Diante dos protestos impacientes dos comerciantes de café e da posição irredutível dos trabalhadores, resolveu-se dividir a tabela em dois blocos, deixar de lado a questão dos trapicheiros para deliberação posterior, e negociar imediatamente os salários relativos ao setor cafeeiro. Depois de feitos alguns ajustes, as firmas comissárias e exportadoras mais importantes da praça confirmaram o acordo feito dois dias antes, resolvendo-se que os operários recommençariam a trabalhar no dia seguinte, sem prejuízo dos estivadores, em todas as casas de café cujos dirigentes tivessem assinado o documento.

À noite deste mesmo dia, uma multidão formada por estivadores e trabalhadores de tropa concentrou-se na rua em frente à sede da Sociedade de Resistência para obter notícias sobre a negociação com os patrões. Soube, assim, que a greve havia terminado no setor do café, mas que a situação nos trapiches continuava indefinida e dependente de uma assembléia na estiva. Nesta assembléia, feita com a presença da diretoria da Resistência e a participação dos advogados das duas associações, os operários recusaram por unanimidade de votos a proposta dos trapicheiros e discutiram medidas para manter a greve. Segundo o *Correio da Manhã*, os carregadores decidiram alterar “o método de serviço” para atenuar as dificuldades dos grevistas, e os estivadores resolveram prestar apoio material aos companheiros, deliberando tam-

---

<sup>10</sup> *Jornal do Brasil*, 24-08-1906, p. 3.

bém ir até à greve geral se isto fosse necessário para tornar o movimento vitorioso.<sup>11</sup>

Todos colocaram, então, as suas cartas na mesa. O presidente da Associação Comercial comunicou ao Chefe de Polícia que a greve continuava nos trapiches e, como aquele ramo do serviço não podia continuar paralisado, a Associação lhe pedia que fosse garantida a liberdade de trabalho “para aqueles que forem encarregados desse labor pelos Srs. negociantes, que não podem ficar à mercê dos Srs. operários carregadores e estivadores em um assunto cuja resolução depende unicamente dos últimos”. O Chefe da Polícia ordenou a seus subordinados que prendessem qualquer pessoa que por meio de ameaças tentassem desviar os operários dos seus locais de trabalho. E os trabalhadores fizeram um “comício de solidariedade operária” em frente ao edifício da Resistência, onde, entre discursos, reafirmaram os seus propósitos de continuar lutando porque a causa dos estivadores era a mesma da dos carregadores.<sup>12</sup>

A partir daí o movimento fragmentou-se em uma série de confrontos cotidianos com os trapicheiros, havendo indicações de que a violência aberta passou a ser uma realidade de todo dia. Devido a contradições da imprensa não é fácil estimar, no entanto, o grau em que a força foi usada, e se igualmente por ambos os lados. O *Correio da Manhã* publicou que no dia 29 de agosto um repórter viu uma patrulha de cavalaria cercando e retirando à força os trabalhadores dos restaurantes e botequins para fazê-los entrar no Trapiche Damião. Também divulgou denúncias de prisões arbitrárias e de coações contínuas aos operários. Mas para muitos a ação policial foi tímida e insuficiente, pois as autoridades só estariam intervindo em casos de conflitos, assistindo passivas às intimidações e ameaças feitas para que ninguém trabalhasse. Outros escreveram, contudo, que tais intimidações e ameaças nunca existiram, pois os fiscais das associações em greve percorriam diariamente a zona dos trapiches, evitando aglomerações e controlando com eficácia os grevistas. Apesar dessas versões conflitantes, um fato se evidencia com certa nitidez. O embate foi duro e se arrastou por vários meses, mas em meados de setembro começou a se

---

<sup>11</sup> *Correio da Manhã*, 27-08-1906, p.3.

<sup>12</sup> *Jornal da Commercio*, 27-08-1906, p.3; *Correio da Manhã*, 28-08-1906, p. 3 e 29-08-1906, p. 4.

decidir em favor dos operários, ajudado, entre outros fatores, pela ação incoerente dos próprios trapicheiros.

É que no campo patronal a confusão continuava grande. A maioria das firmas concordava em pagar os 15%, mas persistia em querer que os chamados “trabalhadores de carroto” substituíssem os estivadores. O representante do governo na administração das Docas Nacionais e dos trapiches Frias, Ordem e Saúde não se importava em manter a regalia dos estivadores, mas se recusava a dar o aumento de 15%. Havia também os que não queriam aceitar nem uma coisa nem outra, como o administrador do trapiche Conceição da Barra e Campos, que em setembro ainda não sabia que posição tomar. Já o Moinho Fluminense e os trapiches Reis, Comércio e Rio de Janeiro concordaram com as condições da Resistência desde o dia 28 de agosto, e logo voltaram a funcionar regularmente.

É claro que essa situação era insustentável. A 30 de agosto, o Ministro da Indústria e dos Transportes decidiu que os trapiches administrados pelo governo deveriam acompanhar a decisão do trapiche alfandegado Rio de Janeiro e, portanto, começar a pagar os 15%. Dois dias depois o *Correio da Manhã* noticiava que naqueles estabelecimentos o serviço recomeçara, “tendo sido admitidas *as tropas da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, chefiadas por seus respectivos “capitães”*”.<sup>13</sup> No dia 9 de setembro foi a vez dos trapiches Freitas, Mauá e Internacional. No dia 12 capitulava o Novo Carvalho. Com isso, a polícia foi se retirando da área, os trapiches foram um a um aceitando ou não as condições da Resistência, a imprensa foi desinteressando-se do assunto, e a greve sumiu por completo dos jornais.<sup>14</sup> Esse desfecho era previsível, mas não o perfil sindical que emergiu deste movimento grevista de 1906.

A 14 de outubro, o *Correio da Manhã* reproduziu fotografias tiradas durante a festa de inauguração do estandarte da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, seguidas de um

---

<sup>13</sup> *Correio da Manhã*, 1-09-1906, p. 2. Ênfase da A.

<sup>14</sup> Para um acompanhamento da greve, ver principalmente o *Correio da Manhã* e o *Jornal do Commercio*, nº de agosto e setembro de 1906. Para o início da greve, também é útil consultar o *Jornal do Brasil*.



pequeno artigo sobre a fundação, desenvolvimento e *modus operandi* do sindicato. Em suas palavras:

fundada a 15 de abril de 1905, sob os auspícios da União dos Estivadores”, a Sociedade “ganhou bem cedo vida própria e autônoma (...) Presentemente, e em **razão da greve** (ainda não de todo terminada) obtêm os carregadores ... **salários** relativamente elevados, gozando de regalias que nunca tiveram. (...) Em cada trapiche ou casa de café *coloca a Sociedade* um “*representante do trabalho*”, reconhecido pelo industrial que emprega “*a tropa*” e respeitado pelos companheiros que a compõem. Para manter a boa ordem e necessária disciplina existem muitos *fiscais*, que são também carregadores, usando uma chapa especial que é o distintivo da sua categoria. A estes *auxiliares do fiscal geral* compete dar partes ou queixas, bem como resolver pequenos incidentes e aplinar dificuldades momentâneas e dúvidas entre operários e patrões. Para os sócios desobedientes, faltosos ao

cumprimento dos deveres sociais, bem como maus companheiros, há penas ... que vão desde a “retirada do cartão” (que os inabilita por alguns dias de trabalhar) até a expulsão da Sociedade. As reclamações trazidas pelos *comerciantes e industriais* ao conhecimento do *fiscal geral* ou da *diretoria* são atendidas prontamente, bem como as dos *operários*, quando ofendidos em seus direitos. Enfim – é uma associação de gente laboriosa e honrada, que harmoniza os interesses do capital com os do trabalho, e pode servir de exemplo a muitas outras.<sup>15</sup>

É claro que essa era a opinião do jornalista e que o patronato pensava exatamente o contrário. Em carta dirigida ao Chefe de Polícia em função da greve dos cocheiros e carroceiros, ocorrida em dezembro de 1906 e acompanhada pelos trabalhadores de tropa, o Centro do Comércio de Café do Rio de Janeiro afirma que os movimentos daquele ano não eram greves, mas sim “uma anomalia social”, e queixando-se dos fatos relata:

No meio cafezista ... desde a greve dos trabalhadores braçais e estivadores ...em agosto próximo passado, que os direitos legítimos de trabalho e defesa dos comissários, ensacadores e exportadores de café têm sido desconhecidos (...). Foram tais classes do café surpreendidas por essa parede ... e com espanto e tristeza viram, além da suspensão do trabalho, os seus armazéns invadidos por estranhos que foram ao excesso de coagir a paralisação dos serviços, forçando a retirada de antigos trabalhadores que não comungavam ou não sabiam da resolução de seus iguais. Ordens eram dadas, em intimativas que produziam todos seus nocivos efeitos. Em armazéns servidos por *tropas compostas de trabalhadores sócios das associações de resistência*, o trabalho cessou *logo e por completo*... Carroças carregadas de café que ... não concluíam a carga ... na hora prefixada, não tinham o direito de a concluir e trafegar; e se, por felicidade logravam concluí-la ... à porta dos armazéns dos comissários *fiscais da associação* ostensivamente se opunham à descarga. Para onde voltar com a carga? (...) Assim, casas respeitáveis ... na maior parte foram coagidas a assinarem um acordo promovido fora do seu círculo de

---

<sup>15</sup> *Correio da Manhã*, 14 de outubro de 1906, p. 3. Ênfases da A.

ação, aceitando uma nova tabela com preços elevados para os serviços de braçagem nos seus armazéns.<sup>16</sup>

A partir do artigo publicado no *Correio da Manhã* pode-se entrever que a Resistência tinha uma estrutura organizacional já firmada, através da qual regulamentara as condições de trabalho, assumira a gestão da mão-de-obra, escolhera um corpo de fiscais subordinado a um fiscal geral, e o artigo não diz, mas é fato, também designara um Conselho Deliberativo que regulava o processo de trabalho, julgava e punia as faltas dos associados, além de apreciar as defesas, reclamações e denúncias da coletividade. Com base nas queixas patronais é possível se ver ainda que o sindicato fora muito bem sucedido nos seus propósitos, conseguindo uma vitória expressiva com a sua primeira greve.

Ora, os carregadores eram homens muito pouco qualificados. Como vários trabalhadores idosos me disseram, nos armazéns,

— o serviço era fácil, né?... Era fácil de aprender! Na mesma hora; o serviço se aprendia na mesma hora. O que servia era agüentar o serviço, porque ... era um serviço bruto. Tinha que agüentar o serviço! Quem agüentava, muito bem, ficava. Se não agüentava ... Os que iam pra lá é porque já sabiam o serviço que é. (...) Serviço braçal. Serviço bruto!<sup>17</sup>

Por outro lado, apesar da brutalidade do trabalho enfaticamente aludida, a disputa por trabalho era enorme, pois no Rio de Janeiro do início do século o que não faltava era gente pobre sem qualificação à procura de emprego. Foi decerto pensando nessa realidade que, durante a greve de agosto de 1906, um jornalista apresentou a seguinte estimativa hiperbólica: “Dois mil e quinhentos homens querem que se lhes aumentem os salários, e como desde já não o conseguem, estão impedindo que trabalhem trinta mil homens que nada reclamam”.<sup>18</sup> Como enten-

---

<sup>16</sup> *Relatorio do Centro do Commercio de Café apresentado à Assembleia Geral dos Srs. Sócios em agosto de 1907*. Rio de Janeiro, Typographia do Jornal do Commercio, 1907, pp. 34-36. Ênfases da A.

<sup>17</sup> Entrevista com Júlio da Silva, carregador aposentado pela Resistência, nascido em julho de 1896 e, ao que parece, filho de uma africana livre. São Gonçalo, Rio de Janeiro, 14 de fevereiro de 1989.

<sup>18</sup> *Jornal do Commercio*, 25-08-1906, p. 4.

der, então, que os patrões não tenham podido se prevalecer desse enorme exército de reserva para derrotar a greve dos trabalhadores de trapiches e café? Ademais, como explicar a fundação fulminante da Resistência, a rapidez da sua estruturação, e a aparente facilidade com que impôs a sua presença ao patronato, em um mercado de trabalho desfavorável e marcado pela oferta abundante de mão-de-obra não especializada? Na maioria dos portos do mundo foi grande a dificuldade de organização dos operários envolvidos com o transporte manual de carga no cais e nos armazéns, e a literatura acadêmica internacional em geral indica como razões deste fato a pouca qualificação e a facilidade de substituição da força de trabalho. Por que teria sido diferente no Rio de Janeiro? Para responder a essas indagações é preciso alargar o escopo da análise, retrocedendo ao século XIX a fim de investigar o mercado de trabalho portuário, os atores e as relações de produção predominantes nos trapiches e casas de café. Afinal, quem eram os trabalhadores de tropa e os capitães?

\*\*\*

Apesar do caráter genérico das informações disponíveis é possível afirmar com segurança que, no porto do Rio de Janeiro, o “trabalho avulso” tal como definido por Beveridge – engajamentos curtos e seleção aleatória – era largamente utilizado no manuseio e transporte de carga desde o início do Oitocentos<sup>19</sup>, para isso concorrendo o grande número de escravos de ganho que perambulava pelas ruas da Corte, cidade onde se concentrava a maior população escrava urbana do país: 110.602 cativos, segundo dados do recenseamento de 1849, dos quais

---

<sup>19</sup> A utilização de mão-de-obra avulsa é comum nos portos em geral e está relacionada à variação cotidiana da demanda por trabalho. Para uma análise da questão Cf. Maria Cecília Velasco e Cruz, *Virando o Jogo: Estivadores e Carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. Tese de Doutorado, USP, 1998. Os termos empregados por Beveridge e por toda a literatura de língua inglesa são “*casual work*” ou “*casual worker*”, que numa tradução literal corresponderiam a “trabalho/trabalhador ocasional” ou “trabalho/trabalhador eventual”. Utilizo, no entanto, os termos “trabalho/trabalhador avulso”, por serem estas as categorias que se firmaram no linguajar dos portos nacionais e na legislação brasileira. William H. Beveridge, *Unemployment. A problem of Industry*, Londres, Longmans, Green & Co., 1909.

78.855 no perímetro urbano e 31.747 nas freguesias rurais.<sup>20</sup> A existência generalizada de escravos de ganho nas cidades é um fenômeno já analisado na bibliografia especializada e que distingue em vários aspectos a escravidão urbana da rural.<sup>21</sup> Tais escravos eram mandados à rua para nelas buscarem atividades que lhes permitissem prover a si próprios e a seus senhores. Para tanto possuíam autonomia e liberdade de movimento sem as quais não poderiam encontrar, negociar e executar os trabalhos que aparecessem. Muitos não moravam na casa dos senhores, e só iam lá para entregar a quantia estipulada por dia ou por semana. Tudo o que recebiam além deste acerto podiam embolsar, o que lhes dava melhores condições para juntar um pecúlio e comprar a liberdade. Eram, contudo, trabalhadores assalariados na relação que mantinham com quem os contratava para executar uma tarefa, mas como escravos viviam sob o arbítrio do senhor, que poderia vendê-los quando bem entendesse. No que diz respeito à primeira relação, estritamente de mercado, eram trabalhadores avulsos como quaisquer outros. A variação da demanda fazia com que suas jornadas de trabalho fossem descontínuas e marcadas por diferenças de ritmo e de intensidade. Podia-se trabalhar muito num determinado dia e pouco no outro, e isso tanto por escolha como por azar.<sup>22</sup>

Evidências da utilização desses escravos no sistema portuário carioca aparecem nas entrelinhas dos regulamentos das capatazias da Alfândega. Em 1820, o regimento da Companhia de Homens Trabalhadores da

---

<sup>20</sup> A título de comparação, segundo cálculos de João Reis, em 1835 a população cativa total de Salvador era de 27.500 indivíduos. João José Reis, *Rebelião Escrava no Brasil*, São Paulo, Brasiliense, 1986, p. 16. As cifras do censo de 1848 estão em Luiz Carlos Soares, “Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX”, *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 8, n.16, (1988), p. 108.

<sup>21</sup> Entre outros textos, ver: Mary Catherine Karasch, *Slave Life in Rio de Janeiro, 1808-1850*, Princeton, Princeton University Press, 1987; Leila Mezan Algranti, *O Feitor Ausente: Estudos sobre a Escravidão Urbana no Rio de Janeiro, 1808-1822*, Petrópolis, Vozes, 1988; Kátia M. de Queirós Mattoso, *Bahia: a Cidade do Salvador e seu Mercado no século XIX*, São Paulo, Hucitec/ Salvador, Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1978; Soares, “Os Escravos de ganho”, pp. 107-142; João José Reis, “A Greve Negra de 1857 na Bahia”, *Revista da USP*, São Paulo, n.18, (1988), pp. 6-29.

<sup>22</sup> Não é demais lembrar que do ponto de vista ocupacional, a escravidão ao ganho era diversificada, incluindo vendedores ambulantes, quitandeiros de loja, barbeiros, marinheiros, pescadores, operários da indústria e da construção civil, além dos cativos empregados no manuseio e transporte de carga, analisados neste artigo.

Alfândega da Corte determinava que se por omissão do contratador e de seu sócio faltasse “gente suficiente ao trabalho do dia”, o Juiz da Alfândega mandaria “prover o serviço de mais gente à custa dos mesmos contratadores”, regra que, no contexto da época, só tinha um significado possível: que o Juiz da Alfândega podia intervir no serviço, completar a força de trabalho com escravos de ganho e repassar os custos ao contratador.<sup>23</sup> Essa intromissão do poder público em um serviço que fora arrematado e era um negócio privado não foi bem aceita, o que acabou produzindo traços documentais ainda mais claros do trabalho escravo avulso na Alfândega.<sup>24</sup> São, entretanto, nos comentários e cenas de rua descritas pelos viajantes que se encontram informações mais ricas e sistemáticas sobre a organização do mercado de trabalho afeto à vida do porto.

Debret, que veio para a Corte em 1816, menciona, por exemplo, que o trabalho dos escravos que transportavam café era penoso devido à extensão do trajeto e implicava “não somente um número de carregadores igual ao de sacos, mas ainda um capataz entusiasta, capaz de animar os homens com suas canções improvisadas”. A coluna era guiada pelo capataz, que costumava munir-se de um chifre de boi ou de carneiro. Tal chifre seria um amuleto com o qual o capataz se impunha à superstição dos seus comandados eventuais, mas depois do grupo chegar a seu destino e ser pago, a igualdade voltava a reinar entre todos e a confraternização se fazia na venda mais próxima. Descrevendo a mudança de uma casa rica, ele também afirma que os escravos contratados recebiam salários iguais para evitar discussões, e que um feitor a cavalo supervisionava a marcha do grupo, percorrendo constantemente os flancos da coluna e distribuindo chicotadas aos carregadores isolados e preguiçosos.<sup>25</sup> Chamberlain, por sua vez, acrescenta os seguintes comentários a sua litogravura “Pretos de Ganho or Black Porters”, sobre os negros cangueiros ou puxadores de carro que faziam ponto em 1819 na parte mais larga da rua Direita, perto da Alfândega:

---

<sup>23</sup> Provisão do Conselho da Real Fazenda de 26 de agosto de 1820 in *Collecção das Leis do Brazil de 1820*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1889.

<sup>24</sup> Ver, a respeito, o *Regulamento das Mesas do Consulado da Corte, Bahia e Pernambuco*, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1836.

<sup>25</sup> Jean Baptiste Debret, *Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil*, São Paulo, Martins Fontes, 1954, pp. 237, 235.

Estes homens são geralmente ... escravos que trabalham para seus senhores ... Quando o peso é muito grande para um único homem o volume é suspenso a um desses paus e carregado por dois indivíduos; com fardos ainda mais pesados, quatro, seis ou até mesmo mais pessoas são chamadas. Um deles geralmente negocia pelo grupo e age como seu líder ou, como é chamado, capataz. (...) Os negros carregadores do Rio, entretanto, ou não são tão fortes, ou não são tão desejosos de usar a sua força, tal como os trabalhadores galegos em Lisboa, dos quais quatro não encontram dificuldade para carregar uma pipa de vinho, enquanto menos de oito dos primeiros não tentarão suspender uma.<sup>26</sup>

No original em inglês, a palavra “capataz” está grafada em português, o que parece indicar ser este um termo de uso corrente no início do século XIX. De qualquer modo, nos relatos posteriores os viajantes não falam mais em “capatazes” ou “feitores”, mas muitos se referem ao “capitão” ao descreverem como os escravos de ganho trabalhavam no transporte de alguns tipos de carga.

Kidder, chegado ao Rio em 1837, conta que “os carregadores de café andam geralmente em magotes de dez ou vinte negros sob a direção de um que se intitula capitão. São em geral os latagões mais robustos dentre os africanos. ... Cada um leva na cabeça uma saca de café pesando 102 libras e, quando todos estão prontos, partem num trote cadenciado que logo se transforma em carreira”.<sup>27</sup> Ewbank vai ao Consulado com um amigo em 1846 e nota que o movimento dos grupos de escravos trazendo café para ser embarcado era contínuo. Cada um desses grupos tem um condutor, “que de ordinário vai sacudindo um chocalho, ao som do qual seus companheiros vão cantando atrás dele. ... Ao voltar, alguns continuavam em sua cantoria, e corriam como se aquela faina os alegrasse...”.<sup>28</sup> Expilly conta que em 1853 os negros de ganho

---

<sup>26</sup> Sir Henry Chamberlain, *Views and Costumes of the City and Neighbourhood of Rio de Janeiro, from drawings taken by Lieutenant Chamberlain of the Royal Artillery during the years 1819 and 1820 with descriptive explanations*, Londres, Howlett and Brimmer Columbian Press, 1822.

<sup>27</sup> Daniel P. Kidder, *Reminiscências de Viagens e Permanências nas Províncias do sul do Brasil*, Belo Horizonte, Itatiaia/ São Paulo, USP, 1980, p. 65.

<sup>28</sup> Thomas Ewbank, *A Vida no Brasil, ou Diário de uma Visita ao País do Cacaue às Palmeiras*, vol I. Rio de Janeiro. Editora Conquista, 1973, pp. 119-120.

ficavam nas soleiras das portas à espera de trabalho. Diz que às vezes “em lugar de trabalharem isoladamente, eles se organizam em brigadas, cada uma das quais tem o seu capitão” e comenta:

As mudanças se fazem no Rio com uma celeridade e uma segurança que nossos carros não oferecem. Os negros se organizam em dez, vinte, cinquenta ... Os capitães, munidos de uma marimba feita de casco de tartaruga, de um instrumento de ferro branco perfurado com numerosos furos e cheio de conchas ... dão o sinal. Eles começam, então, a marchar de modo cadenciado aos sons desta orquestra primitiva, e assim, carga à cabeça, avançam com uma ordem, uma precisão que não se pode deixar de admirar.<sup>29</sup>

E Ribeyrolles narra, reportando-se às ruas do Rio entre os anos de 1858 e 1861:

Esses negros que passam, cesto à mão, ou esses outros imóveis aos cantos dos corredores ... são os pretos do ganho a vossa espera. Percorrem a cidade, as ruas comerciais, as praças públicas. ... A qualquer hora vergam sob o fardo. Quando este é por demais pesado formam grupo ... e lá se vão ao som cadenciado de uma canção breve e triste. ... Mais além encontramos a rua de São Bento. Grande entreposto de café. Dela, sobretudo, partem os negros minas, atléticos, mármore vivos, que fazem o transporte dos armazéns ao cais. Rebeldes a toda sorte de escravidão doméstica, formam entre si uma corporação, sustentam uma caixa de resgates que a cada ano alforria e remete alguns às plagas africanas.<sup>30</sup>

Ribeyrolles não é o único a ressaltar a presença marcante dos minas. Colton, chegado ao Rio em 1845, comenta que dos quinze mil escravos importados anualmente pela cidade o mina “traz consigo a maior força de caráter” pois “nunca faz chacota do infortúnio do seu destino”, nem “se submete de modo indigno ao estado de servidão”.<sup>31</sup>

<sup>29</sup> Charles Expilly, *Le Brésil Tel Qu'il Est*, Paris, E. Dentu, Éditeur, 1862, pp. 82-84.

<sup>30</sup> Charles Ribeyrolles, *Brasil Pitoresco*, vol. 1, Belo Horizonte, Itatiaia/São Paulo, USP, 1980, pp. 208-209.

<sup>31</sup> Walter Colton, *Deck and Port or Incidents of a Cruise in the United States Frigate Congress to California*, Nova Iorque, A. S. Barnes & Co., 1850, pp.110-111. O autor chega a dizer que a presença dos minas no Brasil colocava em perigo a própria estabilidade das instituições.

Expilly salienta as habilidades mercantis dos minas, que não eram bons escravos domésticos, mas se tornavam excelentes ganhadores.<sup>32</sup> Moore, comerciante inglês que viveu na Corte entre 1821 e 1835, revela à comissão parlamentar britânica sobre o tráfico negreiro que os minas controlavam o mercado de trabalho relacionado ao comércio cafeeiro carioca, esclarecendo ainda que adiantavam dinheiro para a alforria uns dos outros<sup>33</sup>. Candler e Burgess, vindos ao Brasil em 1852 como representantes da *Religious Society of Friends* para apresentar ao governo uma petição contrária à escravidão, narram que anuíram a um pedido de entrevista feito pelos porta-vozes de um grupo de libertos que de algum modo soubera dos motivos de sua estada na Corte. Os pormenores do encontro, ocorrido privadamente no escritório de um corretor de navios inglês de confiança dos libertos e que foi o intérprete entre as partes, são reveladores. Segundo os autores, a delegação recebida lhes contou que os membros do grupo eram

da tribo mina de africanos da costa de Benin, arrancados de lá há muitos anos por um ladrão de homens cruel, trazidos e vendidos como escravos. Mediante um trabalho muito duro haviam conseguido ganhar dinheiro suficiente para comprar sua alforria e agora desejavam retornar à terra de origem. Podiam pagar sua passagem cruzando de volta o oceano, mas tinham esperado para saber se a costa estava suficientemente livre de negreiros a fim de garantir o sucesso da tentativa.

Os libertos também relataram que “sessenta dos seus companheiros já haviam partido para Badagry no ano passado e haviam chegado em casa sãos e salvos”, afirmação cuja veracidade foi confirmada pelo corretor de navios, com a apresentação da carta de fretamento que estabelecera as condições acordadas para a viagem referida. Pela cópia do documento transcrita no livro, o brigue britânico *Robert A1* fora fretado no Rio de Janeiro pelo africano liberto Raphael José de Oliveira por oitocentas libras esterlinas, pagas adiantadas, para levar sessenta e

---

<sup>32</sup> Expilly, *Le Brésil Tel Qu'il Est*, p. 59.

<sup>33</sup> J. B. Moore, depoimento à Select Committee on Slave Trade, 1847/48, in Manuela Carneiro da Cunha, *Negros, Estrangeiros. Os escravos libertos e sua volta à África*, São Paulo, Brasiliense, 1985, p.34.

três pessoas entre homens, mulheres e crianças ao litoral da África, passando primeiro na Bahia, onde ficaria por quatorze dias se isto fosse requerido, e onde seria decidido o local exato em que o navio aportaria na baía de Benin.<sup>34</sup>

Do conjunto dessas narrativas pode-se ver que todo o transporte de carga entre as várias unidades do sistema portuário, e entre estas e as casas comerciais da cidade descansava basicamente nos ombros dos pretos de ganho – escravos ou libertos – e numa organização de trabalho informal própria do mundo urbano. Há um eco do eito e das práticas disciplinares das fazendas naquilo que Debret conta sobre a mudança de uma casa rica, mas o ambiente repressivo da cena descrita não reaparece nos relatos posteriores. Ao contrário. Em vez de grupos subordinados e supervisionados por feitores, o que surge nesses textos é uma forma coletiva de trabalhar estruturada de modo independente pelos próprios ganhadores, e a admiração do branco com a eficiência da organização de trabalho criada pelos pretos de ganho. Estes aparecem sempre como sujeitos plenos da ação, negociando as tarefas a realizar, desenvolvendo um modo próprio de trabalhar ao ritmo da música e do canto africanos, decidindo o tamanho das turmas de trabalho de acordo com a quantidade e o peso dos volumes a carregar, impondo uma economia de esforço pela recusa em trabalhar com grupos reduzidos se o peso da carga fosse muito grande, e preservando margens de sociabilidade e lazer ao irem comemorar o pagamento do serviço no botequim da esquina.

Há ainda um aspecto lingüístico a ser notado, e que decerto reflete o processo de distanciamento das relações de trabalho urbanas daquelas cultivadas na grande propriedade rural, sobretudo a cafeeira. O termo “capataz”, equivalente urbano de “feitor” e designativo da pessoa que representando o poder vigiava e controlava um grupo qualquer de trabalhadores braçais, foi substituído em algum momento do século XIX pelo termo “capitão”, como forma genérica de denominar os líderes surgidos da dinâmica interna dos grupos de ganhadores da cidade. Ora,

---

<sup>34</sup> John Candler e Wilson Burgess, *Narrative of a Recent Visit to Brazil to present an address on the slave trade and slavery issued by the Religious Society of Friends*, Londres, E. Newmann Printer, 1853, pp. 37-39.

capitão era em sentido literal um posto na hierarquia militar ou o comandante de um navio mercante, mas em sentido figurado era também o cabeça, o líder, o guia; alguém que comandava uma empresa ou que era perito em alguma arte ou ciência.<sup>35</sup> Os pretos capitães descritos pelos viajantes incorporavam muitas das qualidades pressupostas nestes diversos significados: eram chefes da guerra pela sobrevivência nas ruas, mestres espertos na arte de empreitar o trabalho e comandantes respeitados da sua execução. Essa posição estratégica dos capitães, que não desaparece com o passar do tempo, justifica o uso corrente do termo no início do século XX, mas a compreensão do fato requer o conhecimento do que aconteceu no mercado de trabalho avulso carioca durante a segunda metade do século XIX, como se verá adiante.

Dois outros fatos que também se depreendem com clareza dos relatos acima citados são a especificidade étnica das turmas de trabalho ligadas ao transporte de café e os fortes laços de solidariedade tecidos pelos pretos minas.<sup>36</sup> Trazendo consigo uma tradição urbana e comercial incomum nas outras nações africanas, os minas aparentemente monopolizavam o mercado de trabalho gerado pelas firmas comerciais envolvidas com a exportação do café. Por outro lado, mantinham-se relacionados por associações voluntárias de fundo étnico como as caixas de alforria, cujo modelo parece ter sido a *esusu*, instituição ioruba estudada por Bascom e que a diáspora africana plantou em vários lugares do solo americano.<sup>37</sup> Da solidariedade mina, a história de Candler e Burgess é, aliás, um exemplo fascinante. Não só porque atesta uma capacidade de acumulação surpreendente para ex-escravos, mas porque revela a intensidade dos negócios humanos e das redes de comunicação próprias às regiões portuárias dos grandes centros urbanos. Ligados provavelmente ao carregamento do café para exportação, os membros do grupo de africanos envolvido no episódio narrado acompanhavam com cuidado os eventos políticos da Corte, tinham no corretor de navios in-

---

<sup>35</sup> Antonio de Moraes Silva, *Diccionario da Lingua Portuguesa*, segunda edição (1813) e oitava edição (1890).

<sup>36</sup> Denominação genérica e que abarca etnias provenientes tanto do Daomé (atual Rep. P. Benin) quanto da Nigéria.

<sup>37</sup> William R. Bascom, "The *Esusu*: A Credit Institution of the Yoruba", *Journal of Royal Anthropological Institute*, 82, n.1, (1952), pp.3-69.

glês uma conexão confiável, mantinham-se informados sobre o que acontecia no litoral da África e do Brasil, e sustentavam relações estreitas com pessoas que residiam na Bahia. Não é pouco, sobretudo se for lembrado que desde a revolta dos malês (1835) controlava-se a movimentação de libertos africanos nos portos do país.

Há que ter cuidado, no entanto, para não superdimensionar a importância dos minas em detrimento das outras nações africanas, principalmente quando se tem como objeto de estudo o Rio de Janeiro. Com base nos pedidos de licença encaminhados à Câmara Municipal por 1.627 senhores que desejavam ter escravos ao ganho nas ruas, Luiz Carlos Soares conseguiu reunir dados sobre a composição social da mão-de-obra cativa avulsa da Corte no período entre 1851 e 1870. Dos 2.642 escravos do sexo masculino cuja nacionalidade fora declarada, a maioria esmagadora era de africanos: 2.186 (82,7%) contra apenas 456 (17,3%) cativos nascidos no Brasil. Dentre os 1.839 africanos que tiveram a origem étnica mencionada, 1.011 (55%) eram de nações da África Centro-Occidental, 534 (29%) da África Occidental e 294 (16%) da África Oriental. Os 1.011 escravos de cultura bantu estavam divididos em 14 etnias, das quais as mais numerosas eram as nações congo (331), cabinda (251), benguela (127) e angola (106). Entre os 294 cativos bantus da África Oriental predominavam os da nação moçambique, grupo representado por 253 indivíduos. Pena que a maioria dos escravos minas vindos da África Occidental não tenha tido sua etnia claramente especificada. As nações jeje e tapa tinham cada uma 1 representante, os haussás eram 3, os nagôs 25, mas os 504 outros componentes do grupo estavam relacionados apenas como “minas”. Também o perfil profissional desses escravos não pôde ser traçado porque na maioria esmagadora dos casos dizia-se somente que eles estariam nas ruas “ao ganho”. Portanto, mesmo supondo que os 534 minas fossem de maioria nagô, como na Bahia, ou que tivessem conseguido forjar entre si uma identidade “mina” comum, ainda assim fica difícil comprovar a alegada origem étnica dos carregadores de café. O seu número significativo permite imaginar que possam ter controlado realmente este ramo do mercado de trabalho, mas a questão permanece em aberto. Dúvidas à parte, um fato, porém, é evidente. Em meados do século XIX, os carre-

gadores de café, em sua maioria africanos escravos ou libertos, já constituíam uma fração de classe específica e claramente delineada na força de trabalho empregada no sistema portuário.

Em 1846, ano em que Ewbank visitou o Consulado e percebeu que o movimento dos carregadores de café era contínuo, o Rio de Janeiro exportou 1.849.833 sacas de café. Considerando, para efeito de raciocínio, que um ano possui 300 dias úteis, ter-se-ia uma média de 6.166 sacas a exportar por dia. Nos anos seguintes, estes números continuaram a crescer, a exportação chegando a 2.858.107 sacas em 1855, o que corresponde a uma média diária de 9.527 sacas.<sup>38</sup> Certamente, havia dias em que a quantidade de sacas exportadas excedia em algumas vezes este valor médio. Além disso, é preciso levar em consideração que as sacas eram pesadas e que os trajetos urbanos do café eram diversos e não muito curtos. Assim, embora essas informações sejam insuficientes para embasar cálculos precisos, é possível estimar que em torno de mil carregadores poderiam estar envolvidos no transporte de café em dias de pico.

Até meados do século XIX, a maior parte das sacas de café descia em lombo de burro das várias regiões agrícolas do planalto cafeeiro para o entreposto mais próximo no litoral, convergindo para o Rio de Janeiro por via marítima. Os animais de carga que por acaso penetrassem na zona urbana eram conduzidos a passo pelo centro das ruas, presos uns atrás dos outros, e nesta mesma ordem descarregavam e recebiam carregamentos de retorno na praia dos Mineiros, no Largo de São Francisco e no Campo de Santana, sendo expressamente proibido o pernoite na cidade.<sup>39</sup> Toda a movimentação das sacas entre os trapiches da orla e as casas comissárias, entre estas e os armazéns dos ensacadores, e entre estes e o Consulado era feita, no entanto, por

---

<sup>38</sup> Para o número de sacas exportadas ver *The Brazilian Year Book*, issued under the patronage of the Brazilian Government. Edited by J. P. Wileman, Rio de Janeiro, The Offices of the Brazilian Year Book, 1909, p. 633.

<sup>39</sup> Postura Municipal de 11 de setembro de 1838 in Adhemar de Faria, "Os Transportes Urbanos de Café no Rio de Janeiro", *O Café*, Rio de Janeiro, Departamento Nacional de Café, 1934, p. 845. Reprodução de uma edição especial sobre o café publicada pelo *O Jornal*, em 1927, com base em depoimentos de membros idosos da comunidade mercantil cafeeira carioca.

“magotes de negros enfileirados, sacaria à cabeça”, que por analogia com as bestas de carga passaram a ser conhecidos “como *trabalhadores de tropa*”.<sup>40</sup> Os “capitães de tropa” eram, portanto, originalmente, apenas os capitães que comandavam as turmas ou “tropas” do café. Não obstante, com o tempo a metáfora sofreu uma expansão de significado e passou a ser utilizada para denominar também os grupos de operários avulsos dos trapiches, em um processo entrelaçado com a expansão do sistema portuário e com as mudanças verificadas no mercado de trabalho na segunda metade do século.

Com o fim do tráfico negreiro em 1850, a população escrava da Corte começou a ser transferida para as regiões agrícolas cafeeiras, enquanto levas cada vez maiores de imigrantes passaram a chegar ao Rio de Janeiro. Por outro lado, nestes mesmos anos, os trilhos dos trens ramificaram-se pelo vale do Paraíba, fazendo o café convergir para a estação terminal da Estrada de Ferro D. Pedro II, construída no Campo de Santana e inaugurada em 1858. A descarga da sacaria nesse local, muito distante do epicentro dos negócios cafeeiros, inviabilizou seu transporte à cabeça e provocou a substituição dos pretos de ganho pelas carroças e outros veículos de carga. Assim, não é de admirar que na década de 1880, as cenas de rua na Corte fossem muito diversas daquelas descritas pelos viajantes que ali estiveram na primeira metade do século.

Escrevendo à família em agosto de 1882, Burke comentou: “Eu imaginei que a escravidão daria pelo menos uma forte cor local à população, mas a maior parte das classes baixas e da população trabalhadora é branca”.<sup>41</sup> E Koseritz ficou tão impressionado com a eficiência e a profusão dos meios de transporte urbanos que chegou a ter sonhos vernianos, imaginando “pontes suspensas” do Pão de Açúcar até o Corcovado, deste até o Bico de Papagaio e daí até a Tijuca, de modo a se poder atravessar a cidade sem utilizar as ruas, “se é que até lá os famosos carros aéreos não tenham sido inventados ...”<sup>42</sup>.

---

<sup>40</sup> Adhemar de Faria, “Os Transportes Urbanos de Café”, p. 845.

<sup>41</sup> Ulick Ralph Burke and Robert Staples, Jr., *Business and Pleasure in Brazil*, Londres, Leadenhale Press, 1882, p. 37.

<sup>42</sup> Carl von Koseritz, *Imagens do Brasil*, Belo Horizonte, Editora Itatiaia, 1980, p. 57. O livro, publicado na Alemanha em 1885, reúne crônicas escritas no Rio em 1883.

É que a cidade era de fato outra. Embora ainda existissem no Município Neutro 29.882 escravos segundo estatística de julho de 1885<sup>43</sup>, a relação entre brancos, negros e mestiços havia se alterado de modo radical na população como um todo, inclusive entre as classes trabalhadoras. As cantigas de trabalho africanas não ecoavam mais pelas ruas, substituídas pelo ranger das carroças e pela gritaria dos meninos que vendiam jornais nas esquinas, e muitos dos indivíduos empregados no transporte de carga eram imigrantes pobres, a maioria portuguesa. Nessa transformação do cenário urbano convivem, portanto, dois fenômenos de natureza distinta. O primeiro diz respeito às modificações da composição social da classe operária e será abordado adiante. O segundo reflete as alterações ocorridas no modo de circulação das mercadorias e tem um impacto direto sobre o mercado de trabalho ligado ao sistema portuário, como se verá agora.

Os primeiros veículos usados no transporte de café eram carroções pesados e com duas rodas tão grandes que excediam a altura do eixo. De manejo difícil e inadequados às ruas estreitas e tortuosas da Corte, eles substituíram os pretos de ganho nos percursos longos, mas não puderam competir com a Companhia Locomotora, empresa que entrou no mercado em 1872, revolucionando o transporte de café ensacado pela introdução de bondes que circulavam em trilhos colocados nos trajetos entre o terminal ferroviário e os armazéns da Chacrinha. Na safra de 1873-74, a Locomotora transportou 76,4% do café exportado pela praça, percentual que foi se reduzindo até atingir 56,7% em 1877-78.<sup>44</sup> Essa perda relativa de posição e a percepção de que o transporte de passageiros era mais lucrativo do que o de carga, levou à fusão da empresa com outras companhias de bondes e à criação, em 1878, da Carris Urbanos, empreendimento que se firmou e chegou à República. A fatia de mercado que escapara à Locomotora não foi, entretanto, conquistada pela nova companhia, ficando nas mãos dos carroceiros.

<sup>43</sup> Informação publicada no *Jornal do Commercio* e citada in Émile Allain, *Rio de Janeiro - Quelques domés sur la capitale et sur l'administration du Brésil*, Paris, L. Frinzi & C. Editeurs/ Rio de Janeiro, Lachaud & C., 1886, pp. 120-121.

<sup>44</sup> Estes percentuais foram obtidos pela comparação das informações sobre a exportação global do Rio de Janeiro com as estatísticas publicadas por Benchimol, a partir dos relatórios da Companhia Locomotora nos anos de 1873-1878. Cf. Jaime Larry Benchimol, *Pereira Passos: um Haussmann Tropical*, Rio de Janeiro, Biblioteca Carioca, vol. 11, 1990, p.56 e *The Brazilian Year Book*, p. 633.

Seria errôneo supor, todavia, que essas mudanças tenham expulsado os trabalhadores de ganho do complexo portuário. O que elas trouxeram foram centenas de intermediários na sua contratação. Isto porque, tratando a mão-de-obra braçal como um elemento menor no conjunto dos seus negócios, as firmas de café livraram-se do trato direto com os carregadores, e passaram a delegar aos carroceiros a resolução das questões relativas a seu emprego. A eles cabia negociar com os operários, entregar ou retirar a carga, pagar o serviço e coordenar o trabalho, como pode ser visto em uma descrição de época: “A carga de um caminhão de café pelos trabalhadores de tropa tem o seu quê de pitoresco. Põe-se de pé o cocheiro, no caixão do carro, para dirigir e corrigir a arrumação e vai mandando a cada trabalhador, em voz alta, o lugar da “queda” do saco: “atrás, fora”, “meio da roda”, “à frente, fora”, “no buraco”. À segunda fiada, manda: “atrás, do seu lado”, “meio da roda”, “frente do seu lado”, “tapa buraco”.<sup>45</sup>

A partir da segunda metade do século XIX, era essa a realidade das firmas do ramo cafeeiro, como, de resto, de todo o comércio ligado à vida do porto. Bem cedo todas as manhãs, milhares de carroças e caminhões saíam das cocheiras e se espalhavam pelas ruas adjacentes à região portuária. E às portas dos trapiches e dos grandes depósitos de café, operários suarentos carregavam e descarregavam mercadorias, abarrotando e esvaziando os veículos de carga. Outros trabalhavam no interior dos prédios, pois além do carregamento existiam ainda em terra duas outras esferas de trabalho muito importantes – a arrumação das mais variadas mercadorias no interior dos trapiches e as tarefas específicas de preparação do café para exportação.<sup>46</sup> Ambas as esferas eram ocupadas pelos trabalhadores de tropa, em turmas cujas dimensões variavam diariamente de acordo com o número de mercadorias a arrumar ou de sacos de café a preparar.

---

<sup>45</sup> Faria, “Os Transportes Urbanos do café”, p. 846.

<sup>46</sup> O café saía das casas comissárias em lotes corridos de um a mil sacos contendo dez ou mais tipos diferentes de grãos. Para ser exportado, precisava ser escolhido, separado, repassado em máquinas, ensacado em sacaria nova, pesado e agrupado em lotes uniformes de 125 sacos, no mínimo, cada saco contendo o peso padrão de sessenta quilos líquidos. Com exceção da escolha, que era feita por mulheres, todas essas atividades eram desempenhadas por trabalhadores avulsos nos armazéns dos ensacadores e/ou exportadores.

É que como a oferta de emprego era múltipla e dispersa por todo o sistema e o transporte propriamente dito fora açambarcado pelos carroceiros, os capitães e suas tropas começaram a se fixar junto às casas de café e trapiches, num movimento de apropriação de territórios que é bastante comum entre os trabalhadores informais. O processo tem, aliás, uma racionalidade clara. Para quem não tem vínculos empregatícios nem relações predeterminadas, apropriar-se de um território abre a possibilidade de demarcar fronteiras, estabelecer uma reserva de mercado, introduzir a noção de “nós” e “eles”, sair do anonimato, criar identidades, estabelecer redes de relações e se tornar, enfim, conhecido do “outro”. E parece ter sido exatamente isso o que aconteceu. No início do século relações sociais costumeiras prendiam esses homens em torno dos trapiches e armazéns, como transparece na carta de um carregador à imprensa:

Eu, abaixo assinado, trabalhador em trapiche, como posso provar, estando reunido com diversos trabalhadores da mesma classe no trapiche Mauá, que *como de costume ali chama-nos para trabalhar*, e como existisse na ocasião uma contenda ... simplesmente observei-lhe [ao delegado] que, se estava naquele local, era unicamente *procurando trabalho, como de costume...*<sup>47</sup>

Subjacente a esta fala está a identidade daqueles que em vários pontos da região portuária arregimentavam operários avulsos para os trapiches e armazéns de café, recebendo dos trapicheiros e dos ensacadores as quantias com as quais pagavam os contratados. Estes eram os “trabalhadores feitores”, também conhecidos como “capitães de tropa”, figuras que me reportam às turmas do café e aos negros que tanto chamaram a atenção dos viajantes. Chego assim às últimas questões que importa analisar – a composição social da mão-de-obra portuária e as características do bairro onde estava encravado o porto do Rio de Janeiro.

É do conhecimento geral que ao findar o século XIX a classe operária carioca havia embranquecido devido à imigração de europeus

---

<sup>47</sup> Carta aberta de Aristides Figueira de Souza, secretário-geral da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiches e Café, durante a greve que consolidou a formação do sindicato. *Correio da Manhã*, 16-01-1906, p. 3. Ênfase da A.

pobres, que em grandes levas invadiram a cidade, inclusive o porto. Sede da Corte, o Rio recebeu muito cedo imigrantes estrangeiros, portugueses principalmente, e já nos anos 1870 é possível se encontrar evidências de conflitos entre brancos e negros por questões de trabalho na orla marítima. No dia 3 de maio de 1872, o *Jornal do Commercio* noticiava:

há dias, os pretos ganhadores da praça das Marinhas, que têm por costume carregar para terra a carne seca trazida ... dos navios em canoas ... exigiram aumento de 20 réis ... Não querendo sujeitar-se a tal exigência, os donos da carne seca resolveram chamar trabalhadores brancos ... Ontem, ao meio dia, quando se fazia a descarga ... os pretos, em número de cinqüenta, armados de cacetes e um deles com uma foice, assaltaram os trabalhadores ocupados naquele serviço, que eram cerca de doze. Travou-se luta renhida, sendo alguns dos trabalhadores atirados no mar. O sr. Capitão Marques Sobrinho e algumas praças da guarda urbana compareceram no lugar e conseguiram por termo à luta, ... levando à presença do Sr. 2º Delegado de Polícia treze pretos e cinco trabalhadores brancos<sup>48</sup>.

Segundo o *Diário do Rio de Janeiro*, os pretos carregadores tinham feito uma “parede”, mas “à moda da Costa da Mina”, o que acabou acarretando a prisão de sete escravos e de um negro liberto.<sup>49</sup>

Que houve competição no mercado de trabalho entre negros e brancos, é fato incontestável. O conflito narrado é apenas um exemplo. Que nos anos 1870 o espaço portuário era dominado por escravos e libertos, também é certo. A própria adjetivação empregada pelo jornalista parece indicar que os minas continuavam marcando o trabalho portuário com seus modos de ser e viver o mundo. Mas o quadro esboçado acima é ainda muito genérico para fundamentar uma análise sobre a composição social da mão-de-obra portuária, principalmente no século XX. Teriam os pretos ganhadores conseguido manter uma reserva de mercado em certas esferas de trabalho do porto? E quem eram os esti-

---

<sup>48</sup> *Jornal do Commercio*, 3-05-1872, (Gazetilha) p. 3.

<sup>49</sup> *Diário do Rio de Janeiro*, 3-05-1872. Agradeço a Carlos Eugênio Líbano Soares a indicação do conflito.

vadores? A solidariedade entre os dois grupos na greve de agosto de 1906 pode ter sido facilitada por fatores de natureza racial, ou não?

Responder a estas questões não é fácil, porque os censos demográficos do século XIX e da Primeira República não identificam as ocupações operárias existentes no porto. Tanto os estivadores, quanto os trabalhadores do café e dos trapiches estão englobados em categorias profissionais genéricas como “transportes marítimos e fluviais” ou “profissões mal definidas”, e não podem ser discriminados nesse universo tão amplo. Além do mais, uma análise do perfil sociológico da força de trabalho portuária pressupõe o estudo da variável étnica, e as classificações por cor não existem nos censos de 1906 e 1920. Há que se buscar, portanto, outras fontes de informação, e duas possibilidades emergem naturalmente: os registros de sócios das antigas União dos Operários Estivadores e Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, e os registros coevos da Casa de Detenção.<sup>50</sup> O caminho utilizado para uma aproximação com o universo étnico das duas frações de classe foi, contudo, distinto. No caso da estiva foram cruzados os dois tipos de informação. O livro de registro dos sócios da União correspondente aos anos 1903-1905 contém dados sobre o nome, nacionalidade, endereço, idade e estado civil dos estivadores, mas como era de se

---

<sup>50</sup> Como outras fontes do gênero, os registros sindicais e policiais referidos são amostras e não esgotam a questão da origem social do conjunto de operários, mas contribuem significativamente para a solução do problema por razões que se prendem à natureza das instituições que os produziram. Tanto a União quanto a Sociedade de Resistência eram sindicatos *closed shop*, que organizaram a maior parte da força de trabalho e que logo depois de fundados tornaram-se hegemônicos e reconhecidos como órgãos legítimos de representação de classe. O seu enraizamento no grupo e a exclusividade que logo conseguiram construir para seus membros justificam a suposição de que os perfis de seus associados são imagens não muito distorcidas do universo que se quer analisar. Já a Casa de Detenção era principalmente uma “instituição de passagem”. Para lá eram mandados todos os “correcionais”, isto é, todos os indivíduos detidos “correcionalmente” por simples ordens policiais, sem flagrante de qualquer delito e na maioria das vezes por estarem nas ruas “vadiando”. Essa prática edificante tinha, portanto, como público privilegiado os operários avulsos, e foi particularmente intensa na virada do século. Pode-se, assim, conjecturar que os atos de prisão atingiam mais ou menos indistintamente a todos os “vadios”, e que, portanto, os presos eram representativas do conjunto de indivíduos que viviam ou buscavam trabalho nas ruas. A conjectura também se mostrou confiável pelo exame da origem étnica dos presos classificados na categoria “trabalhador”. Em vários livros, os brancos e portugueses sobrepujavam os pretos e pardos, o que excluía a possibilidade de prisões motivadas apenas por preconceito de cor.

esperar nada diz sobre a cor do associado. Uma informação qualitativa sobre a distribuição étnica dos atores pode ser obtida, contudo, pela comparação desses dados com os constantes nos registros da Casa de Detenção, que especificam a profissão “estivador”, informam a sua nacionalidade e classificam os presos por cor. Esses mesmos registros não permitem, porém, inferências sobre o perfil étnico da mão-de-obra dos trapiches e armazéns de café porque as classificações “trabalhador” e “carregador” são usadas em um contexto amplo, incorporando ocupações que nada têm a ver com aqueles operários. Para a aferição da sua nacionalidade e cor foram usadas, então, as fichas de sócios existentes no Arquivo morto da Sociedade de Resistência, que além do retrato contém várias informações qualitativas sobre os indivíduos.

Se a composição social da classe trabalhadora urbana foi inteiramente refeita com a chegada contínua dos lusos, espanhóis e italianos, o mesmo não ocorreu entre os operários do porto do Rio de Janeiro. Como as tabelas abaixo revelam, os brasileiros e os pretos e pardos predominam na força de trabalho portuária, e isso tanto em terra como no mar. A Resistência era um verdadeiro reduto negro, indicando nitidamente que os escravos e os homens livres de cor seguraram com unhas e dentes os seus postos de trabalho, apesar de terem sofrido por muitos anos a concorrência dos imigrantes, sobretudo dos portugueses. Como mostra a Tabela 1, apenas 23,5% dos trabalhadores de tropa sócios do sindicato eram brancos, e destes pouco mais da metade era estrangeira. Já os pretos e pardos eram todos brasileiros, à exceção de um africano, o que nos dá razões para pensar que muitos dos libertos vindos de outras províncias e das zonas rurais fluminenses fixaram-se no mercado de trabalho portuário, e que os filhos e netos dos pretos de ganho cariocas seguiram os passos dos seus ancestrais.

A União dos Operários Estivadores também era formada majoritariamente por homens de cor, como se depreende das Tabelas 2-4. A nacionalidade dos estivadores pretos e pardos presos na Detenção nos faz pensar que o número de negros entre os sócios da União era, inclusive, maior do que o percentual encontrado para os brasileiros. Isto porque, a descoberta na estiva de 2 argentinos, 3 franceses, 5 ingleses, 13 norte-americanos (vários de Boston) e 14 portugueses (todos do Cabo

**Tabela 1**  
**Cor e nacionalidade dos sócios**  
**da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café,**  
**1910-1929.**

	<b>Branços</b>	<b>Pretos</b>	<b>Pardos</b>	<b>Total</b>
Brasileiros	40	219	50	309 (87,5%)
Portugueses	25	---	---	25 (7,1%)
Italianos	18	---	---	18 (5,1%)
Africanos	---	1	---	1 (0,3%)
<b>Total</b>	<b>83 (23,5%)</b>	<b>220 (62,3%)</b>	<b>50 (14,2%)</b>	<b>353 (100%)</b>

Fonte: Arquivo Morto da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, Fichas de Sócios. A análise dos retratos e a classificação dos operários foi feita conjuntamente com Olívia Maria Rodrigues Galvão. Optamos por reunir todos os mestiços sob a classificação "pardo", a fim de tornar os dados compatíveis com as categorias por cor do IBGE.<sup>51</sup>

Verde) pretos, indica que à sombra de nacionalidades constituídas supostamente apenas por brancos escondiam-se grupos filhos da escravidão. De qualquer modo, a forte presença dos pretos e pardos na força de trabalho estivadora, bem como a diversidade das nacionalidades que estão aí representadas não deve surpreender. Esta realidade é bastante congruente com o perfil dos marítimos existentes na cabotagem e no tráfico interno dos portos brasileiros durante o período imperial. Segundo os mapas estatísticos da Capitania do Porto do Rio de Janeiro, no ano de 1865, 47,5% da tripulação das embarcações de cabotagem matriculadas na província eram constituídos por homens brancos e 52,5% por homens de cor. Dos brancos, 72% eram estrangeiros, e dos pretos e pardos, 80,2% eram escravos. O tráfico interno do porto e a pesca ocupavam, por sua vez, 908 brancos (26%), sendo 88,8% estrangeiros, e 2.591 pretos e pardos (74%), dos quais 90,2% eram escravos<sup>52</sup>. Essa informação é relevante para a discussão da composição social da mão-de-obra estivadora por razões que se prendem às mudanças provocadas pela chegada do vapor.

<sup>51</sup> Para uma análise da cor dos arrumadores até os anos 40, cf. Olívia Maria Rodrigues Galvão, *A Sociedade de Resistência ou Companhia dos Pretos. Um estudo de caso dos arrumadores do Porto do Rio de Janeiro*, Tese de Mestrado, UFRJ, 1997.

<sup>52</sup> Relatório apresentado pelo Ministro da Marinha Francisco de Paula da Silveira Lobo à Assembleia Geral Legislativa na 4ª sessão da 12ª Legislatura, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1866.

**Tabela 2**  
**Nacionalidade dos sócios da União dos Operários Estivadores**  
**Setembro, 1903 / Julho, 1905**

<b>Nacionalidades</b>	<b>Números absolutos</b>	<b>Percentagens</b>
Brasileiros	504	62,1
Portugueses	213	26,3
Espanhóis	42	5,2
Ingleses	17	2,1
Italianos	17	2,1
Outras*	18	2,2
<b>Total</b>	<b>811</b>	<b>100</b>

\*Inclui 5 franceses, 3 argentinos, 3 norte-americanos, 2 dinamarqueses, 2 austríacos, 1 russo, 1 árabe e 1 oriental.

Fonte: Livro de Registro dos Sócios da União dos Operários Estivadores, 1903/1905. No Livro estão registrados 944 nomes, dos quais 133 não possuem informações sobre nacionalidade; por isso o universo analisado é de 811 indivíduos.

**Tabela 3**  
**Cor dos estivadores presos – 1890/1904**

<b>Cor</b>	<b>Números absolutos</b>	<b>Percentagens</b>
Branco	84	28,6
Pretos, Pardos e Fulos	178	60,5
Morenos	22	7,5
Acabocladados	10	3,4
<b>Total</b>	<b>294</b>	<b>100</b>

Fonte: Livros de Registros da Casa de Detenção (Rio de Janeiro) nºs: 3970, 3972, 3976, 3977, 3982, 3985, 4048, 4317, 4322, 5420, 5622, 5626, 6321, 6329, 6333, CD-73 e CD-82.

Os navios à vela carregavam um corpo ampliado de marinheiros porque era necessário estar sempre subindo em mastros, envergando, desenvergando, largando e ferrando o pano, arriando e içando velas e vergas, dando nós, embotijando, fazendo costuras. Eram esses homens que faziam sozinhos a descarga das embarcações e, na carga, assumiam o trabalho duro dos guindastes, descendo às vezes aos porões para rechegar os volumes que estavam sendo arrumados por um grupo seleto de operários – os estivadores. Muitos desses embarcadiços ficaram

**Tabela 4**  
**Nacionalidade dos estivadores pretos, pardos e fulos presos**  
**1890/1904**

<b>Nacionalidades</b>	<b>Números absolutos</b>	<b>Percentagens</b>
Brasileiros	135	75,8
Portugueses	14	7,9
Norte-americanos	13	7,3
Ingleses	5	2,8
Franceses	3	1,7
Argentinos	2	1,1
Sem informação	6	3,4
<b>Total</b>	<b>178</b>	<b>100</b>

Fonte: Como na Tabela 3.

sem função nos navios a vapor, que passaram a incorporar grandes contingentes de outros trabalhadores especializados como os foguistas e maquinistas, além de um número bem maior de estivadores, quando ancorados para carga e descarga. A razão do aumento da demanda por mão-de-obra estivadora é simples. Na estivagem dos veleiros o grupo de indivíduos que trabalhava nos porões era menor e mais qualificado do que as turmas que ficavam no convés, não só porque os espaços de arrumação da carga eram exíguos e de manejo difícil, mas porque, uma vez montada a engrenagem de trabalho, era preciso principalmente força para suspender ou arriar manualmente as mercadorias. Os guindastes mecânicos e os porões muito mais amplos dos cargueiros a vapor inverteram a relação, intensificaram a velocidade do trabalho e espalharam as exigências de qualificação de modo menos desigual pelos membros dos ternos, mas não diminuíram a necessidade de se ter estivadores competentes a bordo.<sup>53</sup> Longe disso. O alto custo dos vapores transatlânticos, a sua regularidade no mar e a relevância de se conseguir *turn rounds* rápidos expandiram a força de trabalho estivadora e con-

<sup>53</sup> Segundo Lovell, só com o guindaste a vapor foi que a **estivagem** passou a depender verdadeiramente do trabalho de um grupo de homens distribuídos entre os porões e o convés. Cf. **John Lovell**, *Stevedores & Dockers*, Nova Iorque, Augustus M Kelley Publishers, 1969, p. 38.

verteram o seu desempenho num fator estratégico para o lucro do armador. Velhos conhecidos das cordas, estropos, ganchos e lingadas, os marinheiros que estavam desembarcando com a substituição dos veleiros orientaram-se naturalmente para a estiva, passando a fazer parte das comunidades de estivadores que, no final do século XIX, já existiam em todos os portos do mundo.<sup>54</sup> Ora, nos anos 1870, época em que os vapores já estavam surgindo na cabotagem nacional e começando a provocar o desemprego de muitos embarcações, o perfil étnico dos marinheiros nacionais continuava inalterado e fornecendo argumentos contrários à nacionalização obrigatória da navegação nas costas brasileiras. Segundo a Associação Comercial do Rio de Janeiro, opositora do projeto, antes de tentar transformar a marinha mercante no “viveiro da marinha de guerra”, cumpria exigir que os armadores deixassem de continuar a “empregar marinheiros escravos”.<sup>55</sup>

Somadas, essas informações sustentam a conclusão de que há, no porto do Rio de Janeiro, uma forte linha de continuidade entre os escravos e libertos dos velhos tempos imperiais e os proletários da Primeira República. Assim, diante da solidariedade mútua dos estivadores e carregadores, da rapidez com que os trabalhadores de tropa impuseram ao patronato o seu sindicato, e da evidência clara de que a troca dos atores históricos – com a entrada em cena dos imigrantes brancos e a batida em retirada dos pretos e pardos – não ocorreu no sistema portuário da cidade nos termos pressupostos pelas análises existentes da formação da classe ope-

---

<sup>54</sup> A afirmação baseia-se em tradição oral dos estivadores e em evidências que surgem na documentação escrita. Por exemplo, em 1899, o Cônsul britânico em exercício no Rio de Janeiro transcreveu em relatório ao Foreign Office as informações dadas ao Board of Trade pelo Consul Geral Wagstaff. Nestas, este manifestava **satisfação** em observar a queda das deserções dos marítimos ingleses e explicava: “eu atribuo essa diminuição ... à redução no número de navios à vela que têm entrado no porto do Rio de Janeiro, seu lugar tendo sido tomado por vapores que só permanecem no porto por um tempo curto e não requerem que sua tripulação se envolva com manipulação de carga ...”. Evidentemente, a maioria destes desertores reembarcava, retornando para a Inglaterra. Este processo, contudo, não era específico dos embarcações britânicos e também ocorria nas outras marinhas mercantes. Report on the Trade & Commerce of Rio de Janeiro for the Year 1899, by Mr. Acting Consul-General Rhind, *Diplomatic and Consular Reports*, nº 2.475, Annual Series, p. 42.

<sup>55</sup> *Relatório da Associação Comercial do Rio de Janeiro do anno de 1871*, Documento n. 3 (parecer sobre a representação dos negociantes proprietários de navios ao Governo Imperial), Rio de Janeiro, Typographia do Apostolo, 1872.

rária brasileira, é difícil não lembrar da afirmação de Robert Slenes de que a África foi descoberta no Brasil pelos africanos escravizados, mas ficou coberta para a nata dos brasileiros, e não perguntar, por fim, se os silêncios da historiografia sobre o assunto não seriam sinais de que o problema se reproduziu em investigações dos dias de hoje.<sup>56</sup> Com efeito, ainda há muito que se descobrir sobre os pretos e os mestiços pobres brasileiros, e sobre as marcas que imprimiram no curso da história do país, após a abolição. Deste fato, o surgimento e a consolidação da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café é um exemplo político flagrante. Mas antes de retomar a análise do seu processo de organização é preciso dizer algumas palavras sobre o local onde viviam e labutavam os principais personagens dessa história.

No início do século XX o porto do Rio de Janeiro era um enorme complexo de unidades independentes que se estendia por diversas ilhas da baía de Guanabara e se espalhava, no continente, da região fronteira ao Paço Imperial até as praias das Palmeiras e São Cristóvão. Em uma sucessão de mais de sessenta trapiches, quase sempre colados um ao outro, o sistema ocupava uma extensão de 12 quilômetros, aproximadamente, tomando toda a orla marítima das freguesias de Santa Rita e Santana.<sup>57</sup> É importante marcar, contudo, que os trabalhadores da área não viviam apenas do porto. A região era um importante centro artesanal e manufatureiro, que reunia estaleiros e oficinas de reparos navais, fundições, metalúrgicas, várias serrarias e carpintarias, tamancarias, tanoarias, dois grandes empreendimentos fabris de importação e moagem de trigo (o Moinho Inglês e o Moinho Fluminense), fabriquetas de flores artificiais, pregos, biscoitos, doces, sabão e velas, bebidas alcoólicas e gasosas, e até uma fábrica de fiação e tecelagem, a Nova Fábrica Rink, situada na rua do Costa 33. Na região ainda existiam inúmeros estabelecimentos comerciais, armazéns de secos e molhados, botequins,

---

<sup>56</sup> Robert W. Slenes, “Malungu ngoma vem!: África encoberta e descoberta no Brasil”, *Revista USP*, n.12, (1991-92), p. 49.

<sup>57</sup> Santa Rita englobava a Prainha, com o morro de São Bento, e o bairro da Saúde, com os morros da Conceição, do Livramento e da Saúde. Santana abarcava a Gamboa, o saco do Alferes e a praia Formosa, com os morros da Providência, da Gamboa, do Pinto e de São Diogo. Para uma descrição do sistema portuário carioca e análise do seu *modus operandi* cf. Maria Cecília Velasco e Cruz, “O Porto do Rio de Janeiro no Século XIX: uma realidade de muitas faces”, *Tempo*, Vol. 4, n. 8, (1999), pp. 123-147.

restaurantes, e várias firmas de transporte de mercadorias. As duas freguesias constituíam, portanto, um mercado de trabalho diversificado, dinâmico, e cujo crescimento contínuo ao longo da segunda metade do Oitocentos ajudou a transformar os bairros da Saúde e Gamboa em importantes locais de moradia.

Em 1890, Santa Rita tinha 43.601 habitantes, entre os quais viviam 16.876 estrangeiros. Destes, 12.315 eram portugueses e 1.720 espanhóis. Em Santana viviam 67.385 pessoas e o maior contingente de estrangeiros da cidade – 24.074, dos quais 16.173 eram portugueses e 4.844 italianos. Juntas, as duas freguesias concentravam 27,1% da população estrangeira em toda a cidade, os quais representavam 36,9% do total de habitantes da região portuária. Com tantos estrangeiros e tantos portugueses, não é de admirar a cor da população local, apesar de aí se concentrar o maior contingente de africanos de todos os bairros do Rio – 1.463 indivíduos ou 27,2% do total. Como a tabela 5 revela, os pretos e pardos eram minoritários na região. 60,6% dos moradores de Santa Rita e 66,4% dos de Santana eram brancos. Se isolarmos a população masculina, o quadro altera-se pouco, mas há uma leve aumento percentual dos homens brancos existentes em ambas as freguesias.<sup>58</sup> Como a maior parte dessa gente era pobre e trabalhava o dia inteiro para viver, a conservação do espaço de trabalho portuário por estivadores e trabalhadores de tropa majoritariamente negros ou mestiços conduz a seguinte constatação insofismável – o porto do Rio de Janeiro era uma pequena África. É preciso esclarecer, no entanto, o que eu quero dizer com a expressão.

**Tabela 5**  
**Distribuição percentual por cor da população do Rio de Janeiro e das freguesias portuárias – 1890**

	Cidade			Santa Rita			Santana		
	B	P	C	B	P	C	B	P	C
Homens e mulheres	62,7	34,0	3,3	60,6	36,9	2,5	64,1	33,5	2,4
Homens	68,1	28,9	3	62,1	35,4	2,5	67,6	30,3	2,1

B – Brancos; P – Pretos e Pardos; C – Caboclos.

Fonte: Recenseamento Geral da República dos Estados Unidos do Brasil em 31 de dezembro de 1890. Rio de Janeiro, Typ. Leuzinger, 1895.

<sup>58</sup> *Recenseamento Geral da República dos Estados Unidos do Brasil em 31 de dezembro de 1890*, Rio de Janeiro, Typ. Leuzinger, 1895.

Em vários trabalhos de diferentes matizes a historiografia sobre a escravidão tem mostrado que o meio urbano escondia, embaralhava negros e mestiços, acolhia transgressões, multiplicava relações e ajudava a urdidura de solidariedades verticais e horizontais múltiplas, apesar das decisões governamentais, posturas municipais, e regulamentos oficiais, que tentavam em vão controlar os mínimos atos dos escravos e libertos. As cidades abrigavam o que se tem chamado de “territórios negros”, “espacialidade marcada por laços sociais, estruturas de parentesco e expressões culturais singulares que se revelaram fulcros significativos no processo de resistência à dominação escravista e à discriminação social que se lhe seguiu”.<sup>59</sup> Contudo, a reificação da denotação do conceito de “território negro”, atribuindo-lhe enfaticamente territorialidade geográfica pode levar à mitificação da existência de uma pequena África na Saúde e adjacências habitada por maioria negra, o que não é verdadeiro.<sup>60</sup> Lima Barreto, com sua visão aguda, já apontava essa questão:

No começo do século, era comum vê-la (a Cidade Nova) representada nas revistas teatrais do Rocio como sendo habitada sobretudo por gente pobre de cor, na maioria dada à malandragem. Mas era um exagero, porque nela outras categorias humanas já estavam predominando, entre elas a imigração italiana de recursos mais modestos. Nos pontos de bonde da Senador Eusébio ou da Visconde de Itaúna já se viam ... napolitanas robustas às dezenas, ... levando fardos de costura à cabeça, e pequenos empregados públicos, e tipógrafos, e caixeiros do atacado e do varejo ...<sup>61</sup>

A meu ver, a idéia de controle de um dado espaço geográfico e social pelos escravos e libertos é melhor descrita pelo conceito de “campo negro”, tal como enunciado por Santos Gomes em seu estudo sobre os

---

<sup>59</sup> Cristina Cortez Wissenbach, “Da Escravidão à Liberdade: dimensões de uma privacidade possível” in *História da Vida Privada no Brasil*, N. Sevcenko, org. Vol 3, São Paulo, Companhia das Letras, 1998, p. 99.

<sup>60</sup> Para um exemplo do problema, ver a surpreendente afirmação de que a maior parte dos rebeldes da revolta da vacina era de origem baiana, e por suposto negra, surgida no artigo de Mônica Pimenta Velloso, “As Tias Baianas Tomam conta do Pedaco: Espaço e Identidade Cultural no Rio de Janeiro”, *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol. 3, n.6, (1990), pp. 207-228.

<sup>61</sup> Lima Barreto em Feiras e Mafuás. Citado por Roberto Moura, *Tia Ciata e a pequena África no Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, FUNARTE, 1983, p. 36.

quilombos da região de Iguassú, na baixada fluminense. Lá os cativos construíram um mundo subterrâneo do qual participavam quilombolas, escravos assenzalados, forros, proprietários rurais e taberneiros brancos e até carregadores de ganho da Corte. O “campo negro” é esse mundo subterrâneo, “essa rede complexa de relações sociais” que “adquiriu lógica própria” e “na qual se entrecruzavam interesses, solidariedades, tensões e conflitos”. Segundo o autor, foi a partir desse “campo”, isto é, dessa teia social de relações que “os quilombos acabaram se tornando comunidades quase legitimadas localmente, ao mesmo tempo dentro da escravidão e alternativa a ela”.<sup>62</sup>

Os trabalhadores de tropa e seus capitães constituíam um “campo negro” no sentido acima descrito. Até mudarem as regras do jogo com a greve de agosto de 1906 e a consolidação da Sociedade de Resistência, eram grupos de trabalho plenamente inseridos na comunidade envolvente, legitimados, com autonomia e funções próprias, com quem muitos negociavam e talvez ninguém pensasse em destruir. Os seus conflitos internos às vezes transpareciam nas páginas dos jornais, mas não as suas solidariedades subterrâneas construídas paulatinamente desde a época do cativo. <sup>63</sup> Marcar que o espaço geográfico onde este campo negro existia era habitado por uma maioria branca e permeado por outras redes sociais e outras culturas igualmente sólidas, só ressalta a força de suas tradições. Afinal, em 1898, em uma reunião na Sociedade Dramática Filhos de Talma, no coração da Saúde, era fundado o Clube de Regatas Vasco da Gama, por um grupo de portugueses que trabalhava no comércio, interessado em difundir a prática do remo.<sup>64</sup>

\*\*\*

---

<sup>62</sup> Flávio dos Santos Gomes, “Quilombos do Rio de Janeiro no século XIX” in Reis e Gomes, *Liberdade por um Fio*, São Paulo, Companhia das Letras, 1996, p. 278.

<sup>63</sup> Nas “Queixas do Povo”, coluna do *Jornal do Brasil*, apareceu, por exemplo, o seguinte relato de Manuel Dias da Silva Sant’Anna, trabalhador no trapiche Mattos: que na quinta-feira, após o serviço, ele foi a um hotel da rua da Saúde onde estava o capitão de tropa e solicitou dele o pagamento do seu trabalho. Em vez de receber o dinheiro, foi levado pelo capitão e seu ajudante à presença do Alferes Raymundo, comandante do destacamento da 3ª. Delegacia Urbana, que o prendeu e espancou devido às mentiras inventadas pelo capitão. *Jornal do Brasil*, 27-09-1903, p.6.

<sup>64</sup> Elizabeth Dezouart Cardoso, Lilian Fessler Vaz, Maria Paula Albernaz, Mario Aizen e Roberto Moses Pechman, *História dos Bairros. Saúde, Gamboa, Santo Cristo*, Rio de Janeiro, Editora Index, 1987, p. 87.

Apesar das minhas balizas teóricas e das informações históricas acima resumidas, eu talvez jamais tivesse compreendido com clareza o processo de organização da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, se não fosse por uma série de coincidências felizes: ter encontrado no arquivo morto da Resistência um manuscrito, datado de 1908, dizendo que a Sociedade havia sido fundada “por iniciativa do sócio Candido Manoel Rodrigues”, tendo como fim, desde o início, “contratar ... os trabalhos que *lhe pertencem*, responsabilizando-se pelo serviço e dando, se forem exigidas, as garantias da sua execução”;<sup>65</sup> ter localizado a ficha de sócio do Sr. Candido e me deparado com o retrato de um homem negro nascido em Macaé no ano de 1869; e ter podido entrevistar o Sr. Flávio Pinto, também negro, que entrara para a Resistência por volta de 1915 e conheceu o seu fundador pessoalmente.

Dessas entrevistas obtive duas informações essenciais. A primeira foi a de que havia, naquela época, uma superposição de categorias na linguagem dos trabalhadores. “Capitão de tropa”, “representante do trabalho” e “encarregado do trabalho” eram termos que designavam indistintamente indivíduos que desempenhavam uma função já muitas vezes descrita pelos viajantes do século XIX ao se reportarem aos líderes surgidos da dinâmica interna dos grupos urbanos de escravos ganhadores – a de fazer a intermediação entre os trapicheiros, comissários, ensacadores etc. e os trabalhadores avulsos que eram arregimentados para movimentar as mercadorias nos trapiches e casas de café cariocas. A segunda informação, que também era estratégica, referiu-se ao iniciador do sindicato. Candido Manoel Rodrigues, conhecido como Candido Alferes, era o capitão de tropa das Docas Nacionais, “o Capitão Nº 1”, como o Sr. Flávio a ele se referiu.

Com esses ensinamentos e mais outros dados que pude reunir, foi possível juntar as peças do quebra-cabeças, interpretando evidências antes incompreensíveis e, assim, vislumbrar como as coisas se passaram. A primeira conclusão a que cheguei foi a de que as duas tentativas de fundação da sociedade – a frustrada e a bem sucedida – partiram de grupos distintos. A primeira delas foi liderada por um conjunto de indiví-

---

<sup>65</sup> Documento com o histórico da sociedade, já citado. Ênfase da A.

duos que ficou à margem do segundo processo de organização, visto que nenhum dos membros da diretoria escolhida na primeira tentativa consta da relação nominal dos sócios fundadores da Resistência.<sup>66</sup> Eventualmente isso se deve ao fato de que a liderança que fracassou estava pouco enraizada nas tradições culturais construídas pelos escravos de ganho e libertos que trabalhavam na Chacrinha e na “praia”,<sup>67</sup> pois os homens escolhidos como secretário geral, segundo secretário e tesoureiro eram portugueses, sendo que o secretário geral imigrado há menos de cinco anos para o Brasil.<sup>68</sup> No entanto, foram exatamente as tradições dos grupos de trabalho auto-organizados de ganhadores liderados por capitães que pavimentaram a estrada para a organização dos trabalhadores de tropa, como pode ser demonstrado através de vários índices disjuntos, mas complementares.

O iniciador do sindicato e tesoureiro da primeira diretoria eleita foi o negro capitão de tropa do trapiche mais importante do sistema portuário – as Docas Nacionais –, e um dos motivos manifestos da greve dos carregadores de 1906 foi a não aceitação pelo patronato do encarregado do trabalho (capitão) escolhido para o trapiche da Saúde. Nas entrelinhas das notícias jornalísticas e da queixa do Centro de Comércio de Café pode-se entrever, também, que a greve se generalizou e se desfez por adesões coletivas e não estritamente individuais, o que reforça a idéia de que subjacente à ação dos operários estava a estrutura informal de trabalho constituída pelos capitães com suas turmas ou tropas. A esses sinais se somam, ainda, a certeza de que os capitães foram elementos estratégicos e essenciais à reorganização da associação, após a crise institucional provocada pelo *lock out* dos comerciantes de café ocorrido em 1908.<sup>69</sup>

---

<sup>66</sup> Estatutos da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, registrados em 21 de junho de 1905. Arquivo Nacional, *1º Ofício de Registro de Títulos e Documentos, Livro 1 do Registro de Sociedades Civis*.

<sup>67</sup> Expressão genérica utilizada por vários trabalhadores avulsos aposentados para designar a região portuária.

<sup>68</sup> Respectivamente, José Fernandes Ribeiro, Henrique José Roseira e José Gomes Ferreira. Os dois primeiros têm a sua nacionalidade explicitada no conflito entre brasileiros e estrangeiros, ocorrido em maio de 1908, na Resistência. A do terceiro está mencionada em ficha localizada no arquivo morto da Sociedade.

<sup>69</sup> Essa crise, que quase levou à desorganização completa da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, tem sido erroneamente atribuída ao conflito entre



nização da Sociedade, “fazendo com que os trabalhadores que tem sobre (sic) sua direção d’ora em diante sejam todos associados”.<sup>71</sup> Se Antonio da Silva atendeu ao chamado e voltou a participar da Resistência não se sabe. Mas muitos capitães o fizeram. Numa assembléia dois anos depois, quando a Sociedade já estava plenamente reorganizada, Raphael Serrate Munhoz pediu a palavra durante uma discussão a respeito dos ganhos dos capitães, e para fundamentar sua posição favorável a um acréscimo da remuneração que estes percebiam, fez “um histórico dos representantes e qual o seu papel perante a Sociedade”, dizendo que eles eram “o pedestal da mesma”.<sup>72</sup> Tal expressão tem uma razão. Conforme o Sr. Flávio me explicou, durante uma de nossas longas conversas:

F. – ... a Sociedade tinha que se dirigir àquele homem. Não tinha que se dirigir ao patrão. ... Era eu, *encarregado*, que tinha que me dirigir ao patrão. Quem fazia tudo ali era eu, *representante* junto ao patrão. E o sindicato vinha a mim e eu então transmitia pro sindicato o que tinha resolvido com o patrão. Por isso eles eram o pedestal.

(...)

C. – Quer dizer ... Podia acontecer do representante mesmo ir lá no ponto e tirar as pessoas? Essa é uma pergunta que eu queria lhe fazer.

F. – *Não. Ele pede ao fiscal. ... Ele chega perto do fiscal e diz: “Olha, eu tenho tantos volumes pra descarregar. Me manda gente pra lá. ... Leva tantos homens”*. Aí o fiscal vem apanhar aqueles homens que combinou com o encarregado.

C. – Sei. Quer dizer que, quando não havia a Resistência, esses capitães de tropa ou representantes do trabalho, eles é que eram as pessoas que formavam as turmas?

F. – *Eram, eram gerentes do trabalho*.

C. – Então, vai ver que era por isso que era muito importante tê-los do lado do sindicato. Porque eu fico imaginando que se eles não fossem sindicalizados e não apoiassem a Resistência, teria

---

<sup>71</sup> Arquivo morto da *Sociedade de Resistência* dos Trabalhadores em Trapiche e Café, Correspondência expedida, Candido Vieira a Antonio da Silva, 27-05-1911.

<sup>72</sup> *Livro para Atas de Assembleas e Conselhos*, Ata da Assembléia Geral Ordinária de 3-09-1913.

que ter uma briga com essas figuras pra conseguir o trabalho, não é?

F. – Se o trabalho fosse livre tinha briga todo dia!

C. – Se o trabalho fosse livre como?

F. – Se chegasse aí qualquer um pra apanhar, tinha briga! Depois é que formaram o sindicato, o sindicato não, a Sociedade.

C. – A Sociedade! Foi por isso que formaram a Sociedade? Pra evitar tanto atrito?

F. – Tanto atrito.

C. – E o senhor ouviu contar alguma história de antes da Sociedade? Como é que era, da dificuldade que era?

F. – Ah! Ó ... Por exemplo, chegava aqui, o que era mais valente, naquele tempo tinha valentia, o que era mais forte, queria um bom! “Ah!, não quero esse. [fazendo um movimento com a mão, como se estivesse apontando pessoas] Quero esse, esse, esse...”  
*Aí, foi indo, foi indo, foi indo ... Foi aonde formaram blocos , e formaram a Sociedade. Aí saía aquele bloco de armazém em armazém. Os gerentes dos armazéns, de acordo com a simpatia, aí chamava: “Fulano, toma conta disso aqui. Você é o representante daqui”. Aí botava. Me botava aqui no cargo de representante. Quando vinha o bloco, “Quê que há? Sou eu!”. “Ah! É você! Tá bem”. Aí ia pros outros. Foi assim que foi organizada a Resistência.*

(...)

C. – Quer dizer que foram os próprios capitães de tropa que criaram o sindicato para diminuir as brigas?

F. – Porque ... Por exemplo, tinha um armazém. Aí o cara, o patrão, olhava assim, no bolo assim, aí simpatizava com um, aí chamava, pronto. “Organiza aí uma turma aí, pra fazer esse trabalho”. Aí esse saía lá, organizava lá, por exemplo, tirava cinco, seis homens, aí botava pra fazer o serviço. Aí, se fazia o serviço de acordo, aí ele dizia: “Bom, você fica tomando conta disso aqui. Todo trabalho que entrar aqui é você que vai fazer”. Aí, passou eu a ser o *capitão*. Aí eu ia pro sindicato, chegava no sindicato — o patrão me dava um papel — aí, chegava no sindicato, me apresentava. Aí botava lá no livro: *capitão do armazém*, nome

do armazém, ficava lá. Quer dizer, qualquer coisa que houvesse perante a rapaziada, picuinha, um caso, o capitão de lá é Flávio!<sup>73</sup>

Esse diálogo confirma as evidências reunidas a respeito do papel estratégico da organização informal dos trabalhadores de tropa para a estruturação da Resistência, iluminando vários aspectos relevantes da questão. Ao explicar porque os representantes eram o pedestal da Sociedade, o Sr. Flávio esclarece a superposição de categorias verificada na linguagem dos operários, marcando a preservação no sindicato das funções de mediação do capitão, e enfatizando a sua grande importância. É que de modo diverso dos estivadores, que se organizaram pela base e depois enquadraram os contramestres, os trabalhadores de tropa sindicalizaram-se sob a liderança de um capitão, cristalizando em uma instituição formal as estruturas informais dos grupos de trabalho surgidos no tempo do cativoiro.<sup>74</sup> Com o sindicato, os capitães de tropa preservaram a sua posição diferenciada no processo de trabalho, continuando a fazer a mediação dos patrões com o mercado, só que com duas modificações bastante significativas. Como agora todos eram membros de uma associação operária, a mediação realizada passou a ser entre a empresa e o sindicato, isto é, entre os patrões e a coletividade organizada, que através de um corpo de fiscais assumiu a função estratégica da escolha dos operários na “parede”, ou “ponto”.<sup>75</sup> Compreende-se, assim, porque os capitães começaram a ser chamados, também, e com maior frequência, de “representantes do trabalho” ou de “encarregados”.

No que acabo de dizer, há dois temas que merecem consideração. O primeiro diz respeito à participação dos capitães na organização da Resistência, fato que está relacionado ao papel que desempenhavam junto à força de trabalho. Os contramestres de estiva também eram trabalhadores diferenciados, escolhendo os operários na “parede” e representando os interesses dos empreiteiros de estiva, mas não tinham as funções de mediação nem o grau de autonomia dos capitães, os quais

---

<sup>73</sup> Entrevista com Flávio Pinto, carregador aposentado pela Resistência, nascido em Jacarepaguá em 1896. Areia Branca, Rio de Janeiro, 22 de agosto de 1989. Ênfases da A.

<sup>74</sup> Para a organização da estiva e análise da estrutura sindical da União dos Operários Estivadores, cf. Velasco e Cruz, *Virando o Jogo*, pp. 239-281.

<sup>75</sup> Termos do jargão portuário, referem-se aos locais onde os operários são recrutados e a turmas de trabalho organizadas.

eram eles próprios os empreiteiros da mão-de-obra, responsabilizando-se pela realização dos serviços e por todas as tarefas ligadas à contratação e ao pagamento dos indivíduos. Essa autonomia específica dos capitães e a sua posição estratégica no mercado tornam inteligíveis o seu impulso organizador e o sucesso do empreendimento, mas não os explicam. Afinal, porque o interesse em organizar o mercado de trabalho através de um sindicato?

Referindo-se aos africanos que elaboraram estratégias de aproximação dos brancos e conquistaram posições de mando sobre a escravaria, como os feitores ou líderes de tropas de muares, Slenes aponta que tais indivíduos vivenciavam uma situação ambígua: se de um lado deviam sua posição à confiança do senhor, de outro só podiam mantê-la se fossem vistos pelos seus parceiros “como uma espécie de ‘representante’ da senzala perante à Casa Grande”. Por isso, acrescenta, “não é estranho... que feitores... tenham se destacado com frequência como líderes das revoltas escravas no hemisfério”.<sup>76</sup> O raciocínio de Slenes está referido ao universo rural, mas serve como uma luva para o contexto urbano. Os capitães, tais como os feitores, eram homens que viviam em dois mundos, e isso tanto no tempo da escravidão como depois da Abolição: eram pessoas que haviam alcançado a confiança do comerciante, comissário ou trapicheiro, mas que precisavam ser líderes respeitados pelas turmas de trabalho para não correrem o risco de perder suas posições. Solidariedades tecidas por tal ambigüidade ou por sociabilidades internas aos grupos de trabalho com certeza ajudaram alguns capitães a querer fomentar a organização da Resistência, mas essa não pode ser toda a explicação.

Isso me leva ao segundo tema – o da organização criada pela sindicalização do conjunto dos trabalhadores de tropa, a qual de certo modo subjuga os capitães. Aparentemente não seria do interesse destes participar de uma organização na qual o seu poder ficaria diminuído, com a perda das funções de supervisão e de escolha dos operários na “parede”, ambas repassadas para os fiscais da associação. A diminui-

---

<sup>76</sup> Slenes, “Malungo ngoma vem”, p. 56. Ver também Marcus J. M. de Carvalho, *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*, Recife, Ed. Univrsitária da UFPE, 1998, pp. 208-209.

ção do espaço dos capitães foi, porém, compensada pela segurança de que preservariam sua posição privilegiada no mercado de trabalho, baseados na aposta de que o controle deste seria exercido exclusivamente pela Sociedade. É por isso que na Resistência o representante do trabalho foi, por toda a Primeira República, e também na década de 30, um cargo vitalício, em contraposição ao dos fiscais que em poucos anos passou a rodar de três em três meses.

Segundo o depoimento do Sr. Flávio, a organização assim construída substituiu uma outra, informal, na qual os capitães e suas tropas constituíam blocos que competiam entre si. Talvez por ter sido ele próprio um capitão que brigou muito para conquistar o seu espaço de trabalho, o Sr. Flávio apresentou a competição e o conflito como razões para o impulso organizador do sindicato.<sup>77</sup> Tais disputas podem ter sido realmente relevantes. Nas primeiras décadas republicanas, a possibilidade da existência de uma estratégia patronal voltada para substituir por imigrantes europeus os brasileiros pretos ou mestiços que ocupavam posições de mando no mercado de trabalho não deve ser descartada, e será investigada em pesquisas futuras sobre a fundação da Resistência. Porém, de novo, esse é apenas um dos lados do problema.

Na ausência do sindicato, a estrutura informal de mediação feita pelos capitães entre o patronato e o mercado e a competição egoísta entre grupos de trabalho autônomos acarretavam uma exploração desumana da mão-de-obra e uma taxa de salário relativamente baixa. Foi para rememorar essa realidade que, em 1916, escrevendo sobre o movimento grevista de agosto de 1906, o carregador José Arias de Castro indagou: “Antes deste movimento, alguém sabia quando nos levantávamos pela manhã para trabalhar e de quantas horas era a jornada? Quem sabia quanto ganhava pelo trabalho que executava? Quem desconhece o modo por que éramos tratados e como o passamos a ser depois da greve?” E concluiu: vencida a greve

---

<sup>77</sup> Chamava-se “buraco do Flávio” e englobava os armazéns e trapiches da Avenida Venezuela. Tais armazéns foram conquistados como um espaço de trabalho da Resistência por uma luta pessoal do depoente, nos anos 20, após a perda em 1918 do mercado de trabalho representado pelas casas de café, em função de um outro *lock out* dos comerciantes de café contra a Sociedade de Resistência.

eram os trabalhadores de ontem tratados, senão com o respeito que merecem, ao menos com mais consideração, e sabiam quantas horas trabalhavam e quanto ganhavam; podiam fazer contas e repartir entre si indubitavelmente o fruto do trabalho de empreitada; já não eram despedidos por empregarem regras de matemática a fim de saber quanto ganhavam e não se deixar ludibriar: tais foram os frutos da nossa primeira guerra contra os patrões.

Em síntese, “a conquista da *limitação de horas de trabalho, salário mínimo, preço de trabalho e o respeito* de que nos tornamos credores por parte dos nossos *patrões e seus representantes*”.<sup>78</sup> Na fundação da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café há, portanto, projetos e dimensões de classe que ultrapassam os limites estreitos das ações e desejos dos capitães, alguns decerto ambiciosos e nada altruístas. Impossível dissociá-la, por conseguinte, do momento histórico em que ocorreu e da ebulição produzida entre os trabalhadores de tropa pelo surgimento de um movimento operário na cidade como um todo, e na região portuária especificamente. Os comícios frequentes, os cortejos operários com seus estandartes e música, a circulação de mensagens universalistas de conteúdo socialista ou libertário, o esforço de mobilização dos estivadores e a força comunicativa das vitórias de inúmeras greves já acontecidas criaram as condições favoráveis para a elaboração de um projeto político alternativo à proletarização tangencial e à marginalização social que constituíam a dura realidade de vida daqueles homens. Afinal, é preciso não esquecer que, além de explorados no trabalho, os operários avulsos eram, também, o objeto privilegiado das práticas correntes de discriminação e repressão à vadiagem.

Em 1907, em um dos artigos que escreveu denunciando o estado de guerra disfarçado existente entre o Centro de Comércio de Café e a Resistência, e prevendo o *lock out* que de fato aconteceria no ano seguinte, Evaristo de Moraes fez um comentário bastante significativo. Em suas palavras: “inspetores havia e há que não distinguem entre um operário (ou seja um carregador, ou seja um estivador, ou seja um foguista) e um ladrão do mar ou um vagabundo e turbulento. Para eles *tudo era*

---

<sup>78</sup> *Na Barricada*, ano II, n.1, 1-01-1916, pp. 3 e 4. José Arias de Castro era, em 1916, membro do Conselho da Sociedade de Resistência. Ênfases da A.

*e é canalha e negrada...*”<sup>79</sup> Ora, em tempos não muito distantes “preto” ou “negro” haviam sido categorias sinônimas de “escravo” ou “ex-escravo” e, por extensão, de homens (e mulheres) perigosos, criminosos e despreparados para a liberdade. O problema é que para muitos ex-senhores brancos, e os inspetores com certeza não eram os únicos a pensar assim, a confusão das imagens continuava a existir. Conjugado às dimensões de classe e à politização gerada pela palavra de esquerda, creio que existe, portanto, um significado mais profundo nas ações dos homens de cor que formavam a grande maioria dos trabalhadores de tropa – livrarem-se da marca da escravidão, construindo através do sindicato, a igualdade de tratamento e o respeito devidos aos homens livres. Como os próprios carregadores anunciaram em manifestos espalhados na região portuária, em dezembro de 1906, o que eles almejavam com a greve eram “o direito” e “a nossa liberdade”, ou seja, não serem mais vistos como “negrada”, isto é, como “libertos”, mas como homens que eram livres no sentido forte da expressão.<sup>80</sup> Essas aspirações mais amplas, difusas, e compartilhadas por todos aqueles que sentiam em si as chagas do cativo, podem ter sido, assim, um fator importante para ajudar a congregar capitães e trabalhadores de tropa em torno do projeto comum da criação de uma sociedade *closed shop* na qual os primeiros preservaram a sua posição privilegiada no mercado, garantindo que os segundos obtivessem ganhos e exclusividade também.<sup>81</sup>

Ao longo da Primeira República o caminho da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café foi tortuoso. Após sua organização em 1906, foi quase desfeita pelo *lock out* do Centro de Comércio de Café em 1908, reorganizando-se nos mesmos moldes e com a participação dos capitães, em 1910 e 1911. Nos anos seguintes, foi aos poucos consolidando a sua posição no mercado através da sindicalização das turmas de trabalho e de algumas greves importantes

---

<sup>79</sup> *Correio da Manhã*, 18-02-1907, p. 3. Ênfases da A.

<sup>80</sup> *Correio da Manhã*, 22 de dezembro de 1906, p.3 Esta referência sobre “o direito” tem, tudo indica, um significado duplo, expressando também sentimentos tradicionais dos operários sobre o direito de propriedade que tinham sobre o trabalho que sempre fora seu. Esta é uma questão que pretendo aprofundar em pesquisas futuras sobre a Resistência.

<sup>81</sup> A expressão *closed shop* qualifica sindicatos que visam converter a ocupação de seus membros, e por consequência o trabalho, em uma reserva de mercado dos seus associados.

como a da Leopoldina, em 1912, e a da Cantareira, em 1914. Em 1915 uma forte queda de braços opôs novamente a Resistência ao Centro de Comércio de Café. Naquele ano, sentindo-se fortalecida, a Resistência apresentou aos comerciantes de café uma nova tabela salarial, que retirou diante da dura resposta do Centro, e da iminência de um novo *lock out*. Animado com o recuo da Resistência, o patronato investiu em quebrar a exclusividade do sindicato no mercado, e tentou impor a contratação de operários não sindicalizados, sob a alegação de que não toleraria mais fiscais em seus armazéns. Mas o fôlego se inverteu. A Resistência paralisou o trabalho em todos os armazéns de café, manteve a greve, e depois de alguns dias o Centro cedeu, derrotado, firmando pela primeira vez por escrito um acordo pelo qual reconhecia de forma explícita a exclusividade que tentara eliminar.

Contudo, mais uma vez, a Fortuna mudou a direção do vento. Em maio de 1917, em uma conjuntura desfavorável, pois a guerra praticamente interrompera as exportações brasileiras de café, a Resistência travou uma batalha ofensiva que perdeu. Em 1918 ela enfrentou um *lock out* em que somaram esforços o Centro de Comércio de Café, o Centro de Proprietários de Veículos, o Centro de Comércio e Indústria e o Centro dos Exportadores de Cereais, em um conflito que se arrastou por meses e que foi imediatamente seguido pela gripe espanhola. Embora tenha perdido mais da metade dos seus membros, a Sociedade de Resistência não morreu. Na gestão de Carlos Joaquim Alves, eleito em 1922, conseguiu através de um esforço inaudito dos seus sócios acumular oitenta e dois contos de réis, com os quais adquiriu uma sede própria, na rua do Livramento 68, Saúde, onde está até hoje. Em 1930, a partir de suas tradições de controle grupal do processo de trabalho, já havia reconstruído a sua presença no mercado, garantido para si a gestão da mão-de-obra e reintroduzido as suas práticas restritivas e monopolistas, fazendo com exclusividade a movimentação de carga das companhias Brasileira de Exploração de Portos (fora da faixa do cais), Navegação Costeira, Lloyd Brasileiro, Comércio e Navegação, além dos serviços de inflamáveis no Mercado e nas ilhas Seca e Cumprida, inclusive todo o litoral desde “Maria Angu” a Botafogo, estendendo-se até Niterói, onde a Sociedade de Resistência tinha uma sucursal, com um número

regular de sócios. O fiscal geral, os fiscais de “ponto”, os representantes do trabalho continuavam existindo, e com suas funções consolidadas pela legislação trabalhista conseguiram chegar até os nossos dias. Foi por isso que eu pude, guiada pelas palavras de um velho capitão, começar a penetrar nos mistérios deste campo negro.