

El vaivén de las mareas:

el día a día de los trabajadores catraieiros en el puerto de fortaleza (Brasil), 1903-1904^(*)

Nágila Maia de Morais ^(**)

Resumen

El presente artículo busca analizar la rutina de trabajo de los *catraieiros* en el Puerto de Fortaleza, entre 1903-1904, después de una huelga y de la represión a los manifestantes. Estos trabajadores eran responsables de realizar el servicio de carga y descarga de los buques en pequeñas embarcaciones denominadas *catraias*. Las relaciones que los catraieiros mantenían con los contratistas, hombres ligados a las grandes empresas comerciales, los cuales contrataban mano de obra de manera informal, serán abordadas a través de la comprobación de cómo se constituían las relaciones socio-culturales de trabajo, así como las disputas económicas que las permeaban. A partir de esto, pretendo comprender el cotidiano de los trabajadores catraieiros, las formas y los valores del pago, para trazarnos un camino que nos conduzca a la comprensión de las acciones diarias de esos hombres en relación con el trabajo. Para la elaboración de este artículo, fueron utilizados como fuente los diarios *O Unitario* y *Jornal do Ceará* y la documentación comercial de la Casa Boris.

Palabras claves: catraieiros, huelga, trabajadores.

Abstract

This article seeks to analyze the work routine of catraieiros at the Port of Fortaleza, between 1903-1904, after a strike and the repression of demonstrators. These workers were responsible for performing the service loading and unloading ships in small boats called catraias. Catraieiros relationships that contractors had with men linked to large commercial enterprises, which hired labor informally, will be addressed by checking how were the socio-cultural work, as well as that permeated economic disputes. From this, pretend to understand the daily life of workers catraieiros, forms of payment and securities, to chart a path that leads us to the understanding of the daily actions of these men in relation to work. In preparing this article, were used as a source of daily *O Jornal do Ceará* Unitarian and commercial documentation and Boris House.

Key words: catraieiros, strike, workers.

^(*) Traducido de portugués al español por el joven historiador Carlos Alberto Costa Molina. Nuestros agradecimientos por su colaboración.

^(**) Profesora, Magister del departamento de Historia de la facultad INTA (Instituto de Teología Aplicada) Calle Antonio Rodrigues Magalhães, 700, Dom Expedito, Sobral-Ce. nagilamaia@hotmail.com

■ Recibido: septiembre de 2011 - Aprobado: enero de 2012

Introducción

En la mañana del domingo 3 de enero de 1904 los catraieiros paralizaron sus actividades y fueron hasta el galpón del Puerto para protestar contra el sorteo, cuando fueron sorprendidos con la acción del Batallón de la Policía del Estado. La policía al perpetrar la acción agresiva, mató a 7 personas e hirió a más de 30, entre manifestantes y curiosos, que observaban el movimiento.¹

Toda el alma cearense ayer se lleno de dolor y tristeza, ante los canibalescos sucesos que produjeron montones de cadáveres. Mucha sangre de inocentes se derramó, y la ciudad entera se horrorizó delante de la terrible mortandad, sin antecedentes en la historia de Ceará o de cualquier otro pueblo civilizado.²

La huelga de los trabajadores catraieiros es una página importante para el movimiento obrero en el Estado de Ceará, siendo una de las primeras movilizaciones de trabajadores durante los primeros años de la República. Analizar las acciones cotidianas de estos trabajadores, en el puerto de la ciudad de Fortaleza, es esencial para comprender los factores alentadores de la movilización.

Las fuentes utilizadas están basadas en la documentación de la Casa Boris Frères, importante casa comercial, instalada en Ceará con la llegada de los hermanos Alphonse y Theodore Boris, oriundos de la provincia francesa de Lorena. Los hermanos Boris llegaron a la ciudad de Río de Janeiro en 1865 e inmediatamente se trasladaron a Recife (Estado de Pernambuco), estableciéndose posteriormente en Fortaleza en 1867. En el año de 1869, fundaron la casa de comercio Theodore Boris & Hermanos, que tenía como principal actividad las permutas comerciales.

La Casa Boris tenía un papel destacado en el comercio importador del Estado y mantenía estrechas relaciones con la oligarquía acciolina.³ La casa comercial

¹ De acuerdo con la Ley Federal de Sorteo y Alistamiento para la Armada del año de 1875, artículo 87, § 4º, los trabajadores vinculados a las capitanías de los puertos, como catraieiros, pescadores y aprendices de marineros debían ser insertados al proceso de sorteo. Durante el año de 1903, fueron asignados por el presidente de la República del Brasil, Rodrigues Alves, los Decretos No. 4901 y No. 4983, referentes al proceso de sorteo de los matriculados para la Armada de la Marina, con el objetivo de rellenar los espacios vacantes en el contingente. El Decreto de No. 4901 expugna las instrucciones y la reglamentación para que los sorteados, con edades entre 16 y 30 años, excepto maquinistas y pilotos, fuesen inscritos por orden alfabético en un libro especial denominado Libro de Sorteo. El 27 de diciembre de 1903 fue realizado el primer sorteo en Fortaleza, por el cual catraieiros y pescadores fueron sorteados y quedaron insatisfechos con el acto, pues, con la obligación de servir a la Armada, deberían apartarse de sus familias y del trabajo. Inconformes, los trabajadores iniciaron las movilizaciones y contaron con el apoyo de políticos abogados para hacer el pedido de *Habeas-Corpus*.

² Hermenegildo Firmeza, *Canibalismo*, Unitário. Fortaleza. Instituto Histórico e Geográfico do Ceará, 4 de enero de 1904, No. 79, p. 1.

³ La oligarquía acciolina, era liderada por Antonio Pinto Nogueira Accioly quien tuvo un papel destacado en la política cearense, principalmente entre los años de 1896-1912.

fue responsable de los incentivos financieros y compra de materiales para la construcción de obras públicas, y de la propuesta para la expropiación del puerto en 1904.⁴

Al ponderar los registros de contratación de mano de obra para el transporte de mercancías y pasajeros, podemos llegar hasta los catraieiros y entender la forma como eran contratados y el pago que se les otorgaba. Esa documentación comercial referente a los años de 1903 y 1904, trata del pago de trabajadores que prestaban servicios de transporte de mercancías para la Casa Boris. Es posible, comprender aun la dinámica del sistema de contratación de mano de obra no calificada del puerto y la difícil rutina de trabajo de los catraieiros; aunque con una visión limitada, pues es solamente analizado uno de los contratistas del Puerto de Fortaleza.⁵

La batalla tendida entre *O Unitário*, o *Jornal do Ceará* y La oligarquía acciolina refleja la disputa por la “conquista de los corazones y las mentes” de los cearenses durante el período analizado. Para una mejor comprensión del cotidiano de los catraieiros fueron utilizados los memoriales y la literatura del período a través de los romances *A Afilhada*,⁶ *O Mississipi*,⁷ y *A Normalista*.⁸

La literatura se torna fundamental para este trabajo al retratar el cotidiano de los trabajadores del puerto en el período investigado, permitiéndonos una lectura de las acciones comunes de los catraieiros. Las obras literarias de Manoel de Oliveira Paiva, Gustavo Barroso y Adolfo Caminha son importantes para dar voz a los catraieiros, ya que no existe material producido por ellos.

Siendo así, buscamos presentar la forma como fue utilizado el espacio de la playa por los trabajadores portuarios, a través de las metáforas adoptadas por la mirada de los romanticistas.

⁴ João Mendes de Andrade, *Oligarquía Acciolina (1877-1930)*, Disertación de Maestría sustentada en el Programa de post-graduación en Historia de la Universidad Federal de Pernambuco, 1986, p. 219.

⁵ Esa documentación no está catalogada y se encuentra bajo la custodia del Archivo Público Intermediario del Estado de Ceará. Ver Anexo VIII, Nota de pago de flete de la Casa Comercial Boris Frères – 1904.

⁶ Manoel de Oliveira Paiva, *Afilhada*, São Paulo, Ed. Anhambi, 1961. Publicada inicialmente en las páginas del diario *O Libertador* en 1889, describe la ciudad de Fortaleza y las personas que en ella habitaban a mediados de 1870. Presenta a Fortaleza como una ciudad costera y de esa manera se preocupa por ver y sentir el mar.

⁷ Gustavo Barroso, *O Mississipi*, Fortaleza, UFC/Casa de José de Alencar, 1996. Este fue el último libro escrito por el autor antes de su muerte, considerado uno de los más “fecundos escritores brasileños”. Marcado por la cotidianidad de la ciudad de Fortaleza a finales del siglo XIX, la describe teniendo una fuerte característica marítima y de playas, donde el pozo de la Draga se presenta como un emblema del autor de sus memorias de infancia.

⁸ Adolfo Caminha, *A Normalista*, São Paulo, Martim Claret, 2007, p. 45. Esta novela fue publicada en 1893, en la cual se narran aspectos comunes de la ciudad de Fortaleza a finales del siglo XIX, teniendo como plano de fondo la historia de Maria do Carmo, una normalista entregada a su padrino para ser criada.

No obstante, existían una serie de dificultades con el transporte de las mercancías y unas complicadas relaciones con los contratadores de mano de obra. Más allá de lo bajo del pago por el flete, el catraieiro debía pagar una tasa al Capitán de Puerto para garantizar la autorización del transporte marítimo.

Los catraieiros dependían de las mareas para realizar su trabajo, -de fundamental importancia para la dinámica de la ciudad de Fortaleza y de su puerto en específico-, puesto que tenían que saber navegar en embarcaciones de tamaño pequeño y poseer conocimientos sobre las mismas.¹²

Para comprender el quehacer de estos trabajadores se hace uso de la idea de *experiencia* de E. P. Thompson para comprobar cuánto esas vivencias son indispensables para el proceso de auto-reconocimiento de los catraieiros bajo una categoría de trabajo. En este sentido, la concepción de experiencia en la identificación de esos procesos de construcción, manutención, o hasta de la misma transformación de costumbres de las experiencias de los trabajadores catraieiros en el Puerto de Fortaleza, permite comprenderlos en el proceso de “hacerse” cotidiano.¹³

Los catraieiros y el puerto

Al contrastar la descripción del libro *A Afilhada* con las informaciones contenidas en la documentación de la Casa Boris, el término utilizado para designar el tipo de embarcación responsable por el transporte de mercancías era el de “lanchara”; en los diarios *O Unitário* y *Jornal do Ceará*, la denominación era “catraia” y “catraieiros” cuando mencionan la cuestión de la huelga ocurrida a finales de 1903 e inicios de 1904.¹⁴ En el editorial de *O Unitário* del día 4 de febrero de 1904, João Brígido afirma que el transporte de los pasajeros y de las mercancías presentes en el vapor “Maranhão”, sería realizado por lanchones navegados por catraieiros.¹⁵

En una nota del mismo diario fue divulgada la noticia de que “la huelga de los catraieiros y lancheros tomó carácter gravísimo”,¹⁶ lo que llevó a pensar que las actividades ejercidas por los mismos eran diferentes. Sin embargo, en la edición del 9 de enero, João Brígido al declarar las acciones entre los trabajadores y los contratistas anteriores a los embates en la playa, afirma:

¹² El catraieiro era un hombre que utilizaba una pequeña embarcación llamada catraia, que según el mismo diccionario de términos populares, era una mujer sin cualidades físicas; mujer pública de ínfima clase; mujer despojada de encantos físicos y mal vestida. El término catraieiro fue una forma de mostrar peyorativamente cuanto esos trabajadores (catraieiros) eran desvalorizados por el hecho de utilizar una pequeña embarcación para sobrevivir, que por ser tan precaria, fue catalogada como una catraia, o sea, una mujer “sin valor” que circulaba por el área portuaria.

¹³ E. P. Thompson, *A formação da classe operária- A árvore da liberdade*, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987, p. 9.

¹⁴ Publicaciones hechas en el *Jornal Unitário* y *Jornal do Ceará*, con mayor intensidad a finales de 1903 y en el año de 1904.

¹⁵ *Unitário*, Fortaleza, *José Gaytoso*, febrero 4 de 1904, No. 93, p. 1.

¹⁶ *Unitário*, Fortaleza, *Fortaleza-3*, enero 26 de 1904, No. 89, p.1.

A pesar de ser algo descabellado, me dirigí a la casa de los Señores Boris para entenderme con sus trabajadores, que hesitaban con salir al mar. Allí encontré a un grupo al cual pedí en balde para que hicieran el servicio. Todos se recusaron como ya se habían recusado con el propio Sr. Achilles Boris, dirigiéndose al cuartel de Lopes da Cruz, apiñado de soldados de la policía y de la línea, debido al flete por el cual ellos debían pasar yendo al lugar de las lanchas.¹⁷

Los catraieiros y los lancheros realizaban los mismos servicios en el puerto, no obstante poseían denominaciones diferenciadas, siendo que para los contratistas, los hombres responsables del transporte de mercancías sobre las aguas eran llamados de lancheros. La denominación de catraieiro se cree que fue una denominación otorgada por los mismos trabajadores del puerto haciendo referencia a la embarcación que ellos utilizaban, la catraia.

A través de las lecturas de los documentos comerciales, se pueden establecer aproximadamente 21 catraias, sin embargo con un número mayor de patrones, es decir contratistas, debido a la existencia de dos nombres en diferentes registros para una misma lancha como por ejemplo, la *Alsace* que realizó transportes para Luiz Camilo França¹⁸ y Antonio Quaresma. Dado que el registro de pago no estaba encaminado directamente al trabajador, entendemos que estos hombres eran los responsables por el cargamento y estaban ligados a las casas comerciales de la ciudad: la propia Casa Boris, la Holdernes & Salgado, Marques & Cia., entre otras, que se dedicaban al servicio de estibación, contratación y fiscalización de la mano de obra portuaria.

En el puerto había gran flujo de gente que embarcaba y desembarcaba, simultáneamente, braceando y hablando alto. La marea desbordada, crispada por el ventarrón del sudoeste, en un continuo vaivén, anegaba el arenal seco y chispeante. Mucha gente va al embarque del Consejero. Curiosos de todas las clases, trabajadores aduaneros de chaqueta azul, guardias de la Aduana y oficiales de descarga con aire autoritario, con uniformes y gorras, marineros de la Capitanía, se confundían en una promiscuidad interesante. Balseros remangados hasta las rodillas, sombreros de paja de carnauba, enseñando el pecho robusto y velludo, iban armando las velas de las balsas. Con cada flujo de mar había gritos y silbidos. Gran alboroto! Balsas iban y venían en dirección al Nacional, que tropezaban como un ebrio, probando al viento. Apenas cuatro navíos mercantes, pintaditos al fresco en la popa de una barca italiana- “Cívica Vecchia”.

El vapor pitó pidiendo maleta. Era un fastidio ir a bordo con la marea alta y con un viento como aquel. Además el sol estaba que rajaba.¹⁹

¹⁷ Unitário, Fortaleza, *Declaração*, enero 9 de 1904, No. 82, p. 1.

¹⁸ “Nota de pagamento de trabalhadores do armazém”, Casa Boris, 25 de marzo de 1904.

¹⁹ A. Caminha, *A Normalista*, p. 45.

La mayoría de esas embarcaciones o catraias tenían nombres franceses, lo que puede ser explicado por la influencia de los hermanos Boris y por el hecho de ser propietarios de las lanchas; llevándonos a la evidente conclusión de que sus dueños eran los armadores²⁰ o contratistas, y que los trabajadores tan sólo eran utilizados como mano de obra.

El agente contratado por la empresa de navegación, encargado del contrato de mano de obra no calificada del puerto y la fiscalización del proceso de cargamento de los barcos, era llamado “patrón” y prestaba sus servicios a los armadores ligados a la empresa de navegación.

En los registros comerciales de pago a trabajadores consta el nombre del mismo patrón para varias lanchas, como en el caso de Luiz Camilo França que el día 24 de marzo de 1904, recibió el pago por el transporte de mercancías en las lanchas Aurora, Loraine y Asará, recibiendo la primera 40,000 reyes y las demás 20,000 reyes. En ese documento también constatamos que cada lancha pagaba 5,000 reyes como pasaje²¹ –para obtener autorización para realizar el transporte, necesitaba pagar al hombre encargado de la organización y fiscalización del cargamento de los barcos (contratista), la parte de lo que recibía por el trabajo-.

El transporte debía ser realizado de acuerdo con la capacidad de la embarcación y en caso de sobrecarga en la cantidad de volúmenes, el patrón realizaría reclamos, pues este era responsable por la seguridad del cargamento.

El pago por cada viaje variaba entre 3.000 y 20.000 reyes, dependiendo de la cantidad de volúmenes que la lancha soportara. Existen registros de pagos efectuados que resaltan la inexistencia de reclamos, debido a la cantidad de cargamento en exceso, como en el caso de la lancha Paris que transportó “219 volúmenes de carga sin reclamos por parte de la misma”²² y de la lancha Saverne que transportó 165 volúmenes de carga también “sin reclamos”.²³ Sin embargo, debemos resaltar que el número de volúmenes por cada lancha variaba de acuerdo con la capacidad de cada embarcación y del tipo de producto transportado.

La cuestión de la capacidad del transporte puede ser analizada en la lancha Pará, que tenía la capacidad de 64 volúmenes, es decir, con una carga menor que la lancha Aurora y la Loraine, habiendo disminuido el número de viajes, según el registro: “debe ser pagado solamente 3 ½ a las lanchas en el control, no obstante, esta lancha cargó completa”.²⁴ En otras palabras, el encargado por la fiscalización y contratación de la lancha Pará, no recibiría el pago por el número de viajes

²⁰ Las grandes empresas de navegación poseían en cada puerto del país sus *armadores*, hombres responsables de la contratación de toda la mano de obra necesaria para el servicio de carga y descarga de los barcos.

²¹ “CF. Nota de pagamento de trabalhadores do armazém”, Casa Boris, marzo 24 de 1904.

²² “CF. Nota de pagamento de trabalhadores do armazém”, Casa Boris, mayo 24 de 1904.

²³ “CF. Nota de pagamento de trabalhadores do armazém”, Casa Boris, abril 12 de 1904.

²⁴ “CF. Nota de pagamento de trabalhadores do armazém”, Casa Boris, 24 de marzo de 1904.

realizados, puesto que el contratista debió haber solicitado una lancha con mayor capacidad y así, disminuir los gastos.

A partir de los indicios hallados en esos documentos, se puede comprender la difícil condición de los catraieiros, dado que los trabajadores, más allá de enfrentar la adversidad de las mareas, necesitaban de un contratista y corrían el riesgo de no recibir el pago completo, por que pagaban parte de lo que recibían en la compra de pasajes (autorización) para hacer el transporte.

Las condiciones de vida de los catraieiros eran precarias, trabajaban mucho y recibían poco. Debido a la construcción del nuevo puerto el trabajo de los catraieiros disminuyó, con un nuevo muelle de forma rectilínea y la demolición de los antiguos trapecios y puentes, permitiendo de esta forma el atraque de los barcos en el nuevo muelle. Sumado a la difícil situación de trabajo, los catraieiros también tenían que lidiar con las abusivas determinaciones del Capitán de Puerto, Lopes da Cruz,²⁵ que realizaba cobros de impuestos de manera incorrecta a los propios catraieiros y a los pescadores.

El periódico *O Unitário* relato así el hecho: "...pública y notoria su habilidad en acumular monedas, cobrando a los pobres pescadores y catraieiros demasiados impuestos, de cuyos excesos se apodera clandestinamente, al mismo tiempo que lesiona al propio tesoro nacional".²⁶

Esta situación es visible en otros lugares del Brasil. Las condiciones materiales y las adversidades del trabajador portuario y sus consecuencias en la vida familiar, son analizadas por Maria Lucia Caira Gitahy al afirmar:

El trabajador del puerto vivía cerca del sitio de trabajo y su ritmo de trabajo, en lo mínimo irregular, le permitía ir y venir de su casa hacia el puerto más de una vez por día. La rutina de trabajo de las esposas de los trabajadores del puerto se veía directamente afectada por las horas en que sus maridos trabajaban y por el tipo de carga con que ellos estaban lidiando. Los hijos sabían mucho acerca del trabajo de sus padres y viviendo junto al puerto, observaban los barcos llegando y partiendo. Las fluctuaciones de los salarios del trabajador del puerto tenían un evidente impacto en el presupuesto de la familia.²⁷

En varios puntos percibimos las semejanzas entre la descripción de arriba y la dinámica (trabajo-casa) de los trabajadores catraieiros y sus consecuencias en el

²⁵ El capitán Lopes da Cruz estuvo en el comando del Puerto de Fortaleza durante el período de la huelga de los catraieiros. No obstante, fue exigida su salida después del día 3 de enero de 1904, debido a la repercusión negativa de la represión realizada a los huelguistas.

²⁶ *Unitário*, Fortaleza, *Ao público*, febrero 27 de 1904, No. 103, p. 1.

²⁷ Maria Lucia Caira Gitahy, *Ventos do Mar, Trabalhadores do Porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1904*, São Paulo, Ed. da Universidade Paulista, 1992, pp. 121-122.

cotidiano de sus familias, como la dura actividad laboral y el dinero incierto. En el caso de Fortaleza, la mayoría de los trabajadores portuarios vivían en el barrio de Oiteiro, cercano a la zona del Puerto, lugar destacado por los tugurios, por la pobreza y por la negligencia de la oligarquía acciolina.

Raimundo Girão describe este lugar: “... fuimos a Oiteiro, donde las residencias de lujo contrastaban con los caseríos miserables de los pescadores y catraieiros...” Tal barrio quedaba cercano a la Calle de Baixo y a la Calle de las Flôres, la cual también facilitaba el acceso a la Plaza de la Sé, y al sitio de los almacenes y de la zona portuaria.²⁸

En la novela *A Afilhada*, el barrio Oiteiro es así descrito:

...Una zona irregular y caprichosa de alegrías de la vegetación, entre el mundo de la ciudad y el vasto pueblo de los pescadores, de los lancheros, de los trabajadores de la playa, de los hombres de playa, de los hombres de beneficio, de los obreros y de una numerosa población decaída, habitando cabañas, verdaderas cuevas de paja de esos esquimales del arenal ardiente...²⁹

Y más: “...Era un “barrio original y paupérrimo”, con una “población rara”, de gente pobre. Transitaban allí en la subida, la mayor parte recogiendo de la feria. Pasaban casi todos por la plataforma de la Sede Eclesiástica, con sus toros asegurados, pies descalzos, pecho al aire, chal traspasado, satisfechos con ellos mismos.”³⁰

Al observar la localidad de Oiteiro y sus adversidades, podemos percibir las condiciones materiales de los trabajadores catraieiros y las experiencias de lucha para superar las dificultades cotidianas y tener el mínimo de condiciones para sobrevivir.

Analizando el día a día laboral de los catraieiros, se busca entender el proceso de organización y comprensión de su “hacerse” en cuanto a categoría profesional. A través del concepto de clase obrera E. P. Thompson se afirma que las relaciones de clase y la conciencia, son formaciones culturales y que la clase en sí misma no es una “cosa” pero sí un “acontecer”.³¹

²⁸ Raimundo Girão, *Fortaleza e a Crônica Histórica*, Casa José de Alencar, 2000, p. 34.

²⁹ M. Paiva, *Afilhada*, p. 26.

³⁰ M. Paiva, *Afilhada*, p. 26.

³¹ E. P. Thompson, *A formação da classe operária*, p. 10.

Las relaciones de trabajo entre contratistas y catraieiros

“Barco parado no coge flete y tiene perjuicio”.³²

En un principio, lo que parece más perceptible en la relación de trabajo de los catraieiros con los contratistas es la tensión existente entre los mismos. Por un lado, estaban los contratistas encargados del contrato de la mano de obra informal para la carga y descarga de los barcos y que a la vez mantenían relaciones con las casas comerciales, tales como la Boris Frères, la Holdernes & Salgado, las cuales tenían nexos con las grandes empresas de navegación. Del otro, estaban los catraieiros, trabajadores informales, que padecían las duras cobranzas de los patronos y la relación de dependencia a varios contratistas. Se trataba de una actividad marcada por la inestabilidad, debido a que era un trabajo ocasional y dependiente de las condiciones del mar, de la llegada y salida de los barcos, más allá de que pudieran ser o no escogidos en la “pared”³³ para la contratación. Más allá de esos factores, era hábito del catraieiro trabajar durante todo el día y conseguir el dinero que precisaba para sus necesidades mínimas y regresar a trabajar solamente cuando le fuera necesario.

La tensa relación entre los trabajadores y los contratistas ocurría por causa de intereses divergentes, ya que los catraieiros realizaban la actividad del transporte de mercancías para conseguir su sustento familiar, recibido de manera insuficiente y aceptada debido las condiciones materiales precarias. En cuanto a los contratistas, exigían agilidad en el servicio para aumentar el lucro, al tiempo de que presionaban a los trabajadores.

Maria Cecília Velascos Cruz analiza la dinámica de contratación de la mano de obra de los puertos, a partir de la cual podemos verificar la semejanza con lo que ocurría en el Puerto de Fortaleza al afirmar:

Los puertos son casi siempre diferenciados por una tercera característica general de gran importancia para la cristalización de la forma de contratación de la mano de obra: ellos son escenario de un choque fundamental de intereses entre sus propietarios, explotadores y/o administradores y sus principales usuarios, los armadores. La raíz del conflicto es fácil de distinguir. Al propietario o exportador del puerto le interesa maximizar la renta proveniente del uso de sus instalaciones o servicios, mediante el cobro de impuestos sobre el tonelaje de los barcos, tiempo de atraque, tránsito de mercancías, almacenaje, manejo de las maquinas del muelle, abastecimiento de agua, lastre, etc. El armador, por el contrario, se

³² Fernando Teixeira Da Silva, *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*, Campinas, Sao Paulo, Editora da Unicamp, 2003, p. 178.

³³ F. da Silva, *Operários sem patrões*, p. 153.

interesa en aminorar los costos elevados y en agilizar al máximo los pasajes del barco por el puerto, cargando y descargando lo más rápido posible.³⁴

La tensión entre las partes aquí analizadas era inevitable, debido a que ambos eran cobrados, dentro de sus funciones, por las grandes empresas de navegación y, obviamente los trabajadores informales quedaron a merced de los contratistas que muchas veces eran destacados comerciantes de la ciudad.

En el caso del puerto de Fortaleza, se presentaba una dinámica en la cual los grandes armadores nacionales como la Lloyd Brasileira, la Compañía Nacional de Navegación Costera, la Compañía de Comercio y Navegación trabajaban con el sistema de estiba indirecta, es decir, "... Tenían su estiba contratada con empresarios que se veían obligados a actuar como contratistas de mano de obra, pagando los gastos relativos a los impuestos portuarios y averías, teniendo aún que abastecer de todo material necesario a la seguridad y al transporte en las embarcaciones".³⁵

El sistema de contratación dependía de la llegada de los barcos y eso contribuía en la dispersión de los trabajadores, puesto que, los grupos contratados para el embarque y desembarque no eran fijos. La elección de los trabajadores era determinada por la turbulencia generada por estos, cuando se aglomeraban alrededor del captador de personal en busca de un trabajo de régimen ocasional; más allá de pretender destacarse para llamar la atención, ya fuese por las características físicas o por las relaciones de intercambio de favores o apadrinamientos. Las relaciones establecidas entre los catraieiros y contratistas en la "pared" sobrepasaban los límites del contrato, pues en ese mismo pasaje tenían efecto conversaciones sobre política, encuentros estables que fortalecían los lazos de solidaridad y el aumento de la capacidad de movilización.³⁶

La solidaridad era importante en la convivencia de los trabajadores portuarios, pues compartían muchas dificultades en lo concerniente a la explotación en el trabajo, a la forma de contratación y de los pagos. Los lazos de amistad e intereses podían existir entre trabajadores de oficios diferentes, como por ejemplo frente a la proximidad entre los catraieiros y los pescadores, que podemos percibir en el telegrama divulgado en la segunda página de *O Unitário*, del día 26 de enero

Fortaleza – 4

El sorteo para la armada procedido entre los matriculados en la Capitanía del Puerto del pasado día 29, ocasionó la declaración de la huelga general de los hombres empleados en la pesca y en el tráfico

³⁴ Maria Cecília Velascos Cruz, *Virando o Jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*, São Paulo, Tesis de Doctorado sustentada en el programa de post-graduación en Sociología de la Facultad de Filosofía y Letras y Ciencias Humanas de la Universidad de São Paulo, 1998, p. 38.

³⁵ F. da Silva, *Operários sem patrões*, p. 170.

³⁶ F. da Silva, *Operários sem patrões*, p. 153.

del puerto.

Hoy la llegada del vapor Maranhão todos se rehusaron a realizar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros y cargas.³⁷

Los lazos de solidaridad fueron estrechados debido a la necesidad común de los portuarios de luchar en contra del proceso de reclutamiento. Así, como en el diario *O Unitário*, del día 30 de diciembre de 1903, Hermenegildo Firmeza ya había llamado a los pescadores³⁸ a resistirse en contra del proceso injusto de reclutamiento y les aconsejó no obedecer, y nuevamente, a resistirse “con la ley al reclutamiento, que ni siquiera respeta los derechos que el antiguo reclutamiento militar garantizaba”.³⁹

Trastornos causados a los contratistas cuando acontecían problemas en el proceso de carga y descarga de los barcos, llevaron al desate de embates entre los catraieiros y los contratistas durante la huelga de 1903-1904. En la mañana del día 3 de enero de 1904, los catraieiros, en protesta al sistema de sorteo y alistamiento para la Armada de la Marina, se negaron a realizar el desembarque de los “300 pasajeros del barco Maranhão, siendo 50, de primera clase y los demás, de tercera, tuvieron que quedar cautivos a bordo, sin posibilidad de llegar a tierra, por falta de conducción”.⁴⁰

El barco permaneció varado y los pasajeros quedaron imposibilitados de salir y las mercancías no fueron descargadas, lo que ocasionó perjuicios a los contratistas. Posiblemente, esa fue la intención de los catraieiros: atacar el “punto débil” de sus patrones, para así conseguir visibilidad o éxito en lo que reivindicaban.

Por más que los contratistas estuvieran de cierto modo a favor de la insatisfacción de los trabajadores, en relación a la Ley de Sorteo Militar, no era conveniente para los empleadores esas manifestaciones, debido a que afectaban directamente sus ingresos.

El episodio del día 3 de enero y los efectos negativos de la huelga para la economía de la ciudad no fueron motivo de preocupación solamente para los contratistas y los redactores de *O Unitário*, sino que también causaron preocupación al Gobierno del Estado y a la Asociación Comercial, promoviendo una reunión extraordinaria el día 4 de enero de 1904, para analizar la situación del servicio de embarque y descarga de mercancías en el calor de las huelgas y de los acontecimientos del día anterior. La reunión contó con la presencia del presidente de la Asociación, Dr. Thomas Pompeu, del secretario Alfredo Severino y también del Presidente del Estado.⁴¹

³⁷ *Unitário*, Fortaleza. *Telegrammas*, enero 26 de 1904. No. 85, p. 4.

³⁸ Entendemos que debido al conocimiento práctico sobre el mar, los pescadores también realizaban el servicio de transporte de mercancías y pasajeros sobre la agua en las llamadas catraias.

³⁹ *Unitário*, Fortaleza. *Recrutamento da Marinha*, diciembre 30 de 1903, No. 77, p. 1.

⁴⁰ Raimundo de Menezes, *Coisas que o tempo levou*, Fortaleza, Edésio Editor, 1938, pp.120-121

⁴¹ *Unitário*, Fortaleza. *Associação Comercial*, enero 16 de 1904, No. 85, p. 4.

En un reportaje, al responder acerca del trastorno ocurrido durante la llegada al puerto del barco Maranhão, un pasajero describió el episodio de la playa, -publicado en la primera página del O Unitário-, declarando haber sido lamentable el hecho y destacó el cobro del impuesto por la realización del desembarque, afirmando: “Yo pagué 22\$ y hubo quienes pagaron 50\$, 100\$ y hasta 200\$ sin contar con el flete de los baúles, y denunció que parte del dinero fue para el Sr. José Gaytoso”.⁴² La huelga continuó por algunos días más después del 3 de enero, a pesar de las presiones y de la represión del Gobierno para que el trabajo fuese normalizado y que generaron amedrentamientos a los trabajadores.

Los catraieiros, a pesar de estar sometidos al sistema de disciplinario de diferentes empresas, tenían mayores posibilidades de enfrentamiento directo con los contratistas. De esa manera, la cuestión del alistamiento fue el impulso para que los trabajadores luchasen contra los abusos de los contratistas y del Gobierno.

En la edición del día 26 de enero de 1904, así como en otras publicaciones, los redactores de O Unitário, que eran también abogados, hacían un llamado de atención a los que no se presentaron a la oficina de João Brígido para solicitar el *habeas-corpus*. El diario mencionó a los que habían incurrido en esta acción, concedida el día anterior para los sorteados, anotando también a los que no consiguieron el referido derecho.⁴³

El apoyo no se presentó solamente a través de acciones jurídicas, ya que el diario O Unitário también realizó denuncias en lo concerniente a los cobros de impuestos indebidos efectuados por el Capitán del Puerto a los trabajadores, así como sobre las disputas de este último con algunos contratistas.

Un caso relevante divulgado el día 16 de enero de 1904, fue el que difundió la prensa acerca de intimidación realizada por el Capitán del Puerto de Fortaleza, obligando a los agentes de la Compañía Inglesa de Vapores, los señores Holdernes & Salgado, para que retiraran las garitas de madera. Esa acción también demostró la tensión existente entre contratistas y el Capitán Lopes da Cruz:

El Capitán del Puerto, Lopes da Cruz, había mandado intimidar a los agentes de la Compañía de Vapores Ingleses en esta plaza, los comerciantes, Holdernes & Salgado, para que retirasen unas garitas o cabinas de madera, que tenían en la playa para el trabajo del personal de su agencia y donde tenían libretas, libros, papeles ect., necesarios para el servicio de los vapores.

Para semejante absurdo, el Capitán del Puerto invocó la destrucción

⁴² Unitário, Fortaleza. *José Gaytoso*, febrero 4 de 1904, No. 93, p. 1. José Gaytoso fue un señor proce-dente del Estado del Amazonas al día siguiente del 3 de enero de ese año, y según el diario O Unitário, realizó especulaciones y se aprovechó de la situación calamitosa del Puerto para ganar dinero; y tam-bién, buscó proteger a su amigo, el Capitán Lopes da Cruz.

⁴³ Unitário, Fortaleza. *Habeas-Corpus*, enero 26 de 1904, No. 89, p. 2.

de aquellas garitas a la Fiscalía del Servicio de la Aduana.

El inspector de esa oficina informó en sentido contrario, y Holdernes & Salgado, pidieron una orden de manutención al juez seccional, la cual fue concedida.

El Sr. Lopes está hecho una fiera, queriendo tragarse a todo el mundo.

Vaya problemón!...

Sólo es de lamentar que saliendo tanto de Ceará, no encuentre quien le dé unas trompadas en su ancha quijada y en su fea y amarilla dentadura.⁴⁴

En algunos momentos la relación entre los contratistas y el Capitán de Puerto era difícil,⁴⁵ como en el caso de los señores Holdernes & Salgado, pues habían intereses comerciales de por medio, viéndose los servicios y las ganancias de los comerciantes y contratistas comprometidos por las acciones de Lopes da Cruz.

Las páginas del diario O Unitário resaltaron la idea de que los catraieiros eran explotados por medio del cobro de impuestos ilegales realizado por el Capitán Lopes da Cruz, pero no abordaron las condiciones de pobreza de los mismos, que era agravada no solamente por los cobros de tasas indebidas, sino también por la explotación laboral por parte de los armadores. Sin embargo, estos colaboradores de la prensa estaban cerca a los opositores de la oligarquía acciolina.⁴⁶

Por tanto, así como Godofredo Maciel, João Brígido, Agapito Jorge dos Santos, Valdemiro Cavalcante, Hermenegildo Firmeza entre otros, criticaban el proceso de alistamiento que truncaba los intereses económicos de los contratadores, en su mayoría también comerciantes, no denunciaban los maltratos de estos a los trabajadores del mar.

Apreciaciones finales

A través del análisis de la prensa de la época y de la documentación comercial fue posible comprender los factores que motivaron la movilización de los catraieiros en una huelga, a partir de las relaciones de trabajo; analizando las relaciones existentes entre los trabajadores y empleadores; visualizando las acciones de los catraieiros frente a las adversidades cotidianas, así como, frente a los cobros de rapidez y calidad del transporte de mercancías realizada por los contratistas, de modo que fue identificada la tensión entre esos actores.

⁴⁴ Unitário, Fortaleza. *Habeas Corpus*, enero 26 de 1904, No. 85, p. 4.

⁴⁵ La relación de trabajo entre los comerciantes, sus contratistas y el Capitán del Puerto estaba definida por la tensión, pues Lopes da Cruz también tomaba decisiones, como por ejemplo la cobranza de tasas de embarque y desembarque, que iban en contra de los intereses de los grandes comerciantes y de las casas comerciales.

⁴⁶ Unitário, Fortaleza. *Ao Publico*, febrero 27 de 1904, No. 103, p.1.

La huelga de los catraieiros fue más que una reacción a los abusos de los contratistas. A pesar de que soportaron las opresoras condiciones laborales, la huelga fue motivada de forma inmediata por la necesidad de huir al proceso de alistamiento y sorteo para la Armada, sobrepasando de esta manera la tensa relación patrón-empleado. Con la Ley de Reclutamiento, los trabajadores se enfrentaron con un problema inmediato; problema que no era sólo del catraieiro, sino también de los contratistas, puesto que estos perderían su mano de obra, que no podría ser fácilmente sustituida, viendo así sus ingresos amenazados.

La huelga organizada por los trabajadores catraieiros en el Puerto de Fortaleza, puede ser comprendida como un “fenómeno histórico que integra acontecimientos dispares y aparentemente sin conexión, tanto por la materia prima de la experiencia como por la consciencia”,⁴⁷ pero siendo por tanto, el resultado de una trayectoria de esos trabajadores.

En esa perspectiva, la experiencia tiene relación directa con la cultura de los trabajadores, sus acciones del día a día y las relaciones económicas y sociales existentes entre los catraieiros, los cuales, entendidos bajo una categoría profesional, estaban en un proceso de autoconocimiento y se identificaban a través de las relaciones de trabajo y hasta de las dificultades materiales afines.

Bibliografía

Fuentes primarias

Manoel de Oliveira Paiva, *Afilhada*, São Paulo, Ed. Anhambi, 1961.

Jornal Unitário, 1903, 1904.

Jornal do Ceará, 1903, 1904.

Fuentes secundarias: Libros, tesis, artículos.

Adolfo Caminha, *A Normalista*, São Paulo, Martim Claret, 2007.

E. P. Thompson, *A formação da classe operária- A árvore da liberdade*, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.

Fernando Teixeira Da Silva, *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*, Campinas, Sao

Paulo, Editora da Unicamp, 2003.

Florival Seraine, *Dicionário de Termos Populares*, Revista ampliada y mejorada por el autor, 2ª. ed., Fortaleza-Ce, 1991.

⁴⁷ José Robson de Andrade Arruda, “Experiência de classe e experimento historiográfico em E. P. Thompson”, em *Revista Projeto e História* vol. 12, Sao Paulo, Revista del Programa de Estudios Postgraduados en História y del Departamento de História de la PUC- SP, pp. 96- 97.

Gustavo Barroso, *O Mississipi*, Fortaleza, UFC/Casa de José de Alencar, 1996.

João Mendes de Andrade, *Oligarquia Acciolina (1877-1930)*, Disertación de Maestría sustentada en el Programa de post-graduación en Historia de la Universidad Federal de Pernambuco, 1986.

José Robson de Andrade Arruda, “Experiência de classe e experimento historiográfico em E. P. Thompson”, em *Revista Projeto e História* vol. 12, Sao Paulo, Revista del Programa de Estudios Post-graduados en História y del Departamento de História de la PUC- SP, pp. 96- 97.

Maria Cecília Velascos Cruz, *Virando o Jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*, São Paulo, Tesis de Doctorado sustentada en el programa de post-graduación en Sociología de la Facultad de Filosofía y Letras y Ciencias Humanas de la Universidad de São Paulo, 1998.

Maria Lucia Caira Gitahy, *Ventos do Mar, Trabalhadores do Porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1904*, São Paulo, Ed. da Universidade Paulista, 1992.

Raimundo Girão, *Fortaleza e a Crônica Histórica*, Casa José de Alencar, 2000.