

Quem construiu o "Caes do Porto"? As marcas das relações raciais e da superexploração

Who built the "Caes do Porto"? The marks of race relations and overexploitation

Gustavo Gonçalves Fagundes*

Thiago Vinicius Mantuano da Fonseca**

Resumo: O centenário porto construído no Rio de Janeiro é obra de engenharia que nos alcança no presente. Neste artigo, objetivamos demonstrar quem eram, como viviam e em que condições laboravam os produtores diretos de tamanha empreitada. Para o entendimento aprofundado deste processo naqueles canteiros de obras, sobrepõem-se as socialmente generalizadas marcas das corroídas relações raciais no pós-abolição, bem como está caracterizada a superexploração da força de trabalho engajada em tamanha construção. História e Teoria Social devem responder: quem construiu o “caes do porto”?

Abstract: The centenary port built in Rio de Janeiro is a work of engineering that reaches us today. In this article, we aim to demonstrate who they were, how they lived and under what conditions the direct producers of such an undertaking worked. For an in-depth understanding of this process at those construction sites, the socially generalized marks of corroded racial relations in the post-abolition period are highlighted, as well as the overexploitation of the workforce engaged in such construction. History and Social Theory must answer: who built the “caes do porto”?

Palavras-chaves: Porto; Racismo; Superexploração. **Keywords:** Port; Racism; Overexploitation.

Introdução

As páginas a seguir trazem entendimento do racismo enquanto uma tecnologia de dominação e da compreensão da sua reprodução a partir das relações de trabalho que prevaleceram no processo de destruição/construção do Porto do Rio de Janeiro, ente 1904 e 1914. Em alusão ao que o atual Ministro dos Direitos Humanos e da Cidadania do Brasil, Silvio

* Doutorando e mestre em Serviço Social pela UFRJ. Assistente social pela UFF. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0893-0515>

** Doutor em História pela UFF. Professor Visitante Adjunto de História do Atlântico no PPGH/DFCH-UESC. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1347-2018>

Nota: Agradecemos as indicações do professor Luiz Cláudio Moisés Ribeiro (UFES) que motivaram a associação da reflexão teórica com a pesquisa empírica, acabando por redundar na elaboração em coautoria deste artigo.

de Almeida (2019), afirma sobre sua obra, o texto aqui apresentado não se restringe às discussões de raça ou da opressão racial, mas sim do conjunto da teoria social. O que no caso da presente abordagem diz respeito ao mundo do trabalho, a conformação da classe trabalhadora e sua composição racial, os processos produtivos que era engajada, bem como seus métodos de organização e mobilização em um determinado período histórico. Essa demarcação se faz necessária para evitar estreitar ou isolar o estudo das condições de vida e trabalho da população negra, como se o mesmo não compreendesse de forma global as relações de trabalho sob o desenvolvimento capitalista.

A perspectiva que integra as categorias de raça e classe é fruto do entendimento das determinações sócio-históricas que estruturaram a sociedade brasileira, a qual impõe um caráter sistêmico ao racismo. Dessa forma, entendemos que a abordagem não se apoia em meros atos isolados, mas sim num processo histórico que criou subalternidades e favorecimentos entre os diferentes grupos raciais. Portanto, tal qual o autor supracitado, partimos da concepção estrutural do racismo. Logo, as relações do caso aqui examinado também estão inseridas na corrosão social produzida pela opressão racial, mas também no capitalismo dependente que se construiu no Brasil.

Depois de três décadas de frustrações com os chamados “melhoramentos portuários” no Rio de Janeiro, da reprodução em escalas aperfeiçoadas, mas ainda muito limitadas, da operação portuária baseada em trapiches e das elaborações frustradas de diferentes concessionários em seus projetos para o porto do Rio de Janeiro, é exemplar a forma como o Estado Nacional brasileiro tomou a iniciativa de transformá-lo radicalmente. Os historiadores convencionaram (Benchimol, 1990; Lamarão, 1991, Velasco e Cruz, 1998) creditar a “reforma do porto” ao governo federal e, secundariamente, à empresa que a executou – a empreiteira inglesa C. H. Walker & C. – a maior parte dos serviços, mas pouco ou nada foi esclarecido sobre aqueles sujeitos que venderam suas forças vitais e capacidades criativas para consecução da maior obra pública em um século de Brasil independente. De fato, desde o arcabouço legal preparatório até a fiscalização das obras no campo, é possível asseverar que aquela obra pública era expressão de uma radical transformação urbana e operacional há muito ansiada tanto pelas classes dominantes acampadas no Estado Nacional, quanto pelos trabalhadores que penavam na operação portuária então estabelecida (Albuquerque, 1983).

Trazemos o necessário debate de esmiuçar as relações raciais contidas em tal empreitada. Com intuito de reconhecer a composição racial daqueles trabalhadores, a importância e o risco dos/nos ofícios desempenhados naqueles canteiros de obras, mas

especialmente as implicações do racismo na transição do mundo do trabalho no início do século XX, cuja observação é possível através da investigação sobre a construção do porto.

Assim, importa apontar o destino dos brasileiros responsáveis pela produção da riqueza nacional no período que sucede a conquista da abolição. Nos apoiaremos nas contribuições de Clóvis Moura (1988; 2014; 2021) para expor a construção de mecanismos de barganha social contra os trabalhadores negros após o processo abolicionista, um movimento organizado pelo Estado Nacional enquanto mediação opressora e com firme impacto na transição da escravidão em direção ao assalariamento. Sua dimensão englobou aspectos jurídicos-políticos e todo um arcabouço ideológico. Em Florestan Fernandes (2008), temos uma abordagem sobre a integração do negro na sociedade de classes, o que traz a consolidação da estrutura social e econômica capaz de impor à população negra uma localização inferiorizada em relação aos brancos.

Esse percurso histórico de transição do regime de trabalho é corroído por elementos que até hoje estão introjetados no imaginário social. Nesse sentido, as obras do porto do Rio de Janeiro ganham centralidade, visto que ali podemos perceber não só a estrita relação de venda da força de trabalho como também as potencialidades de organização e mobilização no pós-abolição. No caso em tela, fica claro um nível de consciência sobre sua condição de classe que se desdobra a partir do acúmulo da experiência de classe dos trabalhadores negros, consciência esta, em grande medida, legatária das experiências vividas por esses sujeitos na sociedade escravista.

Registrada a responsabilidade e iniciativa do governo federal, bem como a execução C. H. Walker & C., outras empresas e agentes privados, não é justo esquecer os produtores diretos da infraestrutura que permaneceu com grande relevância operacional para o país durante seis décadas e que nos alcança, materialmente, até os dias de hoje – entre a Praça Mauá e o Canal do Mangue. Para tanto, é possível integrar o entendimento sobre a construção/constituição material do porto e a formação/composição da classe trabalhadora na capital da República.

Partimos da premissa de que o projetado, reprojeto e, finalmente, executado no porto do Rio de Janeiro (1903-1914) não foi uma mera reforma. Ao contrário, era um esforço coordenado de destruição/construção da principal repartição fiscal do país e uma das mais importantes infraestruturas ao alcance e serviço dos capitais que aqui se acumulavam (Mantuano, 2022). A disruptiva transformação da natureza, constituição material e equipamento do porto o emancipou do alcance limitado do capital comercial, simbolizado nos trapiches – que continuaram existindo sem a centralidade de outrora para operação portuária do

Rio de Janeiro. Construiu-se um porto de escala e cariz industrial, se impôs uma materialidade que viabilizava a operação portuária hegemonicamente capitalista na capital da República e este processo foi condicionado e tomado pelo capital financeiro – a associação entre o banco que há muito era financiador externo da dívida pública brasileira, N. M. Rothschild & Sons, e dos empreiteiros da maior parte das obras, C. H. Walker & C., ambos britânicos.

O esforço para construção do porto do Rio de Janeiro foi gestado e parido coadunando com a ortodoxia econômica vigente, ratificando a subordinação brasileira ao imperialismo capitalista (Singer, 2006), pelas vias dos acordos com os grandes capitais, da articulação com as representações nacionais das classes dominantes, dos contratos junto aos financiadores e executores empresariais das obras. Aprofundou-se, em suma, o essencial da República Oligárquica: a dependência econômica, as desigualdades sociais e a própria questão racial (Oliveira, 2006).

Embora significasse uma mudança material de magnitude inigualável e de repercussões larguíssimas, a radical transformação do porto do Rio de Janeiro não surgiu de um novo *status quo*, assim como não deu azo a mudança deste, antes, o reforçou. Neste artigo buscamos evidenciar como a superexploração do trabalho dos indivíduos, majoritariamente brasileiros e negros, que guardavam para si apenas suas forças vitais e conhecimentos como serventes, pedreiros e mestres de obras, especialmente, mas também como canteiros, metalúrgicos, marceneiros, marítimos, carregadores etc.. Entendê-los como agentes é fundamental para o conhecimento das relações laborais – de indisfarçável clivagem nacional e racial – que viabilizaram a realização das demolições e obras que construíram um dos maiores portos do mundo.

Em suma, não é possível conhecer a História Urbano-Portuária do Rio de Janeiro sem responder a seguinte questão: quem fez as dragagens? Quem participou dos aterramentos? Quem erigiu aqueles armazéns? Quem construiu o “caes do porto” do Rio de Janeiro?

Sobre Superexploração e Dependência no entrelaço das relações raciais

Os trabalhadores que protagonizaram as obras do porto do Rio de Janeiro e a própria dinâmica econômica que originou tal empreitada não surgiram com o alvorecer do século XX. É preciso nos debruçarmos sobre a dimensão particular da formação brasileira em seus meandros socioeconômicos, inclusive para que possamos compreender o racismo enquanto parte estrutural e estruturante do processo em tela.

Partimos do que Ruy Mauro Marini aponta ser o caráter dependente do capitalismo brasileiro:

O que deveria ser dito é que, ainda quando se trate realmente de um desenvolvimento insuficiente das relações capitalistas, essa noção se refere a aspectos de uma realidade que, por sua estrutura global e seu funcionamento, não poderá desenvolver-se jamais da mesma forma como se desenvolvem as economias capitalistas chamadas avançadas. É por isso que, mais do que um pré-capitalismo, o que se tem é um capitalismo *sui generis*, que só adquire sentido se o contemplamos na perspectiva do sistema em seu conjunto, tanto em nível nacional, quanto, e principalmente, em nível internacional (Marini, 2005, p. 138).

A constatação de estarmos submetidos a um capitalismo dependente nos permite adentrar tendências que dão legalidade teórica ao que se desdobra na sociedade brasileira. Por apresentar uma integração subordinada ao mercado mundial capitalista, assim como o conjunto da América Latina, temos a implicação de um intercâmbio desigual de mercadorias.

Ressaltamos que esse processo coaduna com a vigência da escravidão em pleno século XIX, momento em que homens negros e mulheres negras trabalhavam de forma compulsória para seus senhores. Período histórico apontado como segunda escravidão, entre 1790 e 1888, (Tomich, 2011) ou escravismo tardio, que corresponde ao interregno de 1850 e 1888, (Moura, 2014), recortes temporais que contribuem na interpretação dos acontecimentos da escravidão durante seu apogeu produtivo e de corpos escravizados, plena vinculação com o desenvolvimento capitalista até os acontecimentos jurídicos-políticos que acompanharam sua desagregação.

O processo de subjugação das economias dependentes em relação as centrais propiciava uma perda de valor nas trocas mercantis entre as primeiras em favor das últimas. Marini compreende essa dinâmica e desenvolve a categoria da superexploração da força de trabalho como um mecanismo de compensação a essa sucção de valor das nações dependentes, o que se configura em uma *sui generis* compleição da relação capital e trabalho.

Nas palavras do autor:

[...] a participação da América Latina no mercado mundial contribuirá para que o eixo de acumulação na economia industrial se desloque da produção de mais-valia absoluta para a de mais-valia relativa, ou seja, que a acumulação passe a depender mais do aumento da capacidade produtiva do trabalho do que simplesmente da exploração do trabalhador. No entanto, o desenvolvimento da produção latino-americana, que permite à região coadjuvar com essa mudança qualitativa nos países centrais, dar-se-á fundamentalmente com base em maior exploração do trabalhador (Marini, 2005, p. 144, grifo nosso).

Ao nos aprofundarmos de forma mais detida na referida elaboração teórica, percebemos que a reflexão trata das economias das nações latino-americanas e a constituição dos pilares da dependência. Visto que “a criação da grande indústria moderna seria fortemente obstaculizada se não houvesse contato com os países dependentes, e tido que se realizar sobre uma base

estritamente nacional” (p. 142) e aponta que “é a partir desse momento que as relações da América Latina com os centros capitalistas europeus se inserem em uma estrutura definida: a divisão internacional do trabalho” (p. 141). Ressaltamos ainda que compõem a elaboração a preocupação em diferenciar situação colonial de dependência, onde “ainda que se dê uma continuidade entre ambas, não são homogêneas” (p. 141).

A superexploração não se resume a uma condição laboral degradante, ela é um mecanismo de compensação frente a inserção subordinada dos países da América Latina no mercado mundial e consequente intercâmbio desigual de mercadorias. Uma desigualdade que resulta na cessão de valor por parte da nação desfavorecida (dependente) em favor das nações beneficiadas. Logo, “o mero fato de que umas produzam bens que as outras não produzem, ou não o fazem com a mesma facilidade, permite que as primeiras eludam a Lei do Valor” (Marini, 2005, p. 152), fenômeno que compõe um dos pilares do que vem a ser a dependência. Essa transferência de valor implica deterioração da acumulação de capital da classe brasileira e frente a inserção subordinada ao mercado mundial, compunha os termos de troca do Brasil enquanto nação já na virada do século XIX para o XX.

Frisamos a incompatibilidade da superexploração com regimes escravistas, justamente pela previsão de compra e venda da força de trabalho como também do seu vigor enquanto mecanismo de compensação, que reside na contrapartida para que os países dependentes reponham a massa de valor perdida na transferência de valor. Dessa forma:

A força de trabalho, na superexploração, além de estar submetida à exploração capitalista nas determinações mais gerais da Lei do Valor, está também, submetida às determinações específicas desta, sob as quais é agudizada sua tendência negativamente determinada, que atua de modo sistemático e estrutural sob as condições dependentes, provocando desgaste prematuro da força de trabalho e/ou a reposição de seu desgaste de tal maneira em que a substância viva do valor não é restaurada em condições normais (isto é, nas condições sociais dadas), ocorrendo o rebaixamento do seu valor (Luce, 2018, p. 155)

Compreendemos, a luz da clássica elaboração de Marini e da atualização elaborada por Mathias Seibel Luce (2018), a vigência de quatro manifestações específicas da superexploração da força de trabalho: a) pagamento da força de trabalho abaixo do seu valor; b) o prolongamento da jornada de trabalho além dos limites normais; c) o aumento da intensidade além dos limites normais; d) o hiato entre o elemento histórico moral do valor da força de trabalho e a remuneração do trabalhador. É a partir dessa particular expressão das relações de produção capitalista a que estão submetidos o conjunto dos trabalhadores brasileiros.

Adrian Sotelo Valencia (2023) orienta que Marini formula a superexploração da força de trabalho em um alto nível de abstração e que de nenhuma maneira abre mão dos elementos

sociológicos e políticos, como a luta de classes, Estado e poder. “Esses componentes, ao passo que interagem como mediações, no plano concreto, a sobredeterminam, seja no sentido de aumentá-la ou moderá-la” (p. 20). Isso implica que a superexploração, como qualquer fenômeno social, pode ser analisada - inclusive é a forma adotada nos termos realizados por Marini - em um determinado nível de abstração teórico-metodológico e isso não impede a constituição de mediações para captar seu movimento real e com isso vislumbrar suas particularidades. Dessa forma, na compreensão da superexploração, não se deve esquecer a “forma como se entrelaça com o Estado e com a dinâmica da luta de classes que a modula, seja no sentido de elevá-la ou no sentido de revertê-la em favor dos interesses da classe trabalhadora” (p. 26). Nesse sentido, consideramos que o racismo é um determinante fundamental na conformação das classes, nas suas experiências, fazer-se e isso se revela em elemento chave para o entendimento da superexploração.

Isso traz a discussão acerca da determinação de um valor normal para a força de trabalho. Adiantamos o entendimento de que tal valor se constitui por aspectos históricos e conjunturais. Assim, a vigência do racismo enquanto estrutural na formação econômica e social brasileira se constitui em um elemento para compor o valor da força de trabalho. Almeida (2019, p. 35) afirma que o racismo carrega em si um caráter sistêmico, já que não pode ser resumido a meros atos isolados ou expressões discriminatórias, mas “de um processo que condições de subalternidade e de privilégio que se distribuem entre grupos raciais se reproduzem nos âmbitos da política, da economia e das relações cotidianas”. Por isso, o racismo deve ser entendido como estrutural, “decorrência da própria estrutura social, ou seja, do modo ‘normal’ com que se constituem relações políticas, econômicas, jurídicas e até familiares” (p. 50).

Clóvis Moura (2021), ao trazer indicações sobre como o trabalhador negro transita de um bom escravo na percepção senhorial para um mau cidadão na concepção da classe dominante, nos oferece pistas contundentes, principalmente pela combinação do Estado enquanto mediação opressora. Responsável por moldar e organizar o mercado de trabalho e a vigência de um arcabouço ideológico que corroeu o imaginário social – o que eximindo com maior profundidade na obra de Weber Lopes Goés (2018) – com teorias racialistas sobre as capacidades e habilidades intelectuais dos trabalhadores negros.

Não será, atualmente, mau cidadão aquele negro livre que procura, através da sua conscientização, levantar o problema da situação racial do Brasil e encontrar soluções, globais ou parciais, para ela? Ou será bom cidadão negro aquele que aceita o status quo e procura ser apenas divertimento, objeto para o branco (como já fora no tempo da escravidão), espécie de mercadoria que se vende nos momentos em que a indústria turística procura se desenvolver no

país e, com esta atitude de subalternização, regride socialmente até uma franja próxima à do antigo escravo?

Não será, porém, bom cidadão o negro que não aceita a discriminação racial, o seu confinamento nas favelas, mocambos e alagados, as restrições que são feitas à sua cor no mercado de trabalho e em muitas instituições, e procura, de uma forma ou de outra, encontrar saída para o impasse através da sua participação em movimentos projetivos?

É visto ainda como mau cidadão negro aquele que vive nas favelas, nos cortiços, nos mocambos nordestinos e se situa nas mais baixas camadas sociais, como operário não qualificado, doméstica, mendigo, biscateiro, criminoso ou alcoólatra. É exatamente aquele segmento descendente do escravo, hoje apenas negro livre, porém que não foi, ainda, incorporado, na sua grande maioria, a não formalmente, à sociedade civil, como cidadão. O negro doente. Avitaminado. Deformado por doenças carenciais. Preterido no trabalho. Vivendo nos terreiros de umbanda e candomblé. Fazendo uso da medicina popular para curar moléstias que atingem, com maior índice de incidência, as áreas ecológicas para onde foi inexoravelmente jogado (Moura, 2021, p. 29).

Esse imbróglio se desdobra no período de transição do regime de trabalho no Brasil, quando a escravidão definha com a dinâmica da luta dos escravizados e o movimento abolicionista e com a posterior ascensão do mundo do trabalho assalariado. Ou seja, as obras portuárias no Rio de Janeiro são compreendidas ainda nesse recorte temporal.

Corroboramos com a concepção defendida por Silvio Almeida sobre o racismo não ser uma herança direta ou mero resto da escravidão, “até mesmo porque não há oposição entre modernidade/capitalismo e escravidão” (Almeida, 2019, p. 183). Logo, o racismo é parte constitutiva das estruturas do capitalismo.

Fagundes (2022) aponta o exército industrial de reserva como mecanismo central na relação entre superexploração e racismo estrutural, justamente por buscar na crítica da economia política as categorias para as implicações negativas na elaboração do valor da força de trabalho.

A existência do exército industrial de reserva compreende o controle do valor da força de trabalho, visto que “produzir uma população excedente relativa, isto é, excedente em relação à necessidade média de valorização do capital, é uma condição vital da indústria moderna” (Marx, 2017, p. 709), o que a “grosso modo, os movimentos gerais do salário são regulados exclusivamente pela expansão e contração do exército industrial de reserva” (Marx, 2017, p. 712). Tal definição avança em seus contornos ao se constatar, nos termos de Ruy Mauro Marini, a existência de um avolumado número de trabalhadores ausentes dos postos de trabalho como pressuposto fundamental para vigência da superexploração. E é na transição do regime de trabalho escravizado para o trabalho assalariado que primeiro conseguimos observar a racialização do processo de constituição de um exército industrial de reserva racializado no

Brasil. Ou seja, um avolumado e racializado exército industrial de reserva se constitui a partir da igualdade jurídica das relações legais de trabalho.

Florestan Fernandes, ao abordar a integração do negro na sociedade de classes, nos auxilia na observação desse fenômeno.

Onde a produção se encontrava em níveis baixos, os quadros da ordem tradicionalista se mantinham intocáveis: como os antigos libertos, os ex-escravos tinham de optar, na quase totalidade, entre a reabsorção no sistema de produção, em condições substancialmente análogas às anteriores, e a degradação de sua situação econômica, incorporando-se à massa de desocupados e de semi-ocupados da economia de subsistência do lugar ou outra região. Onde a produção atingia níveis altos, refletindo-se no padrão de crescimento econômico e de organização do trabalho, existiam reais possibilidades de criar um autêntico mercado de trabalho: aí, os ex-escravos tinham de concorrer com os chamados “trabalhadores nacionais”. [...] Em consequência, ao contrário do que se poderia supor, em vez de favorecer, as alternativas da nova situação econômica brasileira solapavam, comprometiam ou arruinavam, inexoravelmente, a posição do negro nas relações de produção e como agente de trabalho (Fernandes, 2008, p. 31-32).

Clóvis Moura (2021) afirma que “uma sistemática de peneiramento contra o ex-escravo, após a Abolição, permeou as oportunidades de integração na sociedade capitalista emergente” (p. 31). Essa realidade imprimiu uma dimensão ideológica da representação dos homens negros e mulheres negras enquanto sujeitos responsáveis por sua própria condição, retirando de cena os aspectos jurídicos-políticos (nos termos moureanos) que justificam tal situação.

“No caso específico do negro brasileiro, que além de ter vindo da situação inicial de escravo, pertence a uma etnia que possui uma determinada marca, segundo os padrões brancos, o problema se agrava e surge, em consequência, uma série de barragens e razões justificatórias, capazes de impedir a sua ascensão social massiva. Desta forma, os valores etnocêntricos das classes dominantes representam uma redoma ideológica que tem como função impedir a mobilidade vertical dos seus estratos inferiores” (Moura, 2021, p. 37).

No curso do centenário da abolição o autor adensou os debates sobre o tema da situação da população negra após a liberdade do cativo. Aponta que um acúmulo de combinações determinou a imposição dos trabalhadores negros enquanto superpopulação relativa logo nas primeiras décadas do século XX. Seja a trajetória histórica do trabalho compulsório, o que impedia o acúmulo de bens materiais, ou mesmo o vendaval de teorias racialistas que corroía o imaginário social em sentido de inferiorizar essa parcela da população.

Temos ainda, sob a dinâmica das relações capitalistas, a criação de estereótipos sobre o indivíduo não-branco:

Indolentes, cachaceiros, não-persistentes para o trabalho e, em contrapartida, por extensão, apresenta-se o trabalhador branco como o modelo perseverante, honesto, de hábitos morigerados e tendências a poupança e à estabilidade no emprego. Elege-se o modelo branco como sendo o do trabalhador ideal

(Moura, 1988, p. 69).

As obras no porto do Rio de Janeiro estão inseridas nesse contexto, os trabalhadores – brancos e negros, nacionais e estrangeiros – protagonistas dessa empreitada. Omitir as relações raciais desse episódio é incorrer em equívocos teóricos e também políticos. Aqueles sujeitos organizaram entidades de classe, lutaram por melhores condições de trabalho e colocaram no debate público uma série de elementos que devem ser recuperados para ilustrar as experiências que conformam a classe trabalhadora em nosso país.

A Força de Trabalho nas obras portuárias

No dia em que a Muralha da China ficou pronta,
para onde foram os pedreiros?
(Brecht, 1935)

Na construção do porto do Rio de Janeiro participaram milhares de trabalhadores, contramestres, operários, peões, pedreiros e serventes de obras que arriscavam as suas vidas pela mera reprodução de sua existência e, indeliberadamente, acabaram contribuindo para aquilo que era tido como um grande feito.

Pensamos como Marcel Van der Linden: aqueles trabalhadores foram levados aos canteiros de obras premidos contra a miséria, por sua sobrevivência e de suas famílias (Linden, 2013). Já Marcelo Badaró Mattos (2008) demonstra como a alongada experiência da escravidão e o convívio entre escravizados, ex-escravizados e livres – especialmente nos ambientes de trabalho – rebaixaram os padrões de vida e trabalho possíveis aos sujeitos que construía a classe trabalhadora no Rio de Janeiro do pós-abolição.

O espaço radicalmente transformado era, antes, constituído de rica diversidade social e pobreza material generalizada, ali residia e/ou trabalhava o *homem simples* (Mantuano; Oliveira Junior; Honorato, 2016). É necessário pontuar que essa diversidade não pode ser simplificada. As questões das divisões nacionais e raciais não constituíam apenas um dado a ser levado em conta pelas autoridades para quantificar e classificar os sujeitos no mundo do trabalho. A própria visão dos trabalhadores estava balizada por sua existência enquanto brasileiro, português, espanhol, carioca, baiano, branco ou negro. Em determinada medida, estas identidades funcionavam como uma solda de partes que eram unidas a quente no mundo trabalho, mas também criavam obstáculos ao processo de tomada de consciência da classe. Estes obstáculos evidentemente não eram intransponíveis, mas é claro constituíam-se em uma clivagem da classe trabalhadora que foi conscientemente produzida pelas classes dominantes (Chalhoub, 2001).

Trata-se de entender a experiência de classe como oriunda dos conflitos na desagregação da escravidão, principalmente no contexto singular das relações de trabalho no cenário urbano. A construção do porto do Rio de Janeiro foi central não só pela sua magnitude para a engenharia da época, mas também no que concerne ao fazer-se da classe trabalhadora, dado o contexto das relações raciais.

Gracyelle Costa Ferreira (2020), em sua tese de doutorado, se debruça sobre os trabalhadores negros na origem da política social no Brasil. Habitualmente, são três os segmentos de trabalhadores entendidos como protagonistas desse processo: ferroviários, portuários e marítimos. Entretanto, afirma também que pouco se aborda sobre as relações étnico-raciais às quais esses sujeitos estavam inseridos e bem pouco sobre a tradição de lutas e mobilizações que esses sujeitos encamparam. Em específico sobre os trabalhadores que transitavam ou mesmo laboravam diretamente no porto, Ferreira aponta que em finais dos oitocentos já era observada uma concentração elevada de trabalhadores negros na Região Portuária, seja nos processos de trabalho, ou na organização coletiva para preservação dos seus interesses de classe.

Essa constatação não tem o intuito de imputar à parcela negra do proletariado brasileiro uma característica inata de relação com o movimento organizado de trabalhadores e suas mobilizações. O que se busca é situar esse conjunto como também pertencente à classe trabalhadora do país, não apenas a partir da sua localização na estrutura produtiva, como também no seu pertencimento a esse coletivo de indivíduos. A autora demonstra com riqueza analítica como o constante abastecimento do exército industrial de reserva pela crescente imigração acabava acarretando – como consequência da exploração da miséria e brutal entrega à sobrevivência dos sujeitos desterritorializados – um rebaixamento das perspectivas dos trabalhadores brasileiros, especialmente os negros.

A situação demonstra como os empregadores se valeram da abundância da mão de obra estrangeira pouco qualificada. Sim, porque ao contrário do que comumente se diz, muitos dos que vieram para o Brasil não tinham profissão definida ou trato para o trabalho urbano, seja ele fabril ou de outro cariz. Daí muitos deles recorrerem ao trabalho no porto. Ou seja, a tentativa de expulsão dos trabalhadores negros de postos ocupados durante a escravidão não pode ser ainda hoje considerada do ponto de vista da “incapacidade técnica” desses sujeitos, mas de um projeto de Estado articulado por concepções deterministas sobre raça e nação. Esse projeto ao mesmo tempo foi parte da formação de um mercado que se pretendia assalariado de trabalho no Brasil. O aumento da oferta de trabalhadores com os imigrantes da Europa, associado à tentativa de extermínio da população negra modulou esse projeto racializado de civilidade capitalista no país. Um projeto que visou minar dos livres e libertos negros as condições para assalariamento e inserção em atividades de prestígio ou com maiores condições para mobilidade econômica (Ferreira, 2020, p. 108-109).

Por outro lado, é preciso ter em mente que portugueses pobres foram ostensivamente emigrados para o Rio de Janeiro e, aqui, brutalmente explorados – muitas vezes, inclusive por seus patrícios. A disputa pelo mercado de trabalho, realidade tão rara se considerarmos o conjunto do país, explica por que, no período de afirmação nacional, os ódios e rancores se voltaram contra eles, concorrentes mais presentes ante aos nacionais pelas vagas nas obras do porto, especialmente aquelas mais bem remuneradas, que exigiam alguma habilidade e ofereciam melhores condições salariais e laborais (Menezes, 1996).

Gladys Sabina Ribeiro demonstra como a intensa exploração do trabalho imigrante, nomeadamente português, determinou até mesmo como aqueles lusitanos eram apelidados: “burros sem rabo” (Ribeiro, 2017, p. 232). Ribeiro faz importante debate sobre a ideologia do trabalho que nos interessa na medida em que estava fundada nas noções de disciplina, dedicação e competência no âmbito profissional, e estas eram requeridas constantemente em obras tão grandes e complexas como as do porto. As condições árduas da luta pela sobrevivência – salários baixos, abundância da força de trabalho habitação escassa e em condições precárias – serviam para incutir nos membros da classe trabalhadora que eles tinham de competir uns com os outros no intuito de garantir a reprodução material de suas existências.

No entanto, havia uma dimensão de solidariedade que brotava na contramão das disputas raciais e entre nacionais, especialmente quando o embate contra o capital se travava de maneira aberta (Fausto, 1977).

É nesse quadro sociolaboral e de construção da classe trabalhadora no Rio de Janeiro que massas de operários da construção civil, naval, da indústria de transformação e dos transportes foram mobilizados, direta ou indiretamente, para construção da maior obra pública ordenada pelo Estado Nacional brasileiro.

Estes sujeitos estavam divididos em oito frentes de trabalho para destruição/construção do porto: nas oficinas na Ponta da Areia, em Niterói; na Baía de Guanabara, engajados nos trabalhos de dragagem e descarte do material dragado para além da barra; na construção do cais; nos aterramentos; na destruição e construção das infraestruturas urbanas e portuárias; na construção do Canal do Mangue; na pedreira do morro do Senado; e na pedreira do morro da Saúde. Importante notar que C. H. Walker & C. não desempenhou todos estes trabalhos, sendo responsáveis pelos que envolviam a dragagem e construção do canal, do cais, dos aterramentos e de parte dos armazéns internos ao cais. A própria Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro¹ – doravante, CFAOPRJ – realizou diretamente, bem como através

¹ A Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro foi criada pelo governo federal para

da contratação de terceiros, obras, serviços e fornecimentos fundamentais para o projeto. Também é importante que se diga que, naquele momento, obras conexas, complementares e/ou subordinadas a destruição/construção do porto foram realizadas tanto pelo governo federal, quanto pela municipalidade do Distrito Federal (Benchimol, 1990, p. 316-317), ampliando a oferta de trabalho na construção civil.

A destruição/construção do porto do Rio de Janeiro envolveu uma ampla gama de ofícios atribuídos aos trabalhadores e profissões atribuídas aos agentes que ordenavam as atividades laborais, em distintas especialidades e níveis de formação. A partir de onze relatórios anuais do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1904-1908) e do seu sucessor, o Ministério da Viação e Obras Públicas (1909-1914), perscrutamos a constância à citação de categorias de trabalhadores engajadas nas obras. Identificamos exatas 30 categorias na seção “Porto do Rio de Janeiro” dos referidos relatórios. Estas exprimiam com exatidão o fazer dos produtores diretos, mas também dos agentes que projetavam, formulavam, fiscalizavam e administravam aquelas obras. Para tanto, excluímos a designação desses sujeitos por expressões genéricas e abrangentes como “trabalhadores das obras”, “empregados” ou, simplesmente, “operários”.

A unidade escolhida como critério para quantificação foi a ocorrência por relatório(s) em que dada categoria aprecia ao menos uma vez. De forma que vedamos a distorção dos dados a partir de uma amostra nas informações oferecidas pela fonte, pois se contássemos o número de vezes em que cada categoria foi citada reunindo todos os relatórios, os *pedreiros* e os *engenheiros* poderiam parecer super-representados.

administrar, fiscalizar e conservar a construção do porto do Rio de Janeiro, bem como executar e contratar obras acessórias (Decreto 4.969, 18 de setembro de 1903). A comissão estava sob a direta ascendência do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas e tinha autonomia sobre a gestão das rendas que a Caixa Especial do Porto tinha por direito auferir.

Imagem 1: Nuvem de Palavras Representativa das Categorias de Trabalhadores e Profissionais nas Obras Portuárias do Rio de Janeiro (1904-1914).



Fonte: Elaboração própria com base em BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. *Proposta e Relatório*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905-1909; BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Proposta e Relatório*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910-1915.

295

O resultado desta elaboração é o que se vê na **Imagem 1**. Pedreiros e engenheiros foram citados em todos os relatórios, sendo que apenas os serventes de obras², operários em metais e canteiros foram citados em mais da metade destes relatórios, e por isso aparecem coloridos. Todas as demais categorias foram citadas em, ao menos, um e até cinco relatórios, quanto maior o tamanho da fonte na imagem, em mais relatórios dada categoria foi citada. A variedade das categorias demonstra a sofisticação das obras e acabamentos. A historiografia pontua, devida e tradicionalmente, a ostensiva importância dos engenheiros nas obras públicas. No entanto, o que podemos ver é que trabalhadores como pedreiros, serventes de obras, canteiros e metalúrgicos são, sistematicamente, nublados em seu fazer laboral. Foram estes produtores diretos que destruíram/construíram o porto do Rio de Janeiro, no alvorecer do século XX.

Optamos por focar nos operários da construção civil, indústrias e ofícios conexos por constituírem a maior parte dos contratados diretamente por C. H. Walker & C., outras empresas dedicadas à construção do porto e pela própria CFAOPRJ. A constituição de um mercado de trabalho já era uma realidade em construção na cidade do Rio de Janeiro. No início do recorte

² Esta categoria é a reunião das expressões análogas “servente de obras” e “servente de pedreiro”.

cronológico desta investigação, os operários da construção civil acumulavam-se, acima da média, residindo nas quatro freguesias portuárias por fator óbvio: a proximidade do principal mercado de trabalho em seu labor – as obras do porto e as reformas urbanas. Evidentemente que essa situação pode ter sido atenuada após uma década de obras decorridas, mas certamente era um fato de peso no arranque daquele processo.

Segundo o Recenseamento do Rio de Janeiro (1906), 7833 “operários em edificações” – uma fração importante da força de trabalho naquelas obras – residiam nas freguesias portuárias no princípio do processo de destruição/construção do porto, o que significava relevantes 24.6% frente ao total destes na cidade. Dentre as 25 freguesias urbanas e suburbanas da cidade, a Gamboa se destacava como a quarta maior concentração destes operários, Santa Rita era a sexta, Santana a décima primeira e São Cristóvão a décima segunda.

Tabela 1: Operários em Edificações no Rio de Janeiro (1906).

Operários da Construção Civil	Brasileiros	%	Estrangeiros	%	TOTAL
Rio de Janeiro	14810	46.6%	16990	53.4%	31800
Gamboa	1490	37.2%	1491	62.8%	2371
Santa Rita	639	30.8%	1436	69.2%	2075
Santana	448	26.1%	1273	73.9%	1721
São Cristóvão	985	59.2%	681	40.8%	1666

Fonte: RIO DE JANEIRO (cidade). Recenseamento do Rio de Janeiro (Districto Federal, 1906). Rio de Janeiro: Oficina de Estatística, 1907.

Não chega a constituir um dado impressionante, mas 7826 destes operários em edificações nas freguesias portuárias eram homens, apenas 7 eram mulheres. Também não surpreende o grau de instrução naquelas freguesias. Dentre os homens com mais de 20 anos, eram analfabetos: 26.6% em Santa Rita, 33.6% em Santana, 35.6% na Gamboa, 26.5% em São Cristóvão. Um dado que impressiona é a proporção de estrangeiros dentre os operários em edificações nas freguesias portuárias. Conforme é possível observar na **Tabela 1**, estes operários eram majoritariamente estrangeiros – sobretudo, portugueses e espanhóis – na cidade e, especialmente, nas freguesias portuárias mais adensadas, em 1906. Não à toa, aquelas obras atraíam muitos estrangeiros.

É fato que o governo não impôs padrões rígidos para as condições de trabalho e salariais dos operários contratados por C. H. Walker & C., muito menos o fazia através da execução via CFAOPRJ. No entanto, isto não deve levar a crer que a composição dos produtores diretos daquela obra era, majoritariamente, branca e europeia. Conhecedores da composição nacional dos residentes nas imediações das obras, o governo resolveu fazer uma única exigência quanto a contratação do pessoal técnico, administrativo e operário: no “Contracto Entre o Governo

Federal e C. H. Walker & Comp., Limited, com sede em Londres, para a execução das obras de melhoramento do porto do Rio de Janeiro” (Brasil, 1904, p. 538), segundo a cláusula LIII, dois terços dos contratados pelos empreiteiros ingleses deveriam ser brasileiros (Brasil, 1904, p. 550), mas não há nenhuma evidência quanto a fiscalização desse compromisso.

Infelizmente, não nos é possível trabalhar com dados provenientes de informações censitárias a respeito da composição racial dos operários em edificações nas freguesias portuárias. Por força de designação abertamente eugenista, os censos de 1906 e 1920 simplesmente não inquiriram os entrevistados sobre sua raça ou cor. Segundo Anjos (2013, p. 110):

Assim, mesmo no Censo de 1920, no qual o quesito racial não foi pesquisado, em seu texto de introdução é assinalado que o Brasil atingiria a pureza étnica através da miscigenação e da imigração europeia [...] o censo, uma publicação garantida pelo estado, endossava uma visão de sociedade e nação peculiarmente racista como “científica”.

Consideramos como abertamente aceita pela historiografia a hipótese de que, no começo do século XX, as freguesias portuárias do Rio de Janeiro constituíam território marcadamente negro. Nas palavras de Roberto Moura (1995, p. 64):

Achando progressivamente vagas no trabalho regular oferecido pela indústria, pela construção e pelo comércio, mas sempre em desvantagem com o concorrente branco, nacional ou estrangeiro, a presença do negro no Rio de Janeiro se tornaria tradicional no cais do porto. A maioria, entretanto, seria expelida para ocupações acessórias ou claramente marginais às órbitas oficiais do trabalho, aparecendo secundariamente, e sendo mobilizada em maior número em situações especiais, como nas obras da cidade, sempre servindo como um exército proletário de segunda linha que, manipulado pelos empresários, facilitaria a manutenção do baixo preço pela mão-de-obra.

A proporção de pessoas negras nas freguesias de Santa Rita, Santana, Gamboa e São Cristóvão é, mais recente e rigorosamente, vista como acima da média no compute geral da cidade, no início do século XX. No entanto, não deve ser exagerada, até para que entendamos plenamente a realidade social que os sujeitos negros encaravam (Honorato, 2016).

De toda forma, associando as características socioprofissionais de operários da construção civil a sua elevada concentração habitacional nas freguesias portuárias, sendo estas com expressiva presença negra, presumivelmente, podemos indiciar em termos gerais aquilo que as amostras oferecidas por outras fontes comprovam pontualmente.

Retornemos, então, ao ponto de reflexão sobre a magnitude daquelas obras e da força de trabalho que suscitavam. Obtivemos escassas referências quanto ao número de trabalhadores nas oficinas e canteiros das obras do porto, e é claro que as evidências são raras devido a relação capital-trabalho, a sofisticação, tamanho e relevância da própria construção do porto. A forma

contratual mais recorrente naquelas obras era a contratação de indivíduos ou turmas por jornada ou tarefa, os tão conhecidos “jornaleiros”. Exceção feita às oficinas de C. H. Walker & C., na Ponta da Areia, e um pequeno grupo de contratados de forma fixa pela CFAOPRJ como ajudantes de ordens e serviços de urgência (Brasil, 1904, dec. 5031), a maioria absoluta dos trabalhadores contratados para atuar nas diferentes frentes daquelas obras tinham vínculo frágil e efêmero, experiência penosa e remuneração incompatível com os elevados níveis de produtividade e o quão arriscado era seu trabalho (Benchimol, 1990, p. 231).

Na cerimônia de início obras do porto, em 29 de março de 1904, cerca de 1.500 operários compareceram à Praça Municipal e em embarcações nas imediações daquela orla, onde viram passar o presidente da República, representantes da C. H. Walker & C. e demais representações que participaram de cerimônia e banquete nos escritórios do edifício da Companhia Docas Nacionais. No entanto, apenas duas pequenas comissões foram recebidas pelas autoridades no interior do recinto. Mesmo assim, estavam sob a direta responsabilidade de engenheiros que os “ciceroneavam” e, assim, hipocritamente, eram tratados:

Como uma nota muito feliz dessa *deslumbrante festa*, a mais bela a que temos assistido, damos abaixo a descrição do almoço aos operários, que, para dizer a verdade, eram *os legítimos donos da extraordinária festa*. [...]

Os operários do canal eram representados por uma comissão de 25 homens, acompanhada dos Drs. Lucas Bicalho e Alfredo Niemeyer, engenheiros das obras que ali estão sendo feitas, e os da dragagem representados por uma comissão de 35 operários, acompanhados do respectivo engenheiro, Adolpho Magalhães. [...]

Todos os trabalhadores traziam à lapela do casaco o distintivo da empresa - um laço de fita azul e branco (O Malho, 02/04/1904, p. 19, grifos nossos).

Perseveremos em temos quantitativos: um ano após o início das obras, por ocasião do movimento grevista que os atingiu, Joseph Walker – responsável pela empreiteira inglesa no Brasil – declarava ter sob seu comando e trabalhando normalmente “dois mil e tantos operários” (A Notícia, 09/05/1905, p. 2); provocada por ofício de Francisco Bicalho, em 1908, C. H. Walker & C. declarava manter 1100 operários, diariamente, distribuídos da seguinte forma naquele momento: 150 nas oficinas da Ponta da Areia; 100 na plataforma de lançamento da Ilha de Santa Bárbara; 120 nas dragagens; 470 nas pedreiras, aterramentos e cais; e 260 na construção dos armazéns (Brasil, 1908). Essas três evidências históricas demonstram que Walker dispunha, ao mínimo, de mil a dois mil homens para as obras que executava.

Entretanto, o quantitativo nos canteiros de Walker não basta. Fica patente que, embora aquele empreiteiro inglês tenha recebido o primeiro e mais abrangente contrato, não realizou exclusivamente, nem foi a única empresa a atuar na construção do porto. Do *Balanço Contábil* da CFAOPRJ, após dois anos e três meses de atividade, ao final de 1905, extraímos que aquela

repartição havia contratado enquanto “pessoal jornalheiro” e “pessoal provisório” cerca de 1200 trabalhadores avulsos, contratados de forma rotativa e em volumes variáveis diretamente pelo poder público (Brasil, 1905).

O orçamento da estrutura funcional da comissão previa 106 servidores como “pessoal do quadro” para administração e fiscalização das obras. Para efeito de comparação, todo o Ministério de Indústria, Viação e Obras Públicas, excetuando as empresas sob seu controle, contava com 207 servidores no ano anterior (Brasil, 1904), o que nos leva a crer que tamanho aparato de orçamento e pessoal era minimamente compatível com as projetadas funções que cabiam à comissão e demandavam centenas, senão mais de um milhar, de trabalhadores concomitante e diretamente contratados.

Posto isso, não é exagero assegurar que, na maior parte de nosso recorte cronológico, as obras do porto do Rio de Janeiro dispuseram de trabalhadores na ordem dos milhares em diferentes frentes, comandadas por agentes de Estado e empresas privadas, direta ou indiretamente. A contratação de 1200 trabalhadores pela CFAOPRJ, ao longo de 27 meses, antecedendo, portanto, o início formal das obras, demonstra que as atividades preparatórias concernentes aos projetos e planos para destruição/construção do porto já podiam servir para estipulação da forma e composição das relações laborais dominantes nos futuros canteiros de obras. Também é indício do volume de braços requerido para as frentes de trabalho complementares às dos empreiteiros ingleses e promovidas diretamente ou contratadas junto a outros empreiteiros e fornecedores pela comissão.

Ante o já exposto sobre a superexploração da força de trabalho, façamos uma inflexão sobre a vigência da categoria no período aqui analisado. Segundo Luce, a superexploração pode ser encontrada quando a submissão do trabalho ante ao capital é agravada pelo cariz dependente de economias nacionais funcionalizadas em patamares rebaixados pelo centro do capitalismo mundial. Sistema este pensado nos termos de uma totalidade internamente desigual e em que as classes dominantes – estrangeiras e nacionais, consorciadas no caso brasileiro – submetem certos povos (pela força ou através de constrangimentos vários) ao jugo imperialista, com graus diferenciados de dominação e mediação, mas, via de regra, visando mantê-los dependentes e limitados no avanço das suas forças produtivas:

A força de trabalho, na superexploração, além de estar submetida a exploração capitalista nas determinações mais gerais da Lei do Valor, está também, submetida às determinações específicas desta, sob as quais é agudizada sua tendência negativamente determinada, que atua de modo sistemático e estrutural sob as economias dependentes, provocando o desgaste prematuro da força de trabalho e/ou a reposição de seu desgaste de tal maneira em que a substância viva do valor não é restaurada em condições normais (isto é, nas

condições sociais dadas), ocorrendo o rebaixamento do seu valor (Luce, 2018, p. 155).

Não é demais lembrar que o caso em tela é sobre a destruição/construção de um porto pago pelo fundo público com financiamento – e seus altos encargos – por um banco inglês que condicionou o empréstimo para realização da obra à contratação de uma empreiteira inglesa, sua cliente há muito tempo.

Francisco de Oliveira nos lembra que essas manifestações não se esgotavam no ambiente de trabalho, ou apenas em seus desdobramentos necessariamente, mas se disseminam por toda as dimensões da vida dos trabalhadores. O sociólogo lembra do fenômeno das favelas e a autoconstrução, que demandava mais trabalho em tempo que deveria ser de descanso, como opção recorrente de habitação para classe trabalhadora (Oliveira, 2006, p. 39). Em artigo recente, Pereira (2023) historiciza a questão da ocupação do morro da Providência pelos trabalhadores com as piores condições de trabalho e vida residentes nas proximidades dos seus locais de trabalho, exatamente nas freguesias portuárias.

Vejamos, então, como as obras do porto do Rio de Janeiro reproduziram as desigualdades sociais então estabelecidas, ao ponto da gravidade característica da categoria de superexploração do trabalho. Voltemos ao orçamento da estrutura funcional e ao *Balanço Contábil* da CFAOPRJ para deprender como as desigualdades estavam radicalmente expressas no funcionamento daquele órgão. A estrutura funcional decretada quando da constituição da comissão empenhava-se em pagar 696:440\$000 em salários anuais para o “pessoal do quadro”. Para efeito de comparação, os servidores de todo MIVOP, excetuando as empresas sob seu controle, receberam 358:626\$930 em 1903 (Brasil, 1904). A comissão não era apenas grande, seu corpo técnico deveria ser muito bem remunerado. Ao presidente da comissão, ao diretor técnico e ao diretor gerente estavam previstos, entre “ordenados” e “gratificações”, rendimentos base de 24:000\$000 anuais; já aos serventes da secretaria, tesouraria, contabilidade e demolições estavam previstos salários de 1:440\$000 anuais (Brasil, 1903).

Do *Balanço Contábil* da CFAOPRJ, após dois anos e três meses de atividade, ao final de 1905, a CFAOPRJ havia pagado 1.334:854\$804 em salários do “pessoal do quadro”; enquanto o “pessoal jornalheiro” e o “pessoal provisório” receberam 3.705:064\$086, o que nos faz concluir grave desproporcionalidade, pois haviam apenas 106 sujeitos no “pessoal do quadro”, já os jornalheiros e provisórios eram na ordem de mais de mil trabalhadores. Esses valores totalizavam o número realmente impressionante de 5.039:918\$890 pagos em salários ao longo de 27 meses, um valor mensal médio de 186:663\$662. Estas cifras eram inimagináveis para qualquer empresa privada de grande porte naquele momento. Estes valores significavam

17.3% do despendido pela comissão. Os valores pagos em salários eram a segunda maior rubrica de despesas em seu balanço, destacando-se os valores recebidos por C. H. Walker & C., que já alçavam 7.100:404\$416 (Brasil, 1905).

A primeira constatação a se fazer é que os salários nas obras do porto, nas avenidas, no canal do Mangue e nas demais reformas urbanas eram, via de regra, vistos como mais elevados que nos demais canteiros de obras da cidade. Segundo o semanário *Os Annaes*, com aproximadamente um ano de obras e serviços transcorridos, os empreiteiros ingleses reclamavam dos salários que pagavam aos operários (*Os Annaes*, 18/05/1905, p. 297). A base da argumentação de Walker residia na diferença de câmbio que, apreciado naquele momento face ao momento do ato de primeira contratação dos trabalhadores, valorizava os salários mesmo que mantidos em termos nominais.

Com a inflação relativamente controlada nos primeiros anos das obras, os operários contratados por Walker, em 1904, tiveram módico ganho salarial mesmo sem reajuste nominal. O contrato entre o governo federal e os empreiteiros ingleses vigia recentemente e, nele, haviam algumas poucas restrições para admissões, manutenções e demissões de operários. No entanto, a associação entre a grande quantidade de trabalhadores necessários para consecução de suas atividades, a profusão de obras pela cidade e a própria organização de classe constrangiam momentaneamente o intento dos capitalistas ingleses, que era o seguinte: “Já tentaram reduzir os salários dos operários, que não gozam de redução nas suas despesas de moradia, de vestuário, e reagiram por meio de uma greve” (*Os Annaes*, 18/05/1905, p. 297-298).

Os operários que a reportagem se refere eram canteiros – trabalhadores que talhavam, moldavam e preparavam as pedras de cantaria para o cais – nas oficinas da Ponta da Areia, em Niterói. Durante o primeiro ano de trabalho receberam de 6\$000 a 8\$000 pelo seu “jornal”, o que fazia variar o seu salário anual entre 1:200\$000 e 2:400\$000, dependendo das oportunidades de serviço e da negociação com o patrão. Walker, então, decidiu mudar a forma de cálculo do assalariamento desses operários, passando a oferecer um rendimento por produtividade: 7\$000 por metro de pedras trabalhadas. Os operários exigiam 18\$000 pela mesma tarefa, valor proporcionalmente compatível com o que já eram remunerados anteriormente naquelas oficinas. Ou seja, segundo a comissão de canteiros grevistas, na prática, os empreiteiros ingleses pleiteavam um rebaixamento em seus salários. O argumento do patrão era simples e perverso: a nova forma de remuneração e o valor proposto por tarefa era o que se praticava mais correntemente nas cidades do Rio de Janeiro e de Niterói. Em meio a esta queda de braço salarial, a Associação de Classe dos Operários em Pedreiras foi ao socorro dos

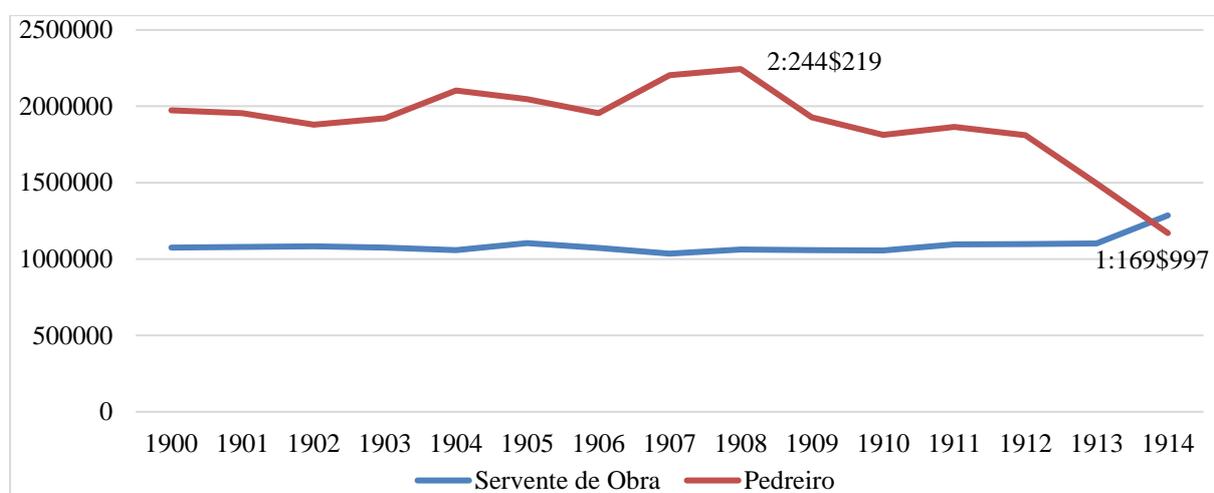
grevistas e comunicou aos jornais que o “movimento paredista” naquelas oficinas havia se generalizado, contanto com mais de 300 operários mobilizados (Jornal do Brasil, 1905, p. 4).

Para pôr os valores discutidos em perspectiva, perscrutemos o assalariamento mais geral de duas categorias profissionais que integravam grande parte da força de trabalho em que se baseou o processo que investigamos. Eulália Lobo nos apresenta o assalariamento nominal e anual de serventes de obras e pedreiros, entre 1900 e 1914, os quais compõe o **Gráfico 1**.

As linhas no gráfico demonstram duas tendências distintas: os serventes de obras não parecem ter sido valorizados em termos nominais, mesmo com a grande oferta de trabalho acarretada pelas reformas urbanas e construção do porto; já os pedreiros, viveram uma valorização não só nominal, mas também real – devido ao fato de que, em todo período, a inflação estava sob relativo controle e os preços variavam pouco, se mantendo abaixo do grande ascenso inflacionário nos últimos anos do século anterior – até o momento de maior atividade construtora nos canteiros do porto e da expansão do mercado de trabalho na construção civil. É fato que a própria comissão pagava ligeiramente melhor que a média salarial, daí depreendemos que os salários praticados por Walker e outros empreiteiros menores eram os de “mercado”. Os salários dos pedreiros se enfraqueceram de acordo com que as obras terminavam e, especialmente, com o encerramento da CFAOPRJ. Segundo os levantamentos de Lobo, o salário nominal, médio e anual dos pedreiros decresceu em 47.8%, entre 1908 e 1914.

No ano em que foi entregue o último armazém é possível notar uma excrescência: os serventes de obras receberam mais que os pedreiros, tendo o acréscimo relevante em seu salário nominal na série. Muito provavelmente, isso se deu porque, naquele momento, os trabalhos de reparos e manutenção de obras novas deveriam ser reforçados.

Gráfico 1: Salários Nominais Médios e Anuais de Serventes de Obras e Pedreiros no Rio de Janeiro (1900-1914)



Fonte: LOBO, Eulália. *Historia do Rio de Janeiro: do Capital Comercial ao Capital Industrial e Financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978, p. 804-805.

O subemprego e ocupações de menor qualificação estavam na ordem do dia, o que tinha o significado de rebaixamento nas condições de vida. Portanto, “a competição individual no mercado de trabalho em termos de emergência de novos segmentos profissionais que se formam, em extratos interiorizados, aguça o preconceito de cor ou de “raça” (Moura, 2021, p. 77). A digressão sobre a diferenciação salarial nos ajuda a ilustrar a dinâmica do mundo do trabalho no principal empreendimento do país, que se realizou em sua capital. O autor, inclusive, aponta que a ebulição de preconceitos raciais não se restringe aos negros, visto que eclodem sempre “que grupos profissionais, populacionais ou minorias nacionais procuram vender a sua força de trabalho por preço mais barato do que aquele pelo qual era comprado antes”, uma opressão que deve ser compreendida como “consequência e não causa da disputa do mercado de trabalho” (Moura, 2021).

O fato é que houve notórios avanços nos projetos, nos planos, nas técnicas e tecnologias empregadas na destruição/construção do porto. A incorporação de conhecimento à engenharia nacional que a este processo foi inerente garantiu, em grande medida, grande parte dos ganhos de produtividade não só obtidos pontualmente, mas incorporados ao ramo da construção civil com essa experiência. A promessa de que a criação daquele porto era um resultado promissor para o fortalecimento da economia nacional era fortalecida com os avanços galgados com a própria obra. No entanto, tudo isto não foi o suficiente para que o assalariamento dos serventes melhorasse expressivamente e, ao final das contas, depois de algum ganho, as perdas no assalariamento dos pedreiros foram severas. A primeira manifestação da superexploração – pagamento da força de trabalho abaixo do seu valor – está, aqui, evidenciada.

Este fato era agravado pelo desrespeito em forma de atraso salarial perpetrado por C. H. Walker & C. Foi possível levantar informações na seção *Queixas do Povo* do Jornal do Brasil que se referem a, no mínimo, quatro ocorrências (09/11/1905; 29/09/1909; 22/12/1909; 29/12/1909) em que trabalhadores de distintas frentes de trabalho expressavam seu descontentamento por essa razão. O natal de 1909 foi perturbador para os empregados por Walker. Através de pedidos de publicação no jornal, apelavam pelo pagamento do seu salário de novembro, vencido há semanas, antes dos festejos de fim de ano (Jornal do Brasil, 1909, p. 11). Ademais, esses sujeitos habitavam uma cidade em franco processo de monopolização e especulação imobiliária. Weid (2017) pontua que uma passagem de bonde das linhas da Rio Light poderia variar, de acordo com o trajeto e com a classe do assento, entre 100 e 500 réis. Já Carvalho demonstra como o peso da habitação se acentuou sugando os parcos rendimentos dos trabalhadores, especialmente a partir da administração municipal de Pereira Passos (Carvalho, 1995).

A situação de fragilidade social e a pobreza patente dos trabalhadores das obras do porto provocaram uma resposta dos empreiteiros ingleses com o intuito de dirimir as consequências de tal situação social que afligiam seus canteiros, especialmente para manutenção de sua vitalidade física e capacidade de trabalho, mas também cumprindo o papel de combater os comportamentos ou práticas consideradas recrimináveis. Para tanto, associado a clérigos metodistas, Joseph Walker viabilizou financeiramente a fundação do Instituto Central do Povo (Brito, 2019).

A segunda manifestação da superexploração – o prolongamento da jornada de trabalho além dos limites normais – fica muito evidente na supracitada greve dos operários canteiros das oficinas de Walker na Ponta Areia. Um dos grandes receios do governo federal era que as obras se alongassem e extrapolassem em muito os orçamentos determinados – o que era muito comum em obras públicas naquele tempo e acabou se confirmando para o caso –, especialmente por que os recursos financeiros para consecução das obras foram obtidos através de empréstimos tomados no exterior e por que o porto do Rio de Janeiro ainda era a principal aduana da República (Mantuano, 2022). De forma que a fiscalização do governo se propunha a incidir não só sobre ação dos empreiteiros ingleses, mas também diretamente sobre os funcionários de escritório e operários contratados por Walker. Pela cláusula XXII do contrato entre as partes, a CFAOPRJ tinha a prerrogativa de ordenar a dispensa de qualquer trabalhador, a qualquer momento. A causa de atrasos que mais atemorizava o governo e a empresa eram justamente as greves operárias, isso fica expresso no contrato pela cláusula LIII: caso as paralisações paredistas ocorressem, haveria suspensão automática dos prazos de parte a parte (Brasil, 1904, p. 538-553).

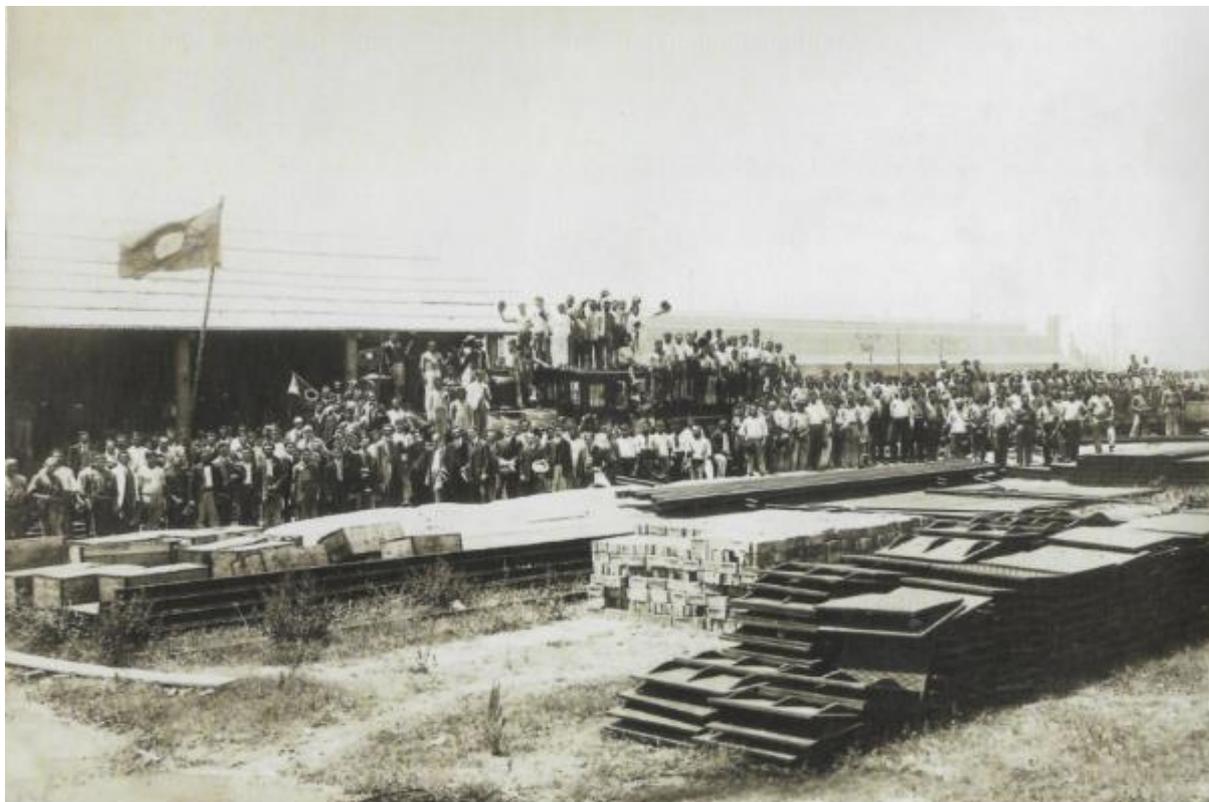
Como já vimos, em maio de 1905, trabalhadores brasileiros e estrangeiros, brancos e negros, cruzaram os braços contra as condições salariais e a imprevisibilidade da jornada de trabalho impostas pelos empreiteiros ingleses. Esses trabalhadores tiveram a oportunidade de forma mais desimpedida por serem contratados em regime perene e terem posição, relativamente aos jornaleiros, de maior força ante ao empregador. Assim noticiava um periódico carioca:

Fomos os primeiros a noticiar a greve do pessoal de canteiros da Ponta da Areia, em Nicheroy, pessoal este pertencente às obras do porto. Deu origem a essa manifestação paredista o facto do sr. Walker, empreiteiro daquelle serviço não se sujeitar a exigencia que seus operarios lhe fizeram do augmento de salario e *delimitação de horas de trabalho* (A Notícia, 29/05/1905, p. 1, grifos nossos).

O movimento grevista foi relatado pelo ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas como um estorvo para obras desprovido de legitimidade, da seguinte forma: “O serviço da

dragagem prosseguiu com regularidade durante o ano, tendo sido apenas interrompido, por alguns dias, no mez de junho, devido á coacção exercida por grevistas sobre o pessoal das dragas e batelões de transporte” (Brasil, 1906, p. 570).

Imagem 2: Operários na Inauguração de um Armazém (1908).



305

Fonte: RIO DE JANEIRO (cidade). Série Fotografias. Coleção Augusto Malta. *Operários em Inauguração de Armazém*. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 1908 [circa].

A fundação do Centro Internacional dos Pintores, em 1902; da Associação de Classe União dos Pedreiros, em 1903³; da Sociedade de Carpinteiros e Artes Correlativas, em 1903; da Associação de Classe dos Operários em Pedreiras, em 1905⁴; a interação e a participação destas na fundação da Federação das Associações de Classe, em 1905, (Batalha, 2009; Goldmacher, 2009) demonstram que o momento de radicais transformações vivido no Rio de Janeiro demandava uma resposta organizativa a altura por parte da classe trabalhadora, e isto fazia parte do seu próprio processo de formação.

Na pose produzida por Augusto Malta⁵, dezenas de trabalhadores se aglomeram frente a um dos armazéns quando da sua inauguração. A **Imagem 2** foi selecionada por privilegiar os

³ Organização de carácter beneficente e de luta por melhoria nas condições salariais e de trabalho, especialmente na reivindicação por “colocação” de sócios em postos de trabalho e pelo disciplinamento das oito horas de trabalho diárias (Batalha, 2009, p. 183).

⁴ Meses antes da renhida greve dos canteiros da oficina de C. H. Walker & C. na Ponta da Areia.

⁵ Augusto Malta foi o primeiro fotógrafo da administração municipal do Rio de Janeiro, contratado pelo prefeito

reais construtores do porto, nela fica patente o elemento humano que dava vida àquelas obras e as relações raciais inerentes ali inerentes. Pouco importava ao autor os materiais para/de construção acumulados no pé da imagem, um telheiro improvisado à esquerda, ou o veículo sobre o qual os trabalhadores se acumulavam para deixar flagrar-se. Nesta imagem, Malta decidiu reunir os trabalhadores das obras do porto num plano geral em que o humano ganha relevância por seu acúmulo em volume apreciável – cerca de cem pessoas – e, muito provavelmente em contrapartida deste intento, os operários devem ter visto a oportunidade de exibir a bandeira da União dos Pedreiros, como é possível constatar no alto e à esquerda de quem visualiza a foto. Aproximada e detalhada, a fotografia demonstra uma maioria de negros posados para imagem produzida por Malta, o que reforça sua participação não só na esfera produtiva do empreendimento, mas também, supomos, na construção dos instrumentos de luta da classe trabalhadora ali conformada.

A criação de organizações das categorias da classe trabalhadora era medida de proteção necessária ante ao quadro que expunha os trabalhadores a condições tais de intensidade no trabalho que lhes eram ofensivas a sua própria integridade física e elevavam o risco de vida naqueles canteiros de obras.

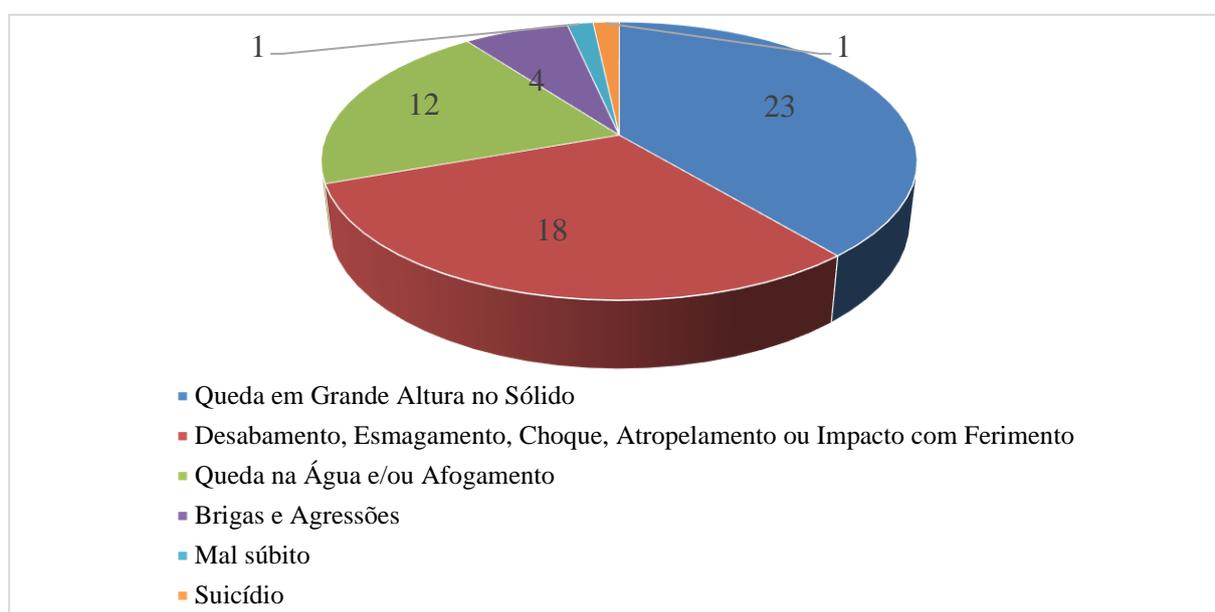
A terceira manifestação da superexploração – o aumento da intensidade do trabalho além dos limites normais – pode ser vislumbrada a partir de informações tão simples quanto o registro factual de que a temperatura máxima registrada na cidade, em 1908, chegou a 37 graus celsius na sombra; e a umidade relativa do ar média, entre 1904 e 1911, era de 77% (Rio de Janeiro, 1914, p. 33-47). É possível especular que em canteiros de obras, oficinas e pedreiras a sensação térmica era ainda mais penosa para o exercício de atividades que necessitavam de intenso desempenho, com agilidade e grande força física. O quadro se mostra ainda mais grave quando nos deparamos com a informação que centenas deles residiam alojados em barracões em pleno canteiro de obras, na Ilha das Moças (Jornal do Brasil, 1906, p. 3).

O levantamento de informações em outras seções do Jornal do Brasil – *Desastre e Morte; Desastre; Suicídio; Santa Casa, Posto de Assistência Municipal, Afogados e Agressões* – colaboram com o entendimento da dura, precária, tensa, arriscada e insalubre realidade dos trabalhadores das obras do porto. Nestas colunas do jornal que, reiteradamente, abria suas

Francisco Pereira Passos para fotografar as reformas e obras de urbanização do Rio de Janeiro, iniciadas em 1903. Fotógrafo da municipalidade por mais de trinta anos (1903-1937), Malta atuava comprometido com projetos que privilegiavam o urbano em suas lentes, informando com suas imagens aquilo que os poderes federal e municipal queriam difundir a partir de sua visualização. As suas fotografias colaboravam com a imagem que estes poderes gostariam de construir da emergente metrópole brasileira - a segunda maior cidade do Hemisfério Sul -, procurando eternizar um Rio de Janeiro idealizado e em constante processo de “melhoramento” (Silva 2018). As imagens captadas por Malta, são pertencentes ao acervo do Arquivo Geral da da Cidade do Rio de Janeiro.

páginas para denúncias a respeito daquelas obras, conseguimos identificar 59 casos de infortúnio, negligência e violência nas frentes de trabalho da destruição/construção do porto do Rio de Janeiro. A maioria dos casos (39) não tinham o local da ocorrência especificado, simplesmente sendo noticiado como acontecido nas “obras do porto”, mas alguns casos eram relatados em aparelhos flutuantes (5), caixões (4), andaimes (3), oficinas (3), pedreiras (3), embarcações (1) e trilhos (1). O gráfico a seguir demonstra a distribuição entre as motivações para as ocorrências relatadas nos 59 casos levantados, em que se pode aduzir as condições objetivas em que desempenhavam os trabalhos necessários para consecução das tão relevantes obras portuárias.

Gráfico 2: Motivações para as Notícias Trágicas e/ou Violentas nas Obras do Porto (1904-1914).



Fonte: Elaboração própria com base em: *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, [vários números], 1904-1914.

Estes 59 casos envolviam 71 homens diretamente atuantes nas obras do porto, dos quais 67 podem ser apontados como operários ou trabalhadores. A maioria dos homens era categorizada genericamente (66), mas em alguns poucos casos (5) foram reconhecidos como pedreiros, pintor, guarda-freio e engenheiro. Destas 71 pessoas, a maioria não tinha nacionalidade expressa (36), mas 22 eram portugueses, 6 “nacionais” ou brasileiros, 5 espanhóis e 2 italianos, o que confirma a relevante presença de estrangeiros naquelas obras. A média das idades declaradas era relativamente elevada, de 37 anos. No entanto, apenas 14 desses sujeitos tiveram a cor suscitada: 8 pretos, 5 pardos e 1 branco. Estas informações nos impõem, novamente, a evidência da existência de negros naquelas obras portuárias e, ainda mais, nos obriga a ressaltar a prática da distinção racial quando havia a necessidade de assinalar eventos com consequências infelizes ou funestas.

Dos 71 sujeitos que constam nas notícias deste levantamento, 42 tiveram o registro do seu falecimento na própria nota do jornal. Conforme o caso de um trabalhador português que faleceu instantaneamente por uma queda em grande altura no sólido:

DESASTRE E MORTE NAS OBRAS DO PORTO

Trabalhador nas obras do porto, na ilha das Moças, Jose Francisco Joaquim, de nacionalidade portuguesa, 33 anos de idade, casado e morador à praia Formosa, foi hontem victima de um desastre que lhe resultou a morte. Estava elle em um dos grandes andaimes ali existentes, quando caiu de grande altura, morrendo instantaneamente. Pelo dr. Azevedo Amaral, médico das obras, foi constatada a morte do infeliz trabalhador, cujo cadáver foi transportado para a casa de sua residência (Jornal do Brasil, 07/05/1905, p. 6).

O relatório apresentado por Lauro Muller sobre aquele ano lamentava a morte de um dos funcionários do quadro da CFAOPRJ, após ser “victima de uma queda”. Entretanto, colocava o óbito noticiado pelo Jornal do Brasil em meio ao quantitativo de “acidentes” ocorridos nas obras da C. H. Walker & C. naquele ano, mesmo sem registrar a consequência funesta de, ao menos, um destes:

Os acidentes havidos nos trabalhos da empresa, durante o anno findo, foram em numero de quatro, sendo dous no aparelho n. 1 e dois no aparelho n. 2, e motivados por quedas de operários dentro ou fora da enseccadeira.

A Comissão teve igualmente de registrar a dolorosa perda de um de seus auxiliares, o tenente Dr. Aristides Ferreira Bandeira, victima de uma queda na noite de 30 de novembro, de cujas concequencias veio a falecer a 3 de dezembro (Brasil, 1906, p. 577).

Para entendermos o caráter diverso da periculosidade a que estavam expostos os trabalhadores, optamos por reproduzir a chocante morte do brasileiro e pardo Antônio Mendes: “[...] na ocasião em que trabalhava como guarda-freio em um comboio de aterro, cahiu no leito da linha de modo tão desastrado que foi colhido pelas rodas dos “wagons” ficando cortado ao meio” (Jornal do Brasil, 10/02/1909, p. 5, grifo nosso). As quedas na água aconteciam devido aos operários serem atingidos, arremessados ou terem se desequilibrado de flutuantes e embarcações, como se pode ver na **Imagem 3**. Na maior parte das vezes também redundavam em falecimentos, como no caso do português José Reis que se desequilibrou de uma chata e acabou por perecer afogado, mesmo com os esforços de seus companheiros para salvá-lo (Jornal do Brasil, 23/12/1907, p. 5).

O trabalho de menores de idade na destruição/construção do porto do Rio de Janeiro é outra dimensão da realidade que as notícias nos revelam. O Correio da Manhã noticiou que as crianças brasileiras José Firmino e Durão foram às vias de fato, após acalorada discussão, enquanto laboravam na Ilha das Moças. Após luta corporal, “Durão desvencilhando a mão direita puxou de uma faca e cravou-a nas costellas, do lado esquerdo, de Firmino. Este baqueou exangue, e o aggressor evadiu-se” (Correio da Manhã, 08/08/1906, p. 3). No entanto, as brigas

e agressões mais comuns eram entre trabalhadores e seus chefes imediatos, como no caso de Ignácio que agrediu o encarregado José Augusto da Fonseca com uma pá (Jornal do Brasil, 07/06/1908, p. 5).

Trabalhar nas obras do porto era arriscado. Havia um certo reconhecimento das autoridades públicas a esse respeito. Em Niterói, o delegado de polícia Nascimento Silva resolveu interpelar Joseph Walker no sentido de “acautelar” a vida dos operários nas oficinas da Ponta Areia face aos “constantes desastres” lá ocorridos (Jornal do Brasil, 10/10/1906, p. 3).

Imagem 3: Posição de uma Ensecadeira Quando Locada (1904-1911[?]) – Recorte.



309

Fonte: RIO DE JANEIRO (estado). Coleção Fotográfica de Emygdio Ribeiro. *Álbum das Obras do Porto do Rio de Janeiro (1913)*. Posição de uma ensecadeira quando locada. Localização: 025. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 1904-1911[?].

Emygdio Ribeiro⁶ procurava registrar a grandiosidade dos flutuantes – enquanto componentes infraestruturais das obras – no trabalho de construção do cais, mas, conforme é

⁶ Emygdio Ribeiro era engenheiro de ofício, funcionário público na carreira pela Prefeitura do Distrito Federal desde a década de 1890, sendo cedido ao Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, passou a exibir suas habilidades técnicas de fotógrafo em Niterói, por suas relações políticas, e isso passou a ser instrumentalizado em seu ofício de origem (Turazzi 2012). O compromisso das imagens produzidas por Ribeiro era com a engenharia, a posição técnico-política dos engenheiros no contexto republicano e os frutos de suas atividades. Esse compromisso pôde ser acentuado devido ao fato de que, em meio ao trabalho de fotógrafo da CFAOPRJ, ele se aposentou das

possível se constatar na **Imagem 3**, acabou flagrando as arriscadas posições em que os trabalhadores eram aglomerados e se deslocavam, na muralha e na própria ensecadeira. Além da precariedade de certos veículos e materiais empregados nas técnicas construtivas, é possível ver além do que o engenheiro-fotógrafo gostaria de eternizar: os sujeitos brancos, em posição e vestimentas de autoridade ou mesmo os caracteristicamente operários, olham diretamente para câmera e posam para fotografia; já o trabalhador negro em uma embarcação mais próxima da ensecadeira sequer posiciona seu rosto de frente para câmera no momento da produção da imagem.

A postura deste trabalhador negro é, minimamente, manifestação de quem não sabe ou não se importa com o registro fotográfico. Talvez o fizesse por ter questões mais graves para se preocupar. Para se ter uma ideia, apenas em 1908, o consultório médico das CFAOPRJ realizou 2695 curativos, 160 consultas e 50 visitas à domicílio (Brasil, 1909, p. 327).

Hoje, é difundido que o trabalho em câmaras comprimidas acarreta diversos riscos à saúde de quem labora em tais condições, ainda mais se 1- a exigência física for grande; 2- se a calibragem da compressão for desmedidamente alta; 3- se as jornadas forem demasiadamente longas; 4- se não houver nenhuma proteção individual, especialmente a auricular, devido ao grande ruído das máquinas de ar comprimido; 5- se não houver a necessária decompressão em câmara específica e repouso (Hachich et al, 2008, p. 402). Toda extensão dos 3355 metros lineares de cais foi realizada pela técnica de caixão perdido a ar comprimido, dentro de onde os trabalhadores nivelavam, limpavam e terminavam de dessecar o leito submarino para que este recebesse os volumes de pedra e o concreto componentes da fundação.

Em nenhuma das fontes compulsadas percebe-se qualquer procedimento ou preocupação para preservação da saúde dos trabalhadores, não há qualquer menção ao pós-trabalho nos caixões mantidos a ar comprimido. Ao contrário, as jornadas escorchantes e imprevisíveis, as tarefas cada vez mais exigentes e arriscadas, e a premência de entregar a obra nos prazos contratados corroboram com a avaliação no sentido contrário.

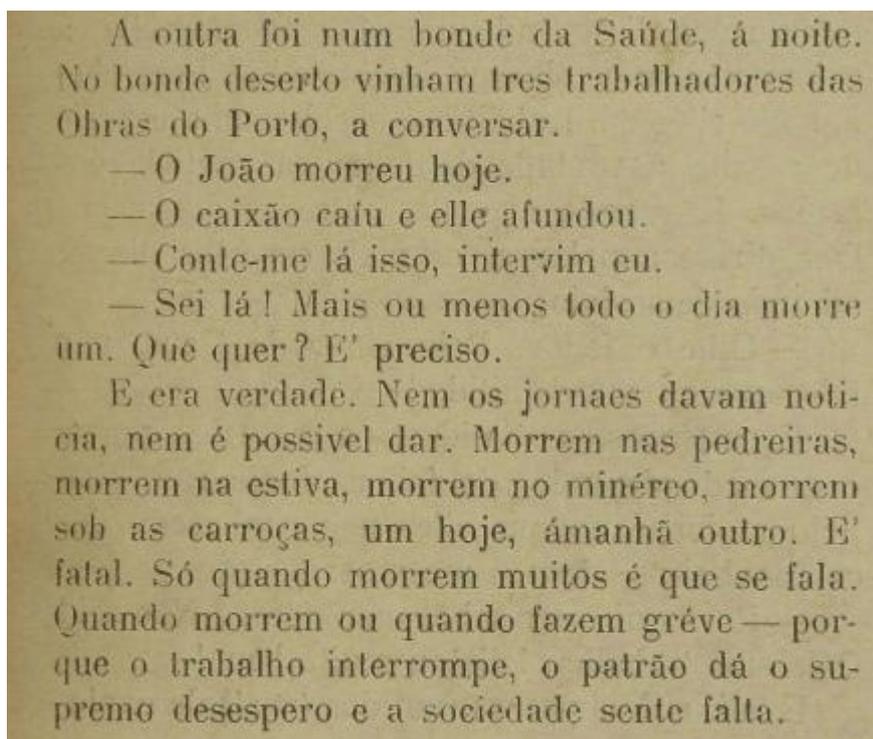
O ambiente de trabalho nas obras do porto pode ser caracterizado como insalubre por suas condições materiais, sendo agravadas pelas condições ambientais dos locais em que estavam instaladas. Um indício disto é a notícia que dá conta do falecimento de um trabalhador preto que não teve a identidade reconhecida e foi encontrado morto, às portas de um barracão das obras do porto. O homem aparentava ter 70 anos de idade, estava vestido e foi encontrado

suas atividades na Prefeitura do Distrito Federal e, assim, pôde dedicar sua larga experiência como engenheiro e grande habilidade como fotógrafo exclusivamente às obras do porto do Rio de Janeiro.

caído no chão, às 14 horas. Ao Jornal do Brasil, o inspetor daquela circunscrição especulava a causa da morte: “[...] não aparentava ferimentos nem contusões, parecendo tratar-se de um caso de insolação” (Jornal do Brasil, 11/12/1905, p. 2).

As mortes nas obras do porto tornaram-se assunto corriqueiro e, como tudo que corria pelas ruas da cidade, acabaram tendo lugar na crônica de João do Rio.

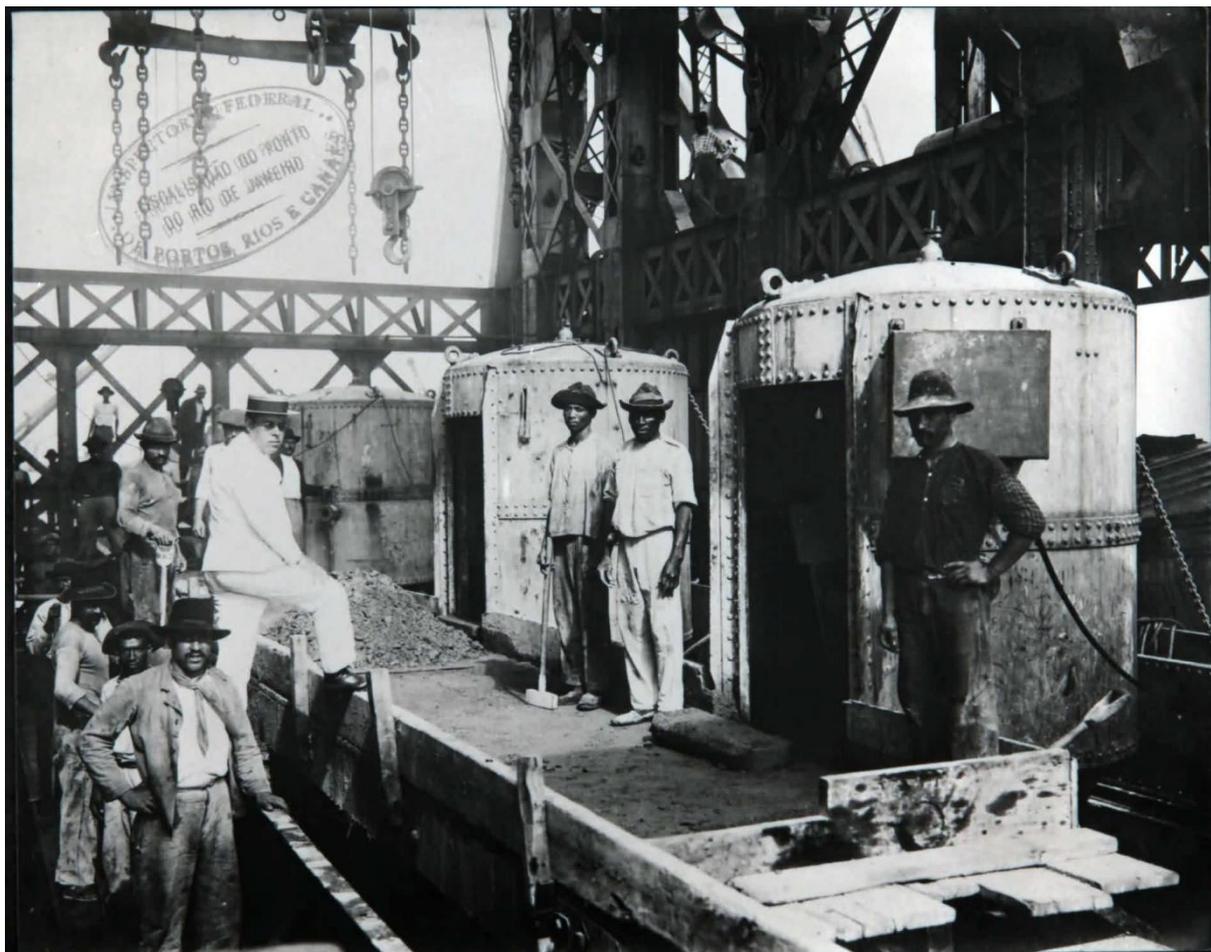
Imagem 4: Trecho de “Os Humildes”, Crônica de João do Rio (1909).



Fonte: RIO, João do. *Cinematographo (Chronicas Cariocas)*. Porto: Lello & Irmão, 1909, p. 197.

O nível rebaixado das condições em que determinado grupo social e/ou racial vende sua força trabalho, o que se configura em disputa no mercado contra outros agrupamentos nacionais e/ou raciais (minoritários ou não) é um aspecto já mencionado por Moura como parte da equação que redundava na difusão do preconceito de racial. Sendo este uma consequência e não a causa da disputa no mercado de trabalho. Portanto, agudizar os conflitos no mundo do trabalho, ainda que por ocupações laborais degradantes, possibilita uma pressão negativa no valor da força de trabalho. Logo, patrões e empresários dos diversos ramos se favoreciam com a opressão racial por poder remunerar de forma mais barata, exigir jornadas mais longas e mais intensas dos agrupamentos já oprimidos, o que aqui apontamos ser o caso dos trabalhadores negros.

Imagem 5: Trabalhadores em Frente as Campânulas no Interior de uma Ensecadeira Flutuante (1904-1911[?]).



Fonte: MINAS GERAIS (estado). Coleção Nelson Coelho de Senna. *Operários no Interior de um Flutuante Usado na Construção do Cais do Porto da Cidade do Rio de Janeiro*. Localização: NCS-137(42). Belo Horizonte: Arquivo Público Mineiro, 1904-1911[?].

O descaso com as vestimentas, a inexistência de qualquer proteção individual, as arriscadas formas de trânsito e a própria constituição material precária das embarcações, flutuantes e canteiros de obras onde os trabalhadores laboravam, corroboram com a avaliação de que naqueles canteiros grassava a superexploração do trabalho. A **Imagem 5** não foi selecionada para compor o *Álbum das Obras do Porto do Rio de Janeiro (1913)* (Turazzi, 2012), mas é parte de uma coleção de cópias encontradas no acervo do deputado mineiro Nelson Coelho de Senna. A fotografia excluída do álbum que deveria ser eternizado mostra aquilo que sustentamos: trabalhadores negros posam ao lado da campânula que coroava o mecanismo a ar comprimido, alguns deles seguram ferramentas de trabalho; ao seu lado, todo de branco, de chapéu e sapatos, provavelmente um engenheiro da empreiteira executora ou da fiscalização governamental. Este avanço técnico era fundamental para realização da obra conforme projetada, mas contrasta com a precariedade das condições materiais de trabalho e, fundamentalmente, as condições pessoais em que os trabalhadores se apresentam na imagem.

A vulnerabilidade social destes trabalhadores era instrumentalizada para forma como se davam as relações de trabalho nas obras portuárias. É importante pontuar que as relações laborais eram tensas e problemáticas em todo processo de destruição/construção do porto, não apenas nas partes sob o comando de C. H. Walker & C. A própria condução pelos engenheiros da CFAOPRJ era questionada, como se vê na seguinte notícia:

Os operários das Obras do Porto, destacados na secção da Avenida do Manguê, queixam-se de que lhes são infligidos máos tratos por um engenheiro das respectivas obras, sem que dêem motivos para tal procedimento. Dizem os reclamantes que quando não se submettem às desarazoadas ordens do engenheiro, são espancados e demitidos (Jornal do Brasil, 20/12/1909, p. 7, grifos nossos).

Os episódios de abuso nas relações laborais se tornaram mais recorrentes e graves após alguns anos de obras decorridas. Quanto mais se avança no recorte cronológico, mais é possível se deparar com casos de conflitos comuns do cotidiano da construção civil que passaram a redundar em suspensões e demissões. Em 1909, Benedicto Medina foi levado ao extremo após desmoralização aberta e suspensão aplicada pelo seu superior por chegar ao trabalho embriagado. Ao chegar em casa, o trabalhador ingeriu grande quantidade de ácido fênico e foi encontrado morto por seus vizinhos (Jornal do Brasil, 17/07/1909, p. 6).

A realidade é que os casos acima relatados demonstram um progressivo distanciamento dos produtores diretos dos resultados de seu trabalho. Conforme os primeiros metros de cais eram consolidados, tomava forma o porto do Rio de Janeiro e os operários que o construíram passaram a ser, gradativamente, afastados. Quanto menor era a demanda por trabalho naquelas obras, mais rígidos e abusivos eram os encarregados, bem como menores eram os salários.

Munidos dessas informações, é possível avaliar a quarta manifestação da superexploração da força de trabalho: o distanciamento histórico moral do valor da força de trabalho daquilo que, efetivamente, os trabalhadores tinham acesso. É evidente que o funcionamento do porto construído por aqueles operários permitiria o Rio de Janeiro continuar a receber um sem-número de mercadorias a serem consumidas na cidade e/ou integrarem a produção e circulação de outros bens e serviços produzidos e instalados na capital. A promessa era que ao novo porto se garantiria capacidades superiores com aquela obra, ao ponto de (re)atrair o comércio e pessoas em novo, diversificado, adequado e revigorado fluxo. Os contornos da greve dos operários na Ponta da Areia demonstram que, ao menos uma parte deles, tinham consciência da envergadura do que participavam.

Prometeu-se àqueles operários não apenas o seu parco salário, mas que eles seriam “os legítimos donos da extraordinária festa” – nas palavras da reportagem de O Malho – e que

aquela obra pública retornaria em melhores condições para vida de todos. Certamente que as coisas que passaram a frequentar aquele cais mudaram o senso comum na dimensão do consumo, inclusive na classe trabalhadora, introduzindo novos gostos e necessidades gerais. Deixamos um questionamento aos leitores: é possível asseverar que aqueles trabalhadores – os “legítimos donos” – participaram dos louros obtidos com a construção do porto – aquela “extraordinária festa”?

Considerações finais

Acreditamos que a reflexão contida nessas páginas possa avançar no destrinchar da história social do trabalho no Brasil, principalmente por dar rosto e voz aos trabalhadores que construíram a riqueza nacional. A ênfase dada aos trabalhadores negros ocorre justamente por estes serem, de forma recorrente, omitidos da trajetória de conformação da classe trabalhadora em nosso país. A opção por utilizar o porto do Rio tem relação direta com a relevância desse empreendimento, o detalhar documental, das imagens e dados nos ajudam a definir a presença marcante dos trabalhadores negros nessa iniciativa.

Ressaltamos, tal qual exposto anteriormente, a participação efetiva desses sujeitos, homens e mulheres, no fazer-se da classe trabalhadora no Brasil. Um traço que se realiza não somente na venda da força de trabalho no pós-abolição ou no trabalho e presença massiva no aparato produtivo, mas principalmente pela experiência de classe acumulada e desenvolvida nas trajetórias de lutas e resistências. As greves e organizações operárias vinculadas às obras do porto não surgiram por mera espontaneidade ou uma iluminação mágica, a herança de classe foi responsável direta por impulsionar aqueles trabalhadores na defesa de melhores condições de vida e trabalho. Temos, assim, a constatação da população negra como protagonista dos enfrentamentos de classe.

Obviamente, os trabalhadores do porto não se restringiam aos negros. E essa diversidade de sujeitos é mencionada para abordar a complexidade da conformação da classe trabalhadora brasileira. Apontar este fato está longe de ser uma intenção de reduzir a potencialidade da sua participação ou retirar de cena a opressão racial. Pelo contrário, auxilia na demonstração de como a relação entre nacionais (brancos, negros e descendentes diversos) e estrangeiros (portugueses em sua maioria) foi corroída pelo racismo. O que se origina como disputa por espaço no mercado de trabalho, algo presente na sociabilidade capitalista, uma busca por melhores possibilidades para vender sua força de trabalho, passa a ser introjetada pela opressão racial. Uma ideologia de dominação que não fica isolada nos atos individuais, mas que se reflete

em mecanismos de barragem social e em última instância no rebaixamento das condições de vida e trabalho.

Buscamos aqui analisar a obra do porto e as relações entre seus trabalhadores – em toda sua complexidade – enquanto um laboratório do que viria se tornar o conjunto das relações laborais e raciais no Brasil. Conforme apontado na presente reflexão, um empreendimento dessa magnitude não ficou alheio à dinâmica de nossa formação econômica e social. Portanto, percebemos ali as marcas da dependência e de seu traço mais marcante: a superexploração da força de trabalho. E que dada a vigência estrutural do racismo em nossa sociedade, é por isso agudizada em um sentido negativo.

Referências bibliográficas

- AFOGADOS. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, [vários números], 1904-1914.
- AGGRESSÕES. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, [vários números], 1904-1914.
- ALBUQUERQUE, Marli. *Trabalho e Conflito no Porto do Rio de Janeiro (1904-1920)*. Tese (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1983.
- ALMEIDA, Silvio Luiz de. *Racismo Estrutural*. São Paulo: Pólen, 2019.
- ANJOS, Gabriele dos. A questão “cor” ou “raça” nos censos nacionais. *Indicadores Econômicos FEE*, v. 41, p. 103-118, 2013.
- BENCHIMOL, Jaime. *Pereira Passos: um Haussmann Tropical. A Renovação Urbana do Rio de Janeiro no Início do Século XX*. Jaime Larry Benchimol. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte; Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1990.
- BATALHA, Claudio. *Dicionário do movimento operário: Rio de Janeiro do século XIX aos anos 1920, militantes e organizações*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2009.
- BRASIL. *Coleção das Leis da República do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1903-1914.
- BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. Caixas e Códices (GIFI). *Documentação Sobre Portos*. Localização: código 4B-429. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1905, 1908.
- BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. *Proposta e Relatório*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905-1909.
- BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Proposta e Relatório*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910-1915.
- BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. *Proposta e Relatório. Contracto entre o Governo Federal e C. H. Walker & Comp., Limited, com sede em Londres, para execução das obras de melhoramento do porto do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904, p. 538-553.
- BRASIL. Presidência da República. *Decreto 5.031 de 10 de Novembro de 1903. Approva o Regulamento da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1903. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/407153/publicacao/15799982>. Acesso em: 28 de junho de 2023.
- BRITO, Eduardo Cesar Valuche. *Hugh Clarence Tucker e o Instituto Central do Povo no Rio de Janeiro: os metodistas na construção da república brasileira (1866-1915)*. Rio de Janeiro: Editora Autografia, 2019.

- CARVALHO, Lia de Aquino. *Habitações Populares*. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural da Secretaria Municipal de Cultura, 1995.
- CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, Lar e Botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque*. Campinas: Ed. Unicamp, 2001.
- DESASTRE. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, [vários números], 1904-1914.
- DESASTRE e Morte. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, [vários números], 1904-1914.
- DESASTRE e Morte nas Obras do Porto. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, ano 15, n. 127, p. 6, 07 mai., 1905.
- FACADA entre Menores na Ilha das Moças. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, ano 6, n. 1853, p. 3, 1906.
- FACTOS Economicos. *Os Annaes. Semanario de Litteratura, Arte, Sciencia e Industria*, ano 2, n. 31, p. 297-298, 18 mai., 1905.
- FAGUNDES, Gustavo Gonçalves. *Superexploração e Racismo no Brasil: diálogos e questões*. Curitiba: Editora Appris, 2022.
- FAUSTO, Boris. *Trabalho Urbano e Conflito Social*. São Paulo: Difel, 1977.
- FERNANDES, Florestan. *Integração do Negro na Sociedade de Classes*. São Paulo: Globo, 2008.
- FERREIRA, Gracyelle Costa. *Raça e nação na origem da política social brasileira: União e Resistência dos trabalhadores negros*. Tese (Doutorado em Serviço Social) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2020.
- FOMOS os primeiros a noticiar a greve [...]. *A Notícia*, Rio de Janeiro, ano 12, n. 129, p. 1, 29 mai., 1905.
- GÓES, Weber Lopes. *Racismo e eugenia no pensamento conservador brasileiro: a proposta de povo em Renato Kehl*. São Paulo: LiberArs, 2018.
- GOLDMACHER, Marcela. “A “Greve Geral” de 1903: O Rio de Janeiro nas décadas de 1890 a 1910”. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2009.
- HACHICH, Waldemar et al. *Fundações: Teoria e Prática*. São Paulo: Pini, 2008.
- HONORATO, Cezar Teixeira. Os Afrodescendentes e a Comunidade Portuária do Rio de Janeiro do final do século XIX ao início do XX. *Revista Crítica Histórica*, v. 13, p. 1-20, 2016.
- LAMARÃO, Sérgio Tadeu. *Dos Trapiches ao Porto: um Estudo Sobre a Área Portuária do Rio de Janeiro*. 1. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura e Turismo; Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1991.
- LINDEN, Marcel van der. *Trabalhadores do Mundo: ensaios para uma história global do trabalho*. Campinas: Ed. Unicamp, 2013.
- LOBO, Eulália. *Historia do Rio de Janeiro: do Capital Comercial ao Capital Industrial e Financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.
- LUCE, Mathias Seibel. *Teoria Marxista da Dependência: problema e categorias - uma visão histórica*. São Paulo: Expressão Popular, 2018.
- MANTUANO, Thiago. *A Construção do Porto do Rio de Janeiro: Do Capital Comercial ao Capital Financeiro e Industrial*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, 2022.
- MANTUANO, Thiago; OLIVEIRA JUNIOR, Alcidesio; HONORATO, Cezar Teixeira. Comunidade Portuária do Rio de Janeiro (1870-1920). In: Hurtado, Manuel Reyes García e Castela, Ofelia Rey. (Org.). *Fronteras de Agua: Las Ciudades Portuarias y su Universo Cultural (Siglos XIV-XXI)*. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela, 2016, p. 469-484.
- MARINI, Ruy Mauro. Dialética da dependência. In: Traspadini, Roberta e Stedile, João Pedro (org.). *Ruy Mauro Marini: vida e obra*. São Paulo: Expressão Popular, 2005.
- MARX, Karl. *O Capital Livro I: o processo de produção do capital*. São Paulo: Boitempo, 2017.

- MATTOS, Marcelo Badaró. *Escravidados e livres: experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca*. Rio de Janeiro: Bom Texto 2008.
- MENEZES, Lená Medeiros. *Os Indesejáveis: Protesto, Crime e Expulsão na Capital Federal (1890-1930)*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1996.
- MINAS GERAIS (estado). Coleção Nelson Coelho de Senna. *Operários no Interior de um Flutuante Usado na Construção do Cais do Porto da Cidade do Rio de Janeiro*. Localização: NCS-137(42). Belo Horizonte: Arquivo Público Mineiro, 1904-1911[?].
- MOURA, Clóvis. *Dialética Radical do Brasil Negro*. São Paulo: Editora Anita Garibaldi, 2014.
- MOURA, Clóvis. *O negro: de bom escravo a mau cidadão?* São Paulo: Editora Dandara, 2021.
- MOURA, Clóvis. *Sociologia do Negro Brasileiro*. São Paulo: Editora Ática, 1988.
- MOURA, Roberto. *Tia Ciata e a Pequena África no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: FUNARTE, 1983.
- OBRAS do Porto: Uma Festa Memorável Realizada em 29 de Março de 1904. *O Malho*, Rio de Janeiro, ano 3, n. 81, p. 19, 02 abr., 1904.
- OFFICINAS Walker. *A Notícia*, Rio de Janeiro, p. 2, 09 mai., 1905.
- OLIVEIRA, Francisco de. A Emergência do Modo de Produção de Mercadorias: Uma Interpretação Teórica da Economia da República Velha no Brasil. In: FAUSTO, Boris. *História Geral da Civilização Brasileira. Tomo III (4v.). Estrutura de Poder e Economia (1889-1930)*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Da Providência à Favela: os trabalhadores e a ocupação de um morro da região portuária do Rio de Janeiro (1856-1901). *Revista de História*, São Paulo, n. 182, p. 1-28, 2023. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/201510>. Acesso em: 22 de setembro de 2023.
- POSTO de Assistência Municipal. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, [vários números], 1904-1914.
- QUEIXAS do Povo. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, [vários números], 1904-1914.
- RIBEIRO, Gladys Sabina. *O Rio de Janeiro dos fados, minhotos e alfacinhas: o antilusitanismo na Primeira República*. Niterói: EDUFF, 2017.
- RIO, João do. *Cinematographo (Chronicas Cariocas)*. Porto: Lello & Irmão, 1909.
- RIO DE JANEIRO (cidade). Série Fotografias. Coleção Augusto Malta. *Operários em Inauguração de Armazém*. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 1908 [circa].
- RIO DE JANEIRO (cidade). *Recenseamento do Rio de Janeiro (Districto Federal, 1906)*. Rio de Janeiro: Oficina de Estatística, 1907.
- RIO DE JANEIRO (estado). Coleção Fotográfica de Emygdio Ribeiro. *Álbum das Obras do Porto do Rio de Janeiro (1913). Posição de uma enseccadeira quando locada*. Localização: 025. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 1904-1911[?].
- SANTA Casa. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, [vários números], 1904-1914.
- SILVA, Angela Ferreira da. *Crônicas pungentes. O Rio de Janeiro da "Reforma Passos" (1902-06) na fotografia de Augusto Malta*. Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.
- SINGER, Paul. O Brasil no contexto do capitalismo internacional: 1889-1930. In: FAUSTO, Boris. *História Geral da Civilização Brasileira. Tomo III (4v.). Estrutura de Poder e Economia (1889-1930)*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- SUICÍDIOS. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, [vários números], 1904-1914.
- TOMICH, Dale. *Pelo prisma da escravidão. Trabalho, capital e economia mundial*. São Paulo: EdUSP, 2011.
- TURAZZI, Maria Inez (Org.). *Um porto para o Rio: imagens e memórias de um álbum centenário*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2012.

- VALENCIA, A. S. As mediações da superexploração do trabalho na teoria marxista da dependência. *Temporalis*, 23(45), p. 17–31, 2023.
- VELASCO E CRUZ, Maria Cecília. *Virando o Jogo: Estivadores e Carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. Tese (Doutorado em Ciências Políticas) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.
- WEID, Elizaneth von der. *Chegada e Expansão da Light no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Fundação Casa Rui Barbosa; 7 Letras, 2017.