

# TRABALHO E EXPERIÊNCIA NO ANTIGO PORTO DE FORTALEZA (1875-1900)

Maciel da Costa  
Cavalcante

Mestrando em História  
Social da Universidade  
Federal de Fortaleza

Clóvis Ramiro  
Jucá Neto

Professor Associado de  
Arquitetura do Depar-  
tamento de Arquitetura  
e Urbanismo e Design  
da Universidade Federal  
do Ceará.

Recebido: 20/05/2022  
Aprovado: 28/06/2022

## RESUMO

O resumo apresentado refere-se as pretensões do texto Trabalho e Experiência no Antigo Porto de Fortaleza (1875-1900) que irá fazer parte da dissertação intitulada O Antigo Porto de Fortaleza no Contexto de Melhoramento dos Portos do Brasil (1875-1900), em desenvolvimento no Mestrado Acadêmico em História Social da Universidade Federal do Ceará. A dissertação na qual o texto será inserido tem por objetivo compreender como se dão as transformações no antigo porto de Fortaleza, na segunda metade do século XIX, tendo em vista a integração do Ceará ao capitalismo mundial. Em 1875, sob encomenda do Governo Imperial, o engenheiro inglês Jonh Hawkshaw fez a entrega do relatório intitulado Melhoramento dos Portos do Brasil, no qual constavam os planos de melhoramento dos portos de Pernambuco, Rio Grande do Norte, Torres, Paraíba do Sul, Maranhão e Ceará. Dito isso, O texto aqui apresentado dedica-se ao estudo da importância da experiência (THOMPSON, 1987) de duas categorias de trabalhadores para a efetivação do projeto de melhoramento do antigo porto de Fortaleza, a saber, os trabalhadores da Ceará Harbour Corporation – empresa concessionária das obras do porto – e os catraieiros, responsáveis pelo embarque e desembarque de pessoas e mercadorias.

## PALAVRAS-CHAVE

Capitalismo, Experiência, Catraieiros.

## Introdução<sup>1</sup>

No início do século XIX, o avanço das tropas napoleônicas levou a decisão de transferir a corte portuguesa para o Brasil. A transformação da colônia em sede do Estado português trouxe a necessidade de criação de um sistema administrativo. Neste sentido, órgãos importantes foram criados como secretarias de Estado, Casa Real e Erário Régio, bem como instituições científicas e educacionais. Por meio da declaração de abertura dos portos às nações amigas, foi posto fim ao exclusivismo colonial, o que resultou na inserção do Brasil no comércio internacional sem o intermédio de Portugal. Neste contexto de mudanças, os portos marítimos, enquanto porta de entrada de pessoas e mercadorias, eram fundamentais. Todavia, os que a nova sede da coroa portuguesa possuía não passavam de trapiches espalhados pela costa do Brasil. Sem nenhuma estrutura adequada e segura para a realização de embarques e desembarques. Tal característica permaneceu válida por muito tempo, inclusive durante a permanência da Família Real no Brasil, estendendo-se ao longo do Primeiro e Segundo Reinado:

O porto no correr do Império, é bom que se diga, não passava de um conjunto desarticulado e mal construído de trapiches de madeira, onde encostavam as “lanchas” que eram carregadas para levar os produtos até o navio que ficava fundeado ao largo. Cada um destes trapiches tinha seu dono, que, normalmente, tinha um grupo de escravos que transportava o produto desde o armazém até o pontal ou trapiche. Os chamados armazéns eram, normalmente, galpões de madeira com piso de chão, sem segurança e insalubres.<sup>2</sup>

A situação dos portos da Província do Ceará, na ocasião, não era muito diferente. De acordo com José Pompeu de A. Cavalcanti, em *Chorographia da Província do Ceará*:

Não há porto na Província do Ceará que preencha bem as suas condições. O que as oferece melhores é o do Camocim. Notam-se a partir de N, os seguinte – Barra do Timonia, Camocim, Jericoaquára, Acarahú, Barra dos Potos, Almofalla, Porto do Barco, Fernando, Pernambucozinho, Mundahú, Parárinho, Ceará, Fortaleza, Mocuripe, Iguape, Aracaty, Retiro Grande.<sup>3</sup>

---

1 O artigo apresentado é produto da comunicação feita no Simpósio Temático Mundo do Trabalho: Lutas, Organizações e experiências (XIX-XX), ocorrido na Jornada de História da UFBA em 2021. O tema nele discutido são as pretensões do terceiro capítulo da dissertação *O Antigo Porto de Fortaleza no Contexto de Melhoramento dos Portos do Brasil (1875-1900)* em processo de confecção no Programa de Pós graduação em História da Universidade Federal do Ceará sob orientação do professor Dr. Clóvis Ramiro Jucá. A pesquisa é financiada pela CAPES - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior. Por isso, a esta agência deixamos nosso agradecimento.

2 Cezar Teixeira Honorato. O Estado imperial e a modernização portuária. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, J. DO Amaral (Orgs). *História econômica independência e do Império*. 2 ed. São Paulo: Hucitec/ Editora da Universidade de São Paulo/ Imprensa Oficial, 2002, p.167.

3 José Pompeu de A. Cavalcanti. *Chorographia da Província do Ceará*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1888, p. 23-24.

No porto da capital<sup>4</sup> o serviço de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias era feito através de um sistema primitivo, o único adequado às condições de funcionamento do porto, que não permitia as embarcações como botes, jangadas e alvarengas chegarem até a praia. Em andores, os passageiros eram conduzidos até as embarcações mencionadas que os levavam a bordo e as mercadorias; transportadas na cabeça de carregadores até as alvarengas e destas para os navios que ficavam a certa distância da praia. Nas palavras do Presidente de Província o embarque era:

prejudicial ao comércio por só poder ser feito nas marés baixas e pelas avarias frequentes a que estão sujeitas as mercadorias e perigo para os carregadores, a reforma deste serviço não precisa demonstração, e, como bem diz um dos meus antecessores, admira que semelhantes necessidade ainda esteja por prover.<sup>5</sup>

As palavras do Presidente de Província evidenciam a precariedade do porto de Fortaleza e a recorrência do tema em gestões anteriores. Em ofício direcionado ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, no dia 9 de maio de 1873, o Presidente da Província do Ceará João Wilkens de Mattos escreveu:

O porto d'esta Capital está actualmente em peiores condições do que estava ao descobrir-se a Terra de Santa Cruz, apesar de se terem, desde os tempos coloniaes, feito sucessivos estudos para melhora-o.[...] meu dever, n'esta occasião, não é entrar na apreciação das opiniões[...] emitidas sobre tão importante assumpto; devo sim ministrar a V.Exc. todos os dados, que sirvam para mais demonstrar a illustrada apreciação de V. Exc..que não se deve deferir para mais tarde a realização de um melhoramento reconhecido como o mais urgente. [...] Com quanto V. Exc. Não desconheça a crescente importancia commercial d'este porto, entendo dever oferecer á sua illustrada apreciação alguns dados estatísticos, que por si só, recomendam a aceitação da proposta junta.<sup>6</sup>

Igualmente, em condições precárias de funcionamento, encontrava-se a alfândega da capital:

Quanto ao edifício em que funciona a repartição d'Alfandega, devo dizer que será sempre em pura perda qualquer somma dispendida com reparos do mesmo, porque, além de estar elle quasi todo arruinado, não tem actualmente as accommodações precisas para satisfazer as exigências do serviço, e de mais está situado em um local tão baixo e húmido, que as mercadorias depositadas nos armazéns sahem muitas vezes danificadas com grande prejuízo para o commercio. He, portanto, da maior necessidade

4 Também conhecido como porto da Fortaleza por localizar-se em frete ao Forte de Nossa Senhora da Assunção.

5 <sup>7</sup> Miguel Galmon Du Pin Almeida. *Relatório com que o EXM. Sr. Desembargador Miguel Galmon Du Pin Almeida passou a administração da Província do Ceará ao EXM. Sr. Desembargador Joaquim da Costa Barradas no dia 9 de abril de 1886*. Fortaleza. Typ. Do Cearense, 1886, p. 57, <http://ddsnext.crl.edu/titles/166#?c=0&m=103&s=0&cv=57&r=0&xywh=-875%2C-1%2C3781%2C3570>, acesso em 13 out. 2021.

6 João Wilkens de Mattos. Relatório com que o excelentíssimo senhor comendador João Wilkens de Mattos abriu a 1ª sessão da 21ª legislatura da Assembleia Provincial do Ceará no dia 20 de outubro de 1872. Fortaleza, Typ. Constitucional, 1873, p. 43, <http://ddsnext.crl.edu/titles/166#?c=0&m=63&s=0&cv=44&r=0&xywh=-740%2C0%2C3590%2C3389>, acesso em 15 out. 2021.

que o Governo mande construir nova alfandega.<sup>7</sup>

Desde as primeiras décadas do século XIX, o porto foi objeto de estudos feitos sob encomenda do Governo da Província e do Governo Imperial. Tais estudos visavam constatar suas condições de funcionamento, bem como sugerir melhoramentos de maneira a adequá-lo ao fluxo de mercadorias e pessoas. Muitos foram os engenheiros que apresentaram relatório em que deixaram sugestões para solucionar a questão portuária da capital. Porém, nada além de reparos e obras insuficientes foram feitas no porto. Com o passar dos anos, sua condição de funcionamento encontrava-se pior, sobretudo, em decorrência do assoreamento gerado pelas areias que chegavam ao porto através dos ventos. Esse fenômeno, juntamente com o desenvolvimento da cunicultura, fez do melhoramento do porto da capital da Província do Ceará uma necessidade urgente e por isso uma questão recorrente nos relatórios de Presidente de Província.

Em 1875, expectativas de ver o problema do porto resolvido foram geradas com a contratação do engenheiro inglês John Hawkshaw pelo governo Imperial. O engenheiro foi encarregado de realizar estudo e indicar obras de melhoramento para os principais portos do Império. Em seu relatório intitulado Melhoramento dos portos do Brasil, o engenheiro apresentou as obras necessárias nos portos de Pernambuco, Rio Grande do Sul, Torres, Ceará, Paraíba e Maranhão que deveriam ser realizadas em um prazo estimado entre 5 a 10 anos. Porém, somente em 1883, é aprovado por meio do Decreto nº 8.943-A:

[...] Contrato celebrado com Tobias Lauriano Figueira de Mello e Ricardo Lange para realização das obras de melhoramento do porto de Fortaleza, segundo o plano organizado em 1875 pelo engenheiro Jonh Hawkshaw, bem como para construção de um edifício destinado à alfandega no mesmo porto.<sup>8</sup>

---

7 Francisco de Faria Lemos. *Fala com que o excelentíssimo senhor desembargador Francisco de Faria Lemos, presidente da provincia do Ceará, abriu a 1ª sessão da 23ª legislatura da Assembleia Provincial no dia 1ª de julho de 1876*. Fortaleza: Typographia Cearense, 1876, p. 3, <http://ddsnext.crl.edu/titles/166#?c=0&m=73&s=0&cv=171&r=0&xywh=-671%2C-1%2C3532%2C3335>, acesso em 12 out. 2021.

8 Affon Augusto Moreira Pena. *Relatório apresentado a Assembleia Geral na Quarta Sessão da Decima Oitava pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas Affon Augusto Moreira Pena*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1884, p. 132, <http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?c=0&m=26&s=0&cv=140&r=0&xywh=-670%2C0%2C3403%2C3212>, acesso em: 06 ago. 2021.

Posteriormente, a concessão adquirida por Tobias Lauriano e Ricardo Lange foi transferida para uma empresa estrangeira, a Ceará Harbour Corporation, organizada para a execução dos trabalhos de melhoramento do porto. As obras foram iniciadas apenas em 1886. Tais obras tiveram como base o plano elaborado por John Hawkshaw com alterações indicadas pelo diretor das obras públicas da Secretaria de Estado do Ministério da Agricultura engenheiro Honorio Bicalho. Em linhas gerais, consistiam na construção de um quebra-mar de 672m de extensão, ligado à terra por meio de um viaduto aberto de 250 metros de comprimento, projetado com 14 vãos de ferro, devendo ser ligado a terra através de uma muralha de alvenaria. A parte interna do quebra-mar serviria de cais ao longo do qual, na parte interna, os navios fariam o embarque e desembarque. Além disso, sobre o cais e o viaduto seria instalado uma linha de trilhos com ramais para servir tanto a alfândega como a Estrada de Ferro de Baturité.<sup>9</sup> As obras da Ceará Harbour Corporation não tiveram o resultado esperado, visto que apenas a Alfândega foi finalizada. Em 1900, o Governo Federal encampa as obras concluídas e por concluir por meio do Decreto n. 3602 por uma quantia equivalente à 100.000 libras esterlinas.<sup>10</sup>

Considerando o exposto, a pesquisa em desenvolvimento no Mestrado em História Social da Universidade Federal do Ceará tem investigado como se dão as transformações no antigo porto de Fortaleza tendo em vista a efetivação da integração do Ceará ao capitalismo mundial, na segunda metade do século XIX, destacando a importância dos trabalhadores do embarque e desembarque de pessoas e mercadorias e dos operários da Ceará Harbour Corporation para a materialização do projeto de melhoramento do antigo porto da capital. Estabelecemos como baliza temporal os anos de 1875 a 1900. Tal recorte tem como início a entrega do relatório do engenheiro John Hawkshaw e como limite o ano de encampação das obras da Ceará Harbour Corporation pelo Governo do Império. Tendo a empresa concluído as obras apenas em parte, a concebemos como uma abertura de possibilidade dentro de um contexto mais amplo, a saber: o de melhoramento dos portos do Brasil.

Para tanto fazemos, ao longo da pesquisa, uso de um leque variado de fontes, tais como: Relatórios do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas; matérias de jornais e artigos de revistas, locais, nacionais e internacionais; projetos de melhoramentos do porto do Ceará e suas respectivas plantas; imagens; Decretos de Leis, Censo de 1887, dentre outros documentos, analisados e cotejados mediante o

---

9 Sebastião Eurico Gonçalves de Lacerda. Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estados dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Sebastião Eurico Gonçalves de Lacerda em março de 1898. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1898, p. 76, <http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?%20c=0&m=40&s=0&cv=64&r=0&xywh=-797%2C0%2C3593%2C3392&c=4>, acesso em 19 fev. 2022.

10 Alfredo Eugenio de Almeida Maria. *Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado dos Negócios da indústria, viação e obras públicas Alfredo Eugenio de Almeida Maria no ano de 1900*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900, p. 601, <http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?c=0&m=42&s=0&cv=616&r=0&xywh=-765%2C-1%2C3529%2C3332>, cesso em 19 fev. 2022.

uso de um referencial que auxiliará no tratamento de cada tipo de fonte empregada, respeitando assim as suas especificidades.

## Trabalho e experiência no antigo porto de Fortaleza

Para E. P. Thompson, a classe operária não se trata de algo pronto e acabado, mas que se encontra em constante processo de construção<sup>11</sup>. Acontece através de um fenômeno de “fazer-se”, observado por meio da análise da experiência dos sujeitos.<sup>12</sup> Essa é elemento chave de acesso à realidade das duas categorias de trabalhadores privilegiadas neste trabalho. Importante tanto para a compreensão do processo de formação da classe trabalhadora como para a construção de uma infraestrutura do capitalismo. Peter Linebaugh e Marcus Redeker, em *A hidra de muitas cabeças: Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*, afirma que sujeitos responsáveis por executar atividades consideradas inferiores e identificados como “Tiradores de água e rachadores de lenha”:

construíram uma infraestrutura para o capitalismo mercantil. Derrubaram florestas, drenaram pântanos e criaram campos para agricultura capitalista. Construíram portos para o comércio capitalista. Reproduziram famílias e trabalhadores para o trabalho capitalista. As tarefas de rachar lenha e tirar água eram geralmente executadas pelos membros mais fracos da estrutura demográfica.<sup>13</sup>

Se pelos governantes, eram associados a figura mitológica da “hidra de muitas cabeça”, por serem considerados um empecilho ao desenvolvimento do capitalismo, haja vista a desordem, os motins e revoltas que promoviam, para os autores tratavam-se de uma classe multiétnica, formada por sujeitos anônimos e esquecidos, capazes de desenvolver formas de cooperação em um esforço de resistência diante da imposição do controle e da disciplina de classe. Em suma, tratavam-se de uma multidão indispensável e fundamental para a construção dos alicerces e desenvolvimento do capitalismo que continuou sendo usada ao longo do século XIX.

O porto é um espaço abrigado da força das ondas destinado ao embarque e desembarque de pessoas e mercadorias dos mais diversos destinos e origens. Uma porta de entrada e saída de ideias, culturas, tecnologias, ciência, dentre outros. Trata-se, igualmente, de um objeto tecnológico<sup>14</sup>, em conexão a outros tantos, que

11 THOMPSON. E. P. *A formação da classe operária - A árvore da liberdade*: tradução de Denise Bottman. – Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

12 Edward Palmer Thompson. *A Miséria da Teoria*. Rio: Zahar, 1981.

13 Peter Linebaugh; Marcus Rediker. *A Hidra de Muitas Cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008, p. 59.

14 Na dissertação, consideramos importante a noção tecnologia enquanto sistema. A compreensão da tecnologia em perspectiva sistêmica leva em conta diversos elementos, tais como: plantas e animais; conhecimento, inventores, operadores, pessoal de reparos, consumidores, comerciantes, anunciantes e administradores governamentais. Val Dusek. *Filosofia da Tecnologia*. São Paulo: Edições Loyola, 2006. Tendo

compõem um espaço específico, o litoral, conectando-o a outros, reduzindo o tempo dos deslocamentos e encurtando distâncias. Do projeto a execução de suas obras, envolvem-se diversos agentes como: o Estado, comerciantes, engenheiros, concessionários e trabalhadores. No caso do porto de Fortaleza, questionamos: “onde foram parar os agentes que laboraram verdadeiramente no porto, o pessoal do carregar e do descarregar?”<sup>15</sup> E os operários da Ceará Harbour Corporation? Sem esses atores, o porto não existiria ou funcionaria. Sem um porto, não haveria integração de Fortaleza ao capitalismo mundial de forma eficiente, com um grande fluxo de mercadorias indo e vindo.

Por essa razão consideramos importante na pesquisa buscar refletir sobre esses sujeitos. Entender quem eram e a sua importância para a efetivação de um projeto cujo objetivo era o desenvolvimento econômico da capital, a efetivação da sua integração ao capitalismo mundial, através de uma infraestrutura, dentro da qual o porto era um elemento essencial.

Pensar a importância dos trabalhadores da Ceará Harbour Corporation e do embarque e desembarque de pessoas e mercadorias no projeto de melhoramento do antigo porto de Fortaleza é reconhecer a importância dos trabalhadores na construção dos alicerces do capitalismo na cidade. Ao caminharmos neste sentido, buscamos contribuir com os diversos trabalhos da História Social, que buscam recuperar a história de sujeitos marginalizados e negligenciados durante muitas décadas pela História tradicional, mais interessada em questões de ordem política e militar.

O capítulo que discutirá estas duas categorias de trabalhadores possui como título provisório Trabalho, Capitalismo e Experiência no Antigo Porto de Fortaleza. Seu tópico inicial funcionará como uma primeira aproximação da realidade dos operários das obras da Ceará Harbour Corporation, assim como dos homens do embarque e desembarque de pessoas e mercadorias do antigo porto. Nele buscaremos compreender quem são os trabalhadores urbanos de Fortaleza na segunda metade do século XIX, pois é em meio a eles, que nos deparamos com as categorias que privilegiamos no capítulo.

Esse momento inicial está sendo realizado com base na leitura de trabalhos diversos tais como: *Morar e viver no Nordeste do Brasil: Fortaleza, séc. XIX*, escrito por Eni de Mesquita Samara e José Weyne de Freiras Sousa; *Entre a Casa e a Rua: Trabalhadores Pobres Urbanos de Fortaleza (1871-1888)*, de Juliana Magalhães

---

esta compreensão em mente, passamos a considerar no estudo do porto atores como os trabalhadores da empresa britânica e os homens do embarque e desembarque.

15 Inês Amorim. Os portos marítimos – uma perspectiva patrimonial, na longa duração. In: CRUZ, Maria Cecília Velasco et al. (Orgs.). *Histórias e espaços portuários: Salvador e outros portos*. Salvador: Ed. UFBA, 2016, p. 65.

Linhares; *As Armadilhas do Corpo: O Cotidiano dos Trabalhadores Pobres Urbanos em Fortaleza (1880-1910)* e *O Trabalho Informal na Cidade de Fortaleza: Entre o Saneamento Urbano, Políticas Públicas e a Filosofia*. Ambos de Daniel Camurça Correia.

Tais referências nos ajudam a compreender a composição da massa de trabalhadores urbanos da cidade de Fortaleza na segunda metade do século XIX. Dentro da qual, por exemplo, deparamo-nos com uma população não qualificada - trabalhadores livres e pobres - formada por homens, mulheres e crianças, vendedores de frutas, doces, carne verde, acrobatas, quimoeiros, dentre outros, que através dessas atividades tentavam garantir o sustento de suas famílias. Trabalhadores informais, pobres e livres que circulavam pelas ruas de Fortaleza, indo de casa em casa, batendo de porta em porta, ou fixando-se em pontos estratégicos para expor e vender seus produtos:

Ora estavam nas ruas, se colocavam nas praças, dirigindo-se para o matadouro público, ora estavam nas feiras, desciam a rampa da Santa Casa de Misericórdia, ou mesmo prestavam pequenos serviços para as residências, nas ruas principais de Fortaleza.<sup>16</sup>

Com a “grande seca de 1877”, presencia-se na cidade o drama das multidões de retirantes:

A ‘grande seca’ de 1877 – ou a ‘seca-tipo’, como preferia Rodolpho Theophilo, seu grande cronista – trouxe a presença impactante de multidões de retirantes, esfaimados e andrajosos a implorar por ajuda, ‘contaminando’ a cidade com sua miséria explícita, suas doenças, seus ‘vícios’, sua fome, seus crimes e sua ofensiva ameaça à civilização. A vida urbana passa a ser o cenário privilegiado do drama da seca<sup>17</sup>

As pessoas se alojavam em qualquer lugar em que pudessem se abrigar, em praças, debaixo de árvores, abarracados, muitos deslocaram-se (ou foram deslocados) para os arrabaldes do perímetro urbano onde ergueram palhoças. A chegada de grande quantidade de “flagelados” da seca em Fortaleza acarretou problemas de saúde pública na capital do Ceará; a exemplo da epidemia de varíola. Muitos sertanejos foram vítimas da doença, visto serem alvo fácil diante da forma vulnerável em que se encontravam: aglomerados na cidade, alguns peregrinando pelas ruas, outros alojados em palhoças construídas de maneira improvisada nos subúrbios da cidade, uma prática que se tornaria cada vez mais comum com a vinda de um número cada vez maior de retirantes do interior da província.<sup>18</sup>

---

16 Daniel Camurça Correia. “As artimanhas do corpo: o cotidiano dos trabalhadores das ruas da cidade de Fortaleza (1880-1910)”. *Revista Ágora*, [S. l.], n. 18, (2014), p. 154-162, <https://periodicos.ufes.br/agora/article/view/7101>, acesso em: 19 dez. 2021.

17 Frederico de Castro Neves. *A Multidão e a História: saques e outras ações de massas no Ceará*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2000, p. 25.

18 Correia, “As artimanhas do corpo”, p. 154.

Por outro lado, uma parcela dos sobreviventes tornou-se mão de obra barata dos projetos de “embelezamento” da capital em andamento, especialmente na segunda metade do século XIX. O emprego de “flagelados” da seca em obras públicas foi uma das estratégias criadas pelas autoridades e elites para socorrer os retirantes, sem parar o processo de “aformoseamento” da capital.

A seca de 1877 representou para os trabalhadores livres e pobres da cidade uma limitação do seu espaço de trabalho, visto que a sua presença e alguma de suas práticas foram interpretadas como sinônimo de atraso e risco para a saúde pública em um contexto de crise sanitária:

Num período anterior à seca de 1877-79, os trabalhadores não pareciam ser um problema significativo para os poderes públicos, nem mesmo, os costumes mais corriqueiros tinham se transformado em problema de higiene. Em um primeiro momento, era comum na cidade de Fortaleza levar o cadáver em uma rede até a igreja, carregar água em canecos, despejar as imundícies nas ruas ou na praia. Depois da seca de 1877, leis surgiram no intuito de proibir o ‘desfile’ dos trabalhadores informais pelas principais ruas.<sup>19</sup>

As ações do fisco eram pautadas nos códigos de postura vigentes naquela época que refletiam o desejo da elite de superar ou esconder aquilo que era visto como marca do “atraso”, tudo que fosse “feito”, incompatível com a modernidade, com o status de cidade civilizada. Os códigos de postura criados pela Câmara Municipal, por exemplo, estabeleceu regras (normas de comportamento) tais como a proibição de ofícios que promovessem poluição ou barulho dentro do perímetro urbano; a condução por um indivíduo de cinco cavalos, burros ou bois; correr a cavalo pelas ruas; Criou normas para a utilização de açudes, riachos; distribuição de água; proibição da construção de habitações de palha dentro o perímetro urbano; proibição da lavagem de roupa de pessoas enfeitadas por doenças contagiosas em lugares que não a foz da ribeira da Jacarecanga<sup>20</sup>

## Os carregadores do embarque e desembarque do porto e os operários do Ceará Harbour Corporation

Nos dois últimos tópicos do trabalho em desenvolvimento, nos dedicamos a refletir sobre os trabalhadores responsáveis por colocar em prática o projeto de melhoramento do porto. Trata-se de uma investigação limitada, pois tais sujeitos não produziram nenhum tipo de documento que pudesse, hoje, ser interpretado como fonte. Nosso primeiro passo foi a busca por documentos da Ceará Harbour Corporation, onde poderia haver alguma pista sobre esses operários. Porém nada encontramos. Partimos, então, em busca de outros documentos da época

19 Correia, “As artimanhas do corpo”, p. 154.

20 Margarida Júlia Farias de Salles Andrade. *Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade 1810-1933*. 2012. 316f. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - FAUUSP, Universidade de São Paulo, 2012, p. 125-126.

na esperança de encontrarmos alguma referência a estes sujeitos. O resultado da pesquisa nos levou aos jornais Libertador<sup>21</sup> e O Cearense<sup>22</sup>. Neles, foram encontrados artigos com anúncios de vagas de emprego nas obras do porto e casos de acidentes envolvendo trabalhadores das obras como o João Fisher:

João Fisher, maquinista empregado nas obras do porto desta capital, trabalhava hoje às 9 horas da manhã, no guindaste que impele os carros de pedra, na rampa da via-ferrea, quando, por infelicidade, descuidou se na ocasião em que a machina enrolava o cabo e foi por este colhido, ficando com o braço esquerdo esmagado e com um ferimento na cabeça. Foi recolhido a S. Casa, onde lhe fez os primeiros curativos o chefe da enfermaria de cirurgia Dr, Meton. Seu estado é gravíssimo.<sup>23</sup>

Através dos jornais, foi possível identificar algumas categorias de trabalhadores, bem como um pouco das suas condições de trabalho. Outro documento importante para a pesquisa é o Censo de 1887<sup>24</sup>, produzido pela Chefatura de Polícia em que consta o arrolamento da população com identificação dos moradores, residência, idade, profissão, dentre outros. Nas ruas mais próximas do porto – rua da Praia, Alfândega e do Chafariz – foram encontrados alguns homens empregados nas obras da empresa britânica.

Eram eles carpinteiros, cavouqueiros e maquinistas, trabalhadores que, juntamente com outros tantos participaram das obras de melhoramento do antigo porto. A importância de suas experiências de trabalho se dar pelo fato de não ser possível conceber um porto, independente da época, sem o trabalho de uma mão de obra encarregada de construí-lo.

Outra categoria de trabalhadores privilegiada no terceiro capítulo e que abordaremos no terceiro e último tópico, são os trabalhadores do embarque e desembarque de pessoas e mercadorias do antigo porto de Fortaleza, também conhecidos como catraieiros. Na segunda metade do século XIX, o catraieiro era o indivíduo que conduzia botes no antigo porto de Fortaleza, embarcando e desembarcando passageiros e mercadorias. Tal trabalho era fundamental para o funcionamento do porto, em uma época em que os navios ainda não atracavam a um cais, como acontece hoje, ficando no alto mar, longe da ponte de desembarque.<sup>25</sup>

---

21 Jornal da Sociedade Cearense Libertadora. Seus redatores eram: Antônio Martins, Antônio Bezerra de Menezes e Telles Marrocos. Dentre os que escreveram nele, Frederico Borges, Justiniano de Serpa, Martinho Rodrigues, Almino Alvares Affonso, Abel Garcia e João Lopes. Ele e o Estado do Ceará desapareceram em 1892, no seu lugar, surgiu *A República*. Guilherme Studart. *Para a História Do Jornalismo Cearense 1824-1924*. Fortaleza: Typ. moderna-F. Carneiro, 1924, p. 76.

22 Surgiu no ano de 1825. Era representante do Partido Liberal. Faziam parte de sua seção gráfica Leandro de Barros Caminha, Manoel Bevilaqua e Francisco Weyne Cambuti. Andrade. *Fortaleza em perspectiva histórica*. p. 25.

23 DESASTRE. Libertador, Fortaleza, n.3, 8 jan. 1887, p.3, <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=229865&pasta=ano%20188&pesq=desastre&pagfis=2907>, acesso em 12 nov. 2021.

24 Esta se trata de uma fonte que ainda está em fase inicial de análise.

25 Florival Seraine. *Dicionário de termos populares*. Revista ampliada e melhorada pelo autor, 2º ed;

No período em tela, os navios ficavam a certa altura do mar, por conta da pouca profundidade no litoral e ausência de uma infraestrutura portuária adequada. A solução para o problema era a realização do embarque e desembarque de pessoas e mercadorias através de embarcações - jangada, alvarenga ou catraia.<sup>26</sup> Esta última embarcação era tripulada pelo catraieiro que, em troca de uma pequena remuneração, empregava sua força, conhecimento sobre o mar e a embarcação para carregar e descarregar os diversos navios que frequentavam a costa da capital da Província.

Os catraieiros do antigo porto de Fortaleza viviam próximo a prainha, mais especificamente em uma região conhecida como Outeiro<sup>27</sup>. A arquiteta Margarida Andrade<sup>28</sup>, ressalta que existiam o Outeiro do Colégio e o Outeiro da Prainha. Este por abranger parte da Prainha, região onde ficava o porto, certamente era o lugar em que se concentrava um número considerável de catraieiros. Onde os passantes deparavam-se com chácaras de luxo defrontando-se com a casaria pobre dos pescadores e catraieiros<sup>29</sup>. João Brígido afirmava que a topografia fazia com que a cidade fosse dividida na prática em três bairros: “bairro da Praia, entre o mar e as barrancas; bairro do Outeiro, à direita do Pajeú e o bairro do Comércio, à esquerda”<sup>30</sup>. Em suas palavras, o Outeiro da Prainha possuía “uma vista esplendida sobre o oceano, bafejado de uma brisa constante”<sup>31</sup>

No relatório em que apresenta um plano de construção de um porto na enseada do Mucuripe, em 1865, Zozimo Barroso, descreveu as condições de funcionamento do porto. Sobre o embarque, afirma que ocorria apenas durante quatro horas por dia, na maré baixa, quando o recife que corria obliquamente a praia ficava descoberto, diminuindo a agitação do mar. Os produtos de exportação eram, então, ensacados e postos na praia, depois disso entrava em sena o catraieiro ou trabalhador do transporte de pessoas e mercadorias. Estes colocavam os sacos de mercadorias na cabeça e os levava, com água até a barba, para bordo de alvarengas,

---

Fortaleza: Stylus Com., 1991. p. 97.

26 Embarcação de porte variável, desprovida de propulsão própria, feita geralmente em madeira, destinada a transportar cargas não muito volumosas e em águas rasas, em rios, costas e proximidades de portos marítimos como equipamento auxiliar de transbordo. Yuri Simonini. *Sobre portos nordestinos: muralhas chinesas, ancoradouros soterra dos e canais da discórdia, 1869 - 1934*. São Paulo: Pimenta Cultural, 2021, p. 488.

27 Raimundo Girão. **Fortaleza e a crônica histórica**. Fortaleza: UFC, Casa José de Alencar, 2000, p. 34.

28 Margarida Julia Farias de Salles Andrade. Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade (1810-1933). 2012. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012, <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-05092015-112507/ptbr.php#:~:text=A%20tese%20investiga%20as%20transforma%C3%A7%C3%B5es,tessitura%20e%20nos%20atores%20envolvidos>, acesso em 28 mar. 2022.

29 Raimundo Girão. **Fortaleza e a crônica histórica**. Fortaleza: UFC, Casa José de Alencar, 2000, p. 34.

30 Andrade, *Fortaleza em perspectiva histórica*, p. 224.

31 Andrade, *Fortaleza em perspectiva histórica*, p. 42.

que ficavam `a distância aproximada de 190 à 150 metros da praia.<sup>32</sup> Os homens do embarque e desembarque, igualmente, aparecem na literatura, mais precisamente, no conto O Velho Vovô de Manuel de Oliveira Paiva<sup>33</sup>:

Pausadamente, homens quase nus, de tanga e ceroula curta à guisa de calções, entravam pelo mar adentro e abeiravam-se, com água pelos peitos, dos lanchões que oscilavam apenas, carregados de mercadorias. O calor do sol untava de suor a esses trabalhadores, de linda musculatura atlética, que suspendiam fardos, com admirável precisão mecânica, e traziam-nos para o seco. Outros, em movimento contrário, embarcavam algodão e café e couros, desempilhando altas montanhas de gêneros acumuladas pela areia, entre latadas de escaleres e esqueletos de lanchas velhas. Ao longe, se avistava o branco velejamento das jangadas que repousavam fora do alcance das ondas. E, por toda parte, como cercando os domínios do velho trapiche, espalhavam-se massas complicadas de ferros, quais membros esfacelados de um corpo gigantesco e bruto. Os navios ancorados, longe, lá estavam como abandonados no seio das águas, apenas visitados por tanchões vagarosos. E, de quando em vez, no deserto azul, passava a alvura imponente de uma jangada.<sup>34</sup>

Segundo Pesavento, através da literatura é possível compreender o clima de uma época, a forma como as pessoas pensavam o mundo, os valores que guiavam seus passos, expectativas e representações do real.<sup>35</sup> Ela é sempre fonte de si mesma, fala mais sobre o presente da sua escrita do que o tempo da narrativa.<sup>36</sup> O texto de Oliveira Paiva é de 1887 – um ano após o início das obras do porto - , nele, além de descrever o trabalho dos homens que faziam o embarque e desembarque e das condições em que se encontrava o porto, o autor revela suas expectativas quando afirma que “o seio virgem das areias era, pela primeira vez, mordido pelo dente da ciência humana. O calmo inglês fazia aquele mesmo homem de tanga e ceroula à guisa de calção, batizar a sua terra, pagã de indústria”.<sup>37</sup> No trecho, o autor está, de forma indireta, referindo-se ao início das obras de melhoramento do porto, as quais estavam sendo realizadas pela empresa britânica Ceará Harbour Corporation. Ele deixa transparecer sua fé na ciência e no progresso, uma crença comum a muitos dos homens de seu tempo.

---

32 Augusto de Padua Fleury. *Relatório que o Exm. Sr. Coselheiro Andre Augusto de Padua Fleury passou a administração da Província do Ceará ao Exm. Sr. Senador Pedro Leão Velloso no dia 1 de abril de 1881*. Typ. do Cearense: Fortaleza, 1881, p.33, <http://ddsn-ext.crl.edu/titles/166#?c=0&m=86&s=0&cv=33&r=0&xywh=-30%2C-21%2C1859%2C1755>, acesso em 28 mar. 2022.

33 Manuel de Oliveira Paiva (1861-1892) foi um escritor cearense republicano e abolicionista, autor de dois romances – *Dona Guidinha do Poço* e *A Afilhada* –, além de contos e crônicas de cunho político, publicadas no jornal *O Libertador*.

34 Manoel de Oliveira Paiva. *O velho vovô*. In: MONTENEGRO, Braga; AZEVEDO, Sânzio de (orgs). *Contos*. Fortaleza: Academia Cearense de Letras, 1976.

35 Sandra Jatahy Pesavento. *História & história cultural*. 3ª Edição. Belo Horizonte: Autêntica, 2012.

36 Sandra Jatahy Pesamento. “*O Mundo Como Texto: leituras da História e da Literatura*”. *História da Educação*, 7, 14 (1992), p. 31 - 45, <https://seer.ufrgs.br/asphe/article/view/30220>, acesso em 01 set. 2003.

37 PAIVA, O velho vovô.

Através da leitura das entrelinhas de fontes como as citadas anteriormente, teremos acesso a rotina de trabalho destes homens. Além da literatura, contamos com relatórios de Presidente de Província, imagens sobre a precariedade do porto, fotografia, jornais, revistas e o Censo de 1887, além de trabalhos como *Vaivém das marés: o dia a dia dos trabalhadores catraieiros no porto de Fortaleza (1903-1904)*; *“Todo caias é uma Saudade de Pedra”*: Repressão e Morte dos Trabalhadores Catraieiros (1903-1904), ambos de Nágila Maia; *Fortaleza em Perspectiva Histórica: Poder Público e Iniciativa Privada na Apropriação e Produção Material da Cidade (1810-1933)*, de Margarida Júlia F. de Salles Andrade; *Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos (1889-1914)*, de Maria Lucia Caira Gitahy e *A Hidra de Muitas Cabeças: Marinheiros, Escravos, Plebeus e a História Oculta do Atlântico Revolucionário*, de Peter Linebaugh e Marcus Rediker.

O resultado parcial do texto em desenvolvimento – fruto da análise de fontes como as mencionadas ao longo do artigo, em diálogo com os referenciais bibliográficos mencionados e o conceito de experiência - apontam para a relevância de duas categorias de trabalhadores no contexto de melhoramento do antigo porto de Fortaleza, na segunda metade do século XIX, a saber: os homens do embarque e desembarque e os operários da Ceará Harbour Corporation. Sujeitos anônimos e responsáveis por atividades consideradas inferiores diante do papel e protagonismo atribuídos à engenheiros e administradores. Mas, que contribuíram com os esforços de construção da infraestrutura do capitalismo em Fortaleza, dentro da qual estava inserido o antigo porto. Ainda que tenha sido entregue apenas em parte, é possível concluir que sem os carpinteiros, cavouqueiros e maquinistas, por exemplo, o que foi edificado não teria sido erguido, assim como sem os trabalhadores do sistema de alvarengas o porto não funcionaria, visto que, mesmo com o melhoramento do porto, o sistema de alvarengas permaneceria sendo utilizado.