



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO – UFPE  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS – CFCH  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – DOUTORADO  
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO; HISTÓRIA DO NORTE E NORDESTE DO BRASIL

ENTRE O PORTO E A ESTAÇÃO:  
COTIDIANO E CULTURA DOS TRABALHADORES URBANOS DE CAMOCIM-  
CE. 1920-1970.



AUTOR: CARLOS AUGUSTO PEREIRA DOS SANTOS.  
ORIENTADOR: PROF.DR. ANTONIO JORGE DE SIQUEIRA

RECIFE  
2008

**CARLOS AUGUSTO PEREIRA DOS SANTOS**

ENTRE O PORTO E A ESTAÇÃO:  
COTIDIANO E CULTURA DOS TRABALHADORES URBANOS DE CAMOCIM-  
CE. 1920-1970.

Tese de Doutorado apresentada ao  
Programa de Pós-Graduação em História  
da Universidade Federal de Pernambuco,  
como parte dos requisitos para obtenção do  
grau de Doutor em História.

Recife.

2008.

## FICHA CATALOGRÁFICA

**Santos, Carlos Augusto Pereira dos**

**Entre o porto e a estação: cotidiano e cultura dos trabalhadores urbanos de Camocim-CE. 1920-1970 / Carlos Augusto Pereira dos Santos. – Recife: O Autor, 2008.**

**257 folhas : il., tab.**

**Tese (doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco. CFCH. História. – Recife, 2008.**

**Inclui bibliografia .**

**1. História. 2. Cotidiano. 3. Cultura. 4. – Ceará/Camocim(1920-1970) –Trabalhadores urbanos . – I. Título.**

**981.34  
981**

**CDU (2. ed.)  
CDD (22. ed.)**

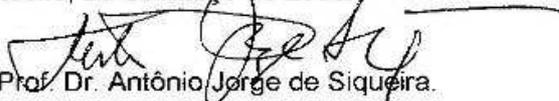
**UFPE  
BCFCH2008/07**



**ATA DA DEFESA DA TESE DO ALUNO CARLOS AUGUSTO PEREIRA DOS SANTOS.**

Às 09:00h do dia 28 (vinte e oito) de março de 2008 (dois mil e oito), no Curso de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, a Comissão Examinadora da Tese para obtenção do grau de Doutor apresentada pelo aluno **Carlos Augusto Pereira dos Santos** intitulada **“Entre o Porto e a Estação: cotidiano e cultura dos Trabalhadores Urbanos de Camocim – CE, 1920-1970”**, em ato público, após arguição feita de acordo com o Regimento do referido Curso, decidiu conceder ao mesmo o conceito **“APROVADO”**, em resultado à atribuição dos conceitos dos professores doutores: Antônio Jorge de Siqueira (Orientador), Sílvia Cortez Silva, Isabel Cristina Martins Guillen, Frederico de Castro Neves e Luigi Biondi. Assinam, também, a presente ata o Coordenador, Prof. Dr. Antonio Torres Montenegro e a Secretária do Deptº de História, Rogéria Feitosa de Sá, para os devidos efeitos legais.

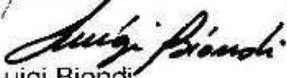
Recife, 28 de Março de 2008.

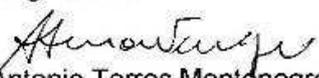
  
Prof. Dr. Antônio Jorge de Siqueira.

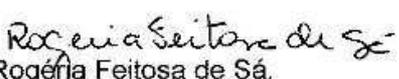
  
Prof.ª Dr.ª Sílvia Cortez Silva.

  
Prof. Dr.ª Isabel Cristina Martins Guillen.

  
Prof. Dr. Frederico de Castro Neves.

  
Prof. Dr. Luigi Biondi.

  
Prof. Dr. Antonio Torres Montenegro.

  
Rogéria Feitosa de Sá.

Para **Augusto Pereira dos Santos**, migrante,  
agricultor, protético, salineiro, portuário,  
vereador, meu pai, *in memoriam*.

## **Agradecimentos**

Primeiramente quero agradecer aos meus pais, Augusto e Maria, por todos os esforços que fizeram para colocar seus filhos na escola, embora não tenham tido esta oportunidade. A minha mulher Margareth e aos meus filhos, Carlos, Ana Clara e Ana Ruth pela compreensão dos momentos de ausência forçada.

Agradeço também aos colegas do Curso de História da UVA pelo apoio dado durante este percurso de pesquisa. Às entidades e seus respectivos responsáveis que me franquearam seus arquivos, assim como os depoentes que se dispuseram a colaborar comigo neste trabalho. Quero agradecer à FUNCAP pela concessão da bolsa que me ajudou substancialmente na feitura desta tese.

Finalmente, quero agradecer ao meu orientador, Prof. Dr. Antonio Jorge Siqueira pela orientação segura e acompanhamento deste trabalho, qualidades estas que me permitiram chegar ao término deste trabalho com a sensação do dever cumprido.

## RESUMO

O presente trabalho discorre sobre o cotidiano e a cultura dos trabalhadores urbanos de Camocim-CE, no período compreendido entre 1920-1970, período este onde a cidade se sustenta nos espaços do trabalho favorecidos pelas atividades de um porto e uma ferrovia. Neste sentido a pesquisa procura compreender as relações sociais existentes neste pequeno universo no interior do Ceará e suas imbricações com o mundo do trabalho.

Nesta perspectiva são analisados os fatores que favoreceram a construção de uma memória onde o passado da cidade está intimamente imbricado com o auge das atividades porto-ferroviárias. Por outro lado, o declínio destas atividades leva os trabalhadores (estivadores e portuários, principalmente) a desenvolverem outras estratégias de sobrevivência, seja buscando trabalho noutros portos do país, seja se estabelecendo em outras profissões (como os ferroviários, por exemplo)

Dentro de uma concepção teórica e metodológica ligada à história social, procurou-se compreender o cotidiano dos trabalhadores em suas motivações políticas, nos conflitos no âmbito dos sindicatos, nos momentos de lazer e nas suas manifestações culturais, assim como nas relações com o patronato.

Daí que, neste esforço de pesquisa, pretendeu-se dar uma contribuição e lançar luzes para a compreensão de aspectos relacionados às experiências destes trabalhadores que se consolida a cada dia numa historiografia voltada para o mundo do trabalho.

**PALAVRAS – CHAVE:** Trabalhadores urbanos. Cotidiano. Cultura. Camocim.

## **ABSTRACT**

This paper talks about the life and culture of urban workers, Camocim-CE, in the period 1920-1970, this period where the city is based on the work spaces favored by the activities of a port and a railroad. In this sense the research seeks to understand the social relations in this small universe within the Ceará and imbricações with the world of work.

In this perspective are analyzed the factors that have encouraged the construction of a memory of the city where the past is closely with the peak of activity port-railway. Moreover, the decline of these activities leads the workers (and port dockers, mainly) to develop other strategies for survival, is looking for work in other ports of the country, is being set in other professions (such as rail, for example).

Within a theoretical and methodological design linked to the social history, sought to understand the everyday life of workers in their political motivations, the conflicts within the unions, in moments of leisure and its cultural events, as well as in relations with employers.

So, in this research effort, was intended to make a contribution and launch lights to the understanding of issues related to the experiences of these workers who consolidates every day in a historiography dedicated to the world of work.

**KEY- WORDS:** Urban workers. Everyday life. Culture. Camocim.

LISTA DE TABELAS

p.

1. POPULAÇÃO DE CAMOCIM-CE. 1920,1940 e 1950. 32
2. TENTATIVA DE IDENTIFICAÇÃO DA REDE URBANA CEARENSE NO FINAL DO SÉCULO XVIII. 97
3. EXPORTAÇÃO NOS PORTOS DO CEARÁ – 1903 a 1908. 105
4. MOVIMENTO DO PORTO DE FORTALEZA – ANO DE 1900. 106
5. VALORES OFICIAIS DA EXPORTAÇÃO DO CEARÁ. 107
6. A CONSTRUÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS, 1851-1920. 116
7. ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL. RECEITAS E DESPESAS. 122
8. TABELA DEMONSTRATIVA DOS ASSOCIADOS DA SOCIEDADE BENEFICENTE FERROVIÁRIA. 144
9. SAÍDA DE ESTIVADORES PARA OUTROS PORTOS DO PAÍS. 194

LISTA DE ILUSTRAÇÕES.	p.
1. Mapa do Ceará.	12
2. Vista aérea da zona portuária de Camocim-CE. Foto: Vando Arcanjo.	22
3. Oficinas de Camocim.	44
4. Pracinha do Amor. Foto: Arquivo particular de Aroldo Viana.	57
5. Cais acostável. . Foto: Arquivo particular de Aroldo Viana.	81
6. Vista panorâmica do Cais do Porto de Camocim. Foto: Arquivo particular de Elda Maria Tavares Aguiar.	82
7. Carta do Porto de Camocim.	88
8. Prédio da Estação Ferroviária. Foto: Vando Arcanjo.	109
9. Populares obstruem a ferrovia impedindo a saída dos trens – Janeiro de 1950. Foto: Arquivo particular de Elda Maria Tavares Aguiar.	126
10. Sindicato dos Estivadores do Porto de Camocim.. Foto: Arquivo particular de Aroldo Viana.	133
11. Capa do Prontuário e Folha de Identificação Geral de Aloísio Soares Vasconcelos. Fonte: Arquivo do Estado de São Paulo: Fundo: DEOPS. Prontuário N°. 92455.	191
12. Grupo folclórico da Dança do Coco de Camocim.	200

## LISTA DE SIGLAS.

AAGE - Ata de Assembléia Geral Extraordinária.

APEC – Arquivo Público do Estado do Ceará.

ASE – Ata de Sessão Extraordinária.

ASO – Ata de Sessão Ordinária.

ASS – Ata de Sessão Solene.

NEDHIR – Núcleo de Estudos e Documentação de História Regional da Universidade Estadual Vale do Acaraú.

NUDOC – Núcleo de Documentação Oral da Universidade Federal do Ceará.

SBF – Sociedade Beneficente Ferroviária.

STSPC – Sindicato dos Trabalhadores dos Serviços Portuários de Camocim.

SEPC – Sindicato dos Estivadores do Porto de Camocim.

SESI - Serviço Social da Indústria.

SNAPP – Serviço de Navegação da Amazônia e da Administração do Porto do Pará.

USACC – União dos Sindicatos e Associações de Classes de Camocim.

SUMÁRIO	p.
<b>INTRODUÇÃO</b>	11
<b>CAPÍTULO I</b>	22
1. O Velho Lobo do Mar e outras histórias	24
2. A nostalgia dos apitos	42
3. A cidade nas páginas dos jornais	45
4. Traçados urbanos e edificações – os primeiros prédios e seus usos	49
5. Camocim – a “terra do já teve”	52
6. Sina espartana – a cidade em tempos de guerra	58
7. A sociedade camocinense se organiza	62
8. Anos 1950 – o começo do fim? Outros recomeços!	76
<b>CAPÍTULO II</b>	
1. A atividade porto-ferroviária no contexto regional	82
2. O Porto	88
3. A ferrovia	109
<b>CAPÍTULO III</b>	133
1. Os trabalhadores vão ao sindicato	134
2. Transgredir e punir – faces do cotidiano sindical	151
3. As visões sobre o mundo do trabalho. Encantos e desencantos	173
4. Outros portos, novas portas – a busca pela sobrevivência	187
<b>CAPÍTULO IV</b>	199
1. “O Terra e Mar” – onde acontecia toda fuzarca	201
2. Bancar o jogo – polícia e trabalhadores rolando dados	208
3. Futebol também é coisa de trabalhador	213
4. A cidade do carnaval – os trabalhadores caem na folia	220
5. Os trabalhadores fazem e vão à festa – passeatas, marujadas, procissões e forrós	226
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	242
<b>FONTES</b>	246
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	251

## INTRODUÇÃO

Ao iniciar este trabalho nos vem à mente uma passagem de March Bloch em *Apologia da História* quando o mesmo usa o exemplo do assoreamento do Golfo de Zwin para explicar a necessidade das alianças disciplinares para desvendar o conhecimento histórico dos fatos. O assoreamento do Golfo de Zwin afetou drasticamente a cidade portuária de Bruges e suas relações comerciais, provocando seu declínio econômico. Indagava o historiador francês:

A que seção do conhecimento levar o estudo desse fenômeno? De imediato, todos designarão a geologia. Mecanismo de aluvionamento, papel das correntes marítimas, mudanças, talvez, no nível dos oceanos: não foi ela criada e posta no mundo para tratar de tudo isso? Certamente. Olhando de perto, porém, as coisas não são de modo algum assim tão simples.<sup>1</sup>

Assim como Bruges, a cidade de Camocim, no litoral oeste do estado do Ceará tinha até meados do século passado um porto que se comunicava com o mundo através das águas do Rio Coreauú, que tomado por sedimentos e pela falta de dragagens periódicas de seu canal natural, acabou tendo impedida a entrada de navios, servindo hoje como simples terminal pesqueiro. Tal como a cidade flamenga, analisar a transformação ocorrida no porto de Camocim não resulta num simples exercício de causa e efeito das condições geológicas. Aqui cabe a pergunta que Marc Bloch fez: “Age a física alguma vez sobre o social sem que sua ação seja preparada, ajudada ou permitida por outros fatores que não venham do homem?”.<sup>2</sup>

A menção a esta passagem usada por March Bloch para evidenciar o reconhecimento do homem, ou melhor, dos homens como objeto da história, destacando o caráter plural da disciplina se justifica na medida em que parte do nosso esforço de pesquisa repousa sobre a importância do porto para a cidade e os trabalhadores urbanos de Camocim. Neste sentido, as ações humanas e as transformações decorrentes destas ações favorecerão a construção de uma análise do mundo do trabalho em Camocim que em determinado momento teve destacada importância motivada pelas atividades

---

<sup>1</sup> BLOCH, Marc. *Apologia da História*. Ou o ofício do historiador. Trad. André Telles. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001, p. 53.

<sup>2</sup> BLOCH, Marc. *Op. cit.* p.53.

exercidas não somente no porto, mas também pela ferrovia que complementava as atividades portuárias.



1. Mapa do Ceará.

Posteriormente, tal qual o porto assoreado, a ferrovia é desativada e os trilhos são arrancados. Cabe investigar as ações humanas que redundaram nessas decisões que golpearam não somente a economia da cidade, mas de toda uma região e estados vizinhos. É esse o nosso objetivo. Contudo, achamos importante também traçar um percurso de como este objeto foi se formatando ao longo de nossa trajetória de pesquisa na academia.

Há mais de uma década que estudamos a cidade de Camocim-CE. No início, quase que inevitavelmente, buscamos vários mitos de origem, contudo, nossa curiosidade tomou outro rumo a partir de uma menção de um professor sobre a militância comunista na cidade, num passado não tão remoto. Superando esta fase inicial, nossa preocupação passou a ter feições acadêmicas nos cursos de pós-graduação. Por outro lado, sempre nos angustiaram as poucas informações sobre a história do município, iniciando aí uma vontade de aprofundar e recuperar alguns aspectos da história da cidade e construir um caminho de pesquisa para tal fim.

Esse caminho já nos trouxe algumas satisfações no árduo trabalho detetivesco nos arquivos, mas, como era de se esperar, algumas frustrações pela falta evidente de

fontes mais esclarecedoras, ou da perda de alguns depoentes que se vão sem avisar e com eles suas memórias. Contudo, a escrita de vários artigos referentes a essas pesquisas sobre o passado político e cultural da cidade e algumas palestras em escolas por ocasião da execução de projetos pedagógicos, forjaram uma identificação e um reconhecimento como um historiador da cidade, aumentando a responsabilidade sobre aquilo que escrevemos.<sup>3</sup>

Ao começarmos a tratar de história política, a cidade nos pareceu bastante atraente, visto que os atores se mostravam no cotidiano dos seus espaços mais palpantes. À medida que percorríamos as trajetórias dos militantes comunistas – a cidade vermelha – objeto do mestrado, por vezes se apresentava com outras cores. Uma destas nuances mais fortes, sem dúvida, era a íntima relação dessas relações políticas com o mundo do trabalho, no qual está fundado o presente estudo. Neste, como naquele, a cidade é o cenário por excelência, daí procuramos inicialmente passear por ela e situar o objeto.

A cidade – assim como uma gama de outros temas abordados pela História, e confirmada por uma série de estudos atuais, sucedâneos da crise paradigmática da escrita da história, arejaram com certeza o edifício historiográfico, podendo ser percebido de múltiplas maneiras. Neste sentido, saindo do tradicionalismo que marcou uma produção historiográfica anterior a esta crise, os estudos passaram a revelar e acentuar as relações cotidianas, prenes de conflitos e experiências. Revelando os “múltiplos sujeitos sociais”, a nova fase dessa historiografia permite “uma perspectiva analítica, inserindo o cotidiano na dinâmica das transformações mais amplas, com vistas a favorecer a ‘reinvenção da totalidade histórica dentro do limite do objeto pesquisado’”.<sup>4</sup>

De nossa parte, pensamos que estudar a militância comunista ou o cotidiano dos trabalhadores urbanos é fazer a história da cidade. Nela, os atores interagem, se completam e se diferenciam, interpenetrando-se nos âmbitos do público e do privado. Sintomaticamente, denominei de “Cidade Vermelha” o trabalho sobre os comunistas.<sup>5</sup> Apresentamos naquele momento a cidade dos camaradas vermelhos. Instados a procurar

---

<sup>3</sup> Referimo-nos aos pequenos artigos publicados nos jornais locais, “O Literário” e “Correio do Litoral”, além de palestras que enfocam principalmente o porto e a ferrovia, por ocasião de semanas culturais, geralmente nas comemorações da emancipação política do município.

<sup>4</sup> MATOS, Maria Izilda Santos de. *Cotidiano e cultura*. História, cidade e trabalho. Bauru, SP: EDUSC, 2002, p. 9.

<sup>5</sup> SANTOS, Carlos Augusto Pereira dos. *Cidade vermelha*. A militância comunista em Camocim-CE. 1927-1950. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio de Janeiro/Universidade Federal do Ceará, 2000.

outros vieses nesse objeto, decidimos ampliar o campo das relações trocadas entre os trabalhadores em seu cotidiano. O quadro a ser pintado agora tende a parecer mais completo. Evidentemente, nem todas as matizes sairão da obscuridade, assim como nem todos os trabalhadores sairão do esquecimento, apesar de concordarmos com E.P. Thompson, no árduo trabalho de salvá-los da condescendência da posteridade. O desafio proposto, então, percorrerá um caminho teórico similar ao que Michael Löwy se lança ao interpretar a obra thompsoniana, através das chaves das teses “sobre os conceitos de história” de Walter Benjamin:

Sem ‘idealizar’ essas figuras do passado de maneira acrítica, a ênfase dada ao significado humano e social de seu combate mostra os limites das ‘visões progressistas’ e ‘modernizadoras’ da história que identificam quem a venceu com o possível, e acabam aderindo, queiram ou não, ao Grande Relato dos vencedores da revolução industrial.

Quer se trate do passado ou do futuro, a abertura da história segundo Walter Benjamin é inseparável de uma opção ética, social e política pelas vítimas da opressão e por aqueles que a combatem. O futuro desse combate incerto e as formas que assumira serão, sem dúvida, inspirados ou marcados pelas tentativas do passado: serão igualmente novos e totalmente imprevisíveis.<sup>6</sup>

Neste sentido, procurar-se-á falar do chapeado que espera o último trem para fazer um carroto e levar a comida para casa, do estivador cansado da falta de trabalho em seu porto em busca de outros lugares para garantir a sua sobrevivência e da família, das mulheres abandonadas por seus homens, agora em outros portos com outras mulheres, dos sindicalistas e de suas práticas políticas, enfim, dos trabalhadores e suas relações com o patronato e a sociedade em geral.

Por outro lado, surgiu a necessidade de mostrarmos, mesmo podendo parecer uma colcha de retalhos, uma recuperação histórica do período recortado, costurando as várias informações colhidas nos esforços de pesquisa, além de proporcionar aos futuros leitores uma imagem das peculiaridades e singularidades de uma cidade pela percepção de um historiador. Enfim, falar de um passado aberto às várias possibilidades de interpretação. Passado esse que, em nosso caso, se faz útil para a compreensão de um presente que teima em se perpetuar pela memória de que a cidade teria um futuro brilhante se os apitos de trens e navios tivessem continuado a acordar e despertar a cidade e os homens todos os dias.

---

<sup>6</sup> LÖWY, Michael. *Walter Benjamin: aviso de incêndio: uma leitura das teses “Sobre o conceito de história”*. Trad: Wanda Nogueira Caldeira Brant. São Paulo: Boitempo, 2005, p.159.

Antes de apresentarmos o mundo do trabalho do porto e da ferrovia, queremos mostrar um pouco da cidade de Camocim, cidade fincada quase no extremo oeste do Ceará, já próxima da fronteira com o Piauí, situada a 370 quilômetros da capital. O município possui dez por cento do litoral do Ceará, cerca de 60 Km de praias ainda quase inexploradas e desertas. Destarte, procuramos recuperar de forma mais fiel possível as singularidades dessa cidade nascida no regaço de um porto e num leito de uma ferrovia, comuns a tantas outras cidades, mas que despertaram o interesse e a análise do historiador em suas especificidades. Aliás, estes ícones, no caso de Camocim, permanecem na ordem do dia, seja na lembrança de seus habitantes no seu nostálgico recordar de fim de tarde ou mesmo nas criações de pintores locais, peças publicitárias e jornalísticas que procuram associar a estilização destes espaços – porto e ferrovia, como uma identificação do passado com o presente da cidade.<sup>7</sup>

Num esforço maior de mostrar a cidade, recuamos no tempo no sentido de mostrá-la já nos seus primeiros passos de seus contornos urbanos, não somente para justificar a viabilidade do estudo acadêmico, mas para dar uma panorâmica da cidade-objeto sobre a qual nos debruçamos. Por outro lado, no estágio em que se encontra o projeto, é necessário que se faça um deslocamento para além do porto e da ferrovia.

Mas, do que dispomos para traçar um perfil deste lugar que nasce das condições naturais para o ancoramento de embarcações? Mais uma vez a recorrência ao porto. Como escapar deste destino tão intrínseco? Através das pegadas deixadas pelos autores de parques documentos e outras fontes, tentaremos perceber no lugar, na cidade, essas referências quase todas ligadas ao porto e, posteriormente, à ferrovia. Neste sentido, a literatura e a imprensa são de grande valia para a recuperação de uma atmosfera recheada de outras trajetórias, dos mais diversos tipos de trabalhadores que a construíram.

Falar em trajetórias é sempre um esforço de construção de histórias e memórias, tanto de quem relembra quanto de quem analisa e seleciona. A crítica que se coloca a este tipo de história, feita a partir de depoimentos de documentos os mais diversos, dos microcosmos mais longínquos de um país (um porto perdido no imenso litoral brasileiro, localizado num estado pobre como o Ceará, por exemplo), é a de que ela não contribui

---

<sup>7</sup> Referência aos quadros pintados por artistas locais em que o porto e a Estação Ferroviária são as principais fontes de inspiração. Por outro lado, quase sempre os jornais ao associar uma imagem a Camocim, elegem o prédio da ferrovia, assim como as peças publicitárias das festas e eventos ocorridos na cidade estilizam este prédio como ícone.

para a afirmação de grandes planos historiográficos e se perde numa excessiva especialização dos temas. Contudo, para um outro segmento de profissionais que tem uma identificação com a História Social, uma visão a partir dos “de baixo” é importante para a compreensão da inserção dos mesmos no tecido social, principalmente a partir da obra de E. P. Thompson, *A formação da classe operária inglesa* (1963). Neste trabalho, o historiador inglês não se satisfaz apenas com o “papel desempenhado pelas mudanças econômicas e políticas na formação da classe, mas examina o lugar da cultura popular nesse processo”. Este avanço rumo à cultura abriu novas perspectivas teóricas e metodológicas para o que hoje se denomina História Cultural.<sup>8</sup>

A partir desses referenciais, desde a década de 1970 no Brasil, que a história operária passa a focar outros temas além do movimento operário, abordando principalmente aqueles que tratam do cotidiano, que privilegiam a experiência humana dos trabalhadores nos seus processos de diferenciação, suas características individuais de comportamento, assim como suas identidades coletivas.

Dito desta forma, as experiências vividas por estivadores, salineiros, pescadores, ferroviários, portuários etc, que se embaralham com suas memórias, que se renovam e se reinventam quando o pesquisador lhes instiga a falar sobre o passado, torna-se um filão excelente para o trabalho do historiador. Portanto, esta é uma pesquisa que procura se filiar teórica e metodologicamente na recente produção historiográfica que busca uma revitalização dos estudos sobre os “mundos do trabalho e da cultura”<sup>9</sup>, sobretudo no que diz respeito ao deslocamento do paradigma do eixo Rio-São Paulo para um “aprofundamento dos estudos regionais”, como propõe a historiadora Sílvia Petersen. Por outro lado, focar os trabalhadores urbanos camocinenses é uma tentativa de contribuir e “dar continuidade aos estudos por setor de produção e por categorias de trabalhadores”, sinalizados, por exemplo, pelos trabalhos de Fernando Teixeira da Silva.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> BURKE, Peter. *O que é história cultural?* Trad. Sérgio Góes de Paula. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2005, p.30.

<sup>9</sup> Para um percurso da produção historiográfica sobre o movimento operário no Brasil, ver: BATALHA, Claudio H. M. A historiografia da classe operária no Brasil: trajetória e tendências. In: FREITAS, Marcos Cezar (org.). *Historiografia brasileira em perspectiva*. 3ª ed. São Paulo: Contexto, 2000, p. 145-158.

<sup>10</sup> PETERSEN, Sílvia R. F. Cruzando fronteiras: as pesquisas regionais e a história operária brasileira. Texto apresentado no Seminário “AEL 20 anos”, Arquivo Edgard Leuenroth/IFCH/UNIAMP, Campinas, 1994; SILVA, Fernando Teixeira da. *A carga e a culpa*. Os operários das Docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade 1937-1968. São Paulo/Santos, Hucitec/ Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

Em recente artigo, o historiador argentino Norberto Ferreras também nos chama a atenção para a renovação dos estudos sobre os “mundos do trabalho”, apontando que a classe pode e deve ser estudada no seu fazer-se e refazer-se, a partir de “uma construção histórica, considerando as diversidades de cada local e situação”.<sup>11</sup> É o que pretendemos estudando o pequeno *locus* do porto e da ferrovia camocinense, o que nos possibilita lançar luzes para a compreensão dos diversos universos da experiência dos trabalhadores urbanos do Brasil.

Neste sentido, para além das agências institucionalizadas, os trabalhadores agora serão vistos como sujeitos de sua própria história, ativos no processo de constituição das relações de produção do trabalho, vivendo os embates e as tensões decorrentes desse processo com as outras classes, criando suas estratégias de sobrevivências, enfim, como ensina E.P. Thompson, “fazendo-se” no âmbito das experiências sociais.

Ao discorrer sobre esta trajetória, contudo, é necessário mapear, mesmo que minimamente, os espaços de trabalho já referidos acima. Com efeito, há uma imediata associação do passado da cidade de Camocim com o porto e a estrada de ferro. Essa vinculação se realiza quase sempre com o imaginário do auge das atividades exercidas nesses espaços do trabalho; de certo “glamour”<sup>12</sup> do movimento proporcionado nessas frentes de trabalho que abrigavam uma considerável parcela da população economicamente ativa de então.

Deste modo, existe uma lembrança nostálgica destes tempos permeada nas memórias revividas nos depoimentos, como um tempo em que a cidade era mais movimentada do ponto de vista econômico, político e cultural. Para nós que crescemos no ocaso dessas atividades, o imaginário desse tempo áureo contado nas conversas de calçada no fim de tarde, ou nas várias reportagens e estudos que destacaram esse “crime perpetrado contra o povo camocinense”, quando da desativação desses espaços de trabalho, por muito tempo nos impediram de realizar um devido distanciamento para termos uma compreensão mais isenta dessa realidade.

Embora saibamos da impossibilidade de se separar a dança do dançarino, este parece ser um desafio que se põe ao historiador que quer se ver livre da pecha de

---

<sup>11</sup> FERRERAS, Norberto O. História e Trabalho: entre a renovação e a nostalgia. In: *Trajetos*. Revista do Programa de Pós-Graduação em História Social e do Departamento de História da UFC. V.1, n.2 (junho de 2002). Fortaleza: Departamento de História da UFC, 2002, p. 51-67.

<sup>12</sup> Uma outra faceta desse imaginário é a reinvenção da memória dos espaços do porto e da ferrovia nos trabalhos de pintura feitos por artistas locais.

banalizar a realidade. O trabalho e os trabalhadores não estavam apenas circunscritos nas lides de trabalho do porto e da ferrovia, contudo, pensamos que o mergulho nestas mesmas memórias recorrentes a estes espaços, que, sem dúvida, faz parte de um passado também recorrente, se possam encontrar saídas para a recuperação e compreensão de outras histórias.

Neste sentido, a busca de “fins cognitivos”, como diz o historiador italiano Carlo Ginzburg, com uma diversidade de fontes e de fronteiras com outras ciências é que nos permitirá pintar a Camocim mais próxima de uma realidade histórica. Os pintores e os literatos que pintaram e escreveram sobre a cidade são nossos parceiros, sempre tendo em vista o perigo que Ginzburg coloca sobre “às teorias da moda que tendem a esfumar, até torná-los indistintos, os limites entre história e ficção”. E, com certeza, a tradução mais cabível para o que queremos expressar nesse momento com relação ao meu objeto de estudo seria a tradução que Ginzburg fez sobre um personagem de Proust quanto à possibilidade de se contar uma guerra como um romance. “Mesmo supondo-se que a história seja científica, ainda assim seria preciso pintá-la como Elstir pintava o mar, ao revés”.<sup>13</sup>

Partindo desses pressupostos teóricos, pensamos que os estudos sobre os trabalhadores urbanos assumem novos contornos. Há, sem dúvida, uma revisão de posturas de uma historiografia tradicional de matriz sociológica generalista, e passa-se a mergulhar nas especificidades e peculiaridades destes trabalhadores, buscando análises que possam contribuir para uma nova concepção do fazer histórico desse campo, notadamente àqueles que se debruçam sobre o universo cultural das pessoas comuns. Para isso, a perspectiva aberta pela história regional, desvinculada daquela tentativa de se fazer várias histórias regionais, que somadas comporiam uma história da nação, é capaz de lançar luzes para a compreensão das complexidades dos temas, justificando, assim, sua viabilidade e substância demonstrada atualmente pelos centros de pesquisa e a proliferação de trabalhos na área.

Fundamentando-se nestes pressupostos, entendemos que as perspectivas de realização deste trabalho podem se estribar tanto na apreciação das categorias específicas de trabalhadores, penetrando em suas condições de vida e nas formas de organização no mundo do trabalho, quanto nas histórias individuais de trabalhadores

---

<sup>13</sup> GINZBURG, Carlo. *Olhos de madeira*. Nove reflexões sobre a distância. Trad. Eduardo Brandão. São Paulo: Companhia das Letras, 2001, p. 41.

anônimos e militantes, ou ainda, mais especificamente enfocando uma cidade de interior como Camocim, palco da presença sociocultural destes trabalhadores e de associações de classe.

Pretendemos estruturar a tese em quatro capítulos. No primeiro, apresentamos a cidade que se gera e se ergue às margens do porto e do leito da ferrovia. Antes, as primeiras tentativas de colonização do território cearense e suas ligações com o porto de Camocim. Com efeito, é com a chegada dos primeiros emigrantes vindos de Tutóia, Maranhão, ao final do século XVIII, que o porto começa a ser explorado economicamente. Com a chegada da ferrovia em 1877, o processo de emancipação do até então povoado é desencadeado, culminando com a criação do município em 1879. Não somente em seu aspecto físico-geográfico a cidade é mostrada, mas, principalmente, quem a constrói e como a constroem. Neste sentido, as impressões dos primeiros cronistas, assim como dos atuais que relembram uma cidade de outrora, serão recuperadas. A cidade passa por essas histórias recolhidas nos poucos documentos que denunciam sua evolução como aglomerado urbano, mas também retratam seus conflitos, suas instituições, suas ideologias. Enfim, procuramos dar uma visão panorâmica sobre o período recortado da pesquisa no sentido de situar o objeto, percorrendo os principais momentos dessa construção.

Assim sendo, pretendemos apresentar não somente o campo de atuação destes trabalhadores, a cidade que se gestou nas atividades do porto e da ferrovia, mas também, percorrer as trajetórias de vida desses homens e mulheres que viveram e revivem esta história que ora nos propomos a contar, sabendo evidentemente o quão dificultosa é a tarefa. Sem esquecermos, contudo, do prazer que proporciona o desfiar das experiências desses personagens no labor diário na oficina de Clio.

No segundo capítulo, nos detemos mais especificamente no que chamamos de atividade porto-ferroviária, isto é, no período em que a cidade experimenta o auge dessa relação econômica com importantes desdobramentos nas áreas política e cultural. Daí, atentarmos bastante para o processo de ocupação regional proporcionado pelo porto e ferrovia nos vários períodos de seca, assim como das disputas da regionalização econômica que abrange os portos do Ceará e dos problemas decorrentes desse embate. Por conseguinte, discorreremos sobre o processo de desativação desses espaços de trabalho e os problemas decorrentes para a cidade.

No terceiro capítulo, que é o mais extenso, a tônica é a presença dos trabalhadores no mundo do trabalho, assim como uma abordagem mais enfática da cultura e do cotidiano dos mesmos (colocada sem maiores preocupações nos capítulos anteriores). Para isso, pretendemos analisar uma documentação sindical que informa sobre os passos e processos que estes trabalhadores sofrem na construção de suas experiências em Camocim e em outros portos do país, com as agências institucionalizadas. Portanto, estivadores, portuários, salineiros, dentre outros, são abordados nesses aspectos.

A memória desses trabalhadores também será usada para compreendermos os meios de apropriação dos discursos a cerca do mundo do trabalho e da cultura. Essa memória, recolhida nas entrevistas registram outras possibilidades de compreensão do cotidiano destes trabalhadores que se dispuseram a narrar suas histórias de vida, permitindo uma análise qualitativa, visto ser “capaz de transmitir uma experiência coletiva, uma visão de mundo tornada possível em determinada configuração histórica e social”.<sup>14</sup> Neste sentido, percebemos que o narrador e a arte de narrar ainda subsiste entre estes trabalhadores, alguns marinheiros, como o Sr. Euclides Negreiros, de acordo com a definição clássica de Walter Benjamim.<sup>15</sup>

O relato do nosso depoente, por sua lucidez demonstrada aos 90 anos, assim como de outros depoentes, corrobora aquilo que o historiador Antonio Montenegro observa em “Padres e artesãos: narradores itinerantes”, a despeito das influências atuais exercidas, principalmente pela televisão que limitam o tempo das pessoas para as conversas e o exercício da arte de narrar. Na riqueza destes depoimentos, percebe-se a vitalidade destes testemunhos para a história, pois, como diz o autor acima referido: “Assim, podemos descobrir práticas que vão sendo recriadas, reinventadas, nos interstícios de um tempo em que o sonho e a utopia, enquanto projeção de diferentes futuros, parecem ter perdido a força”.<sup>16</sup>

Os vários processos criminais por nós compulsados também formarão um outro *corpus* documental que nos auxiliará em recuperar histórias desses trabalhadores em sua

---

<sup>14</sup> ALBERTI, Verena. “Histórias dentro da História”. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.) *Fontes Históricas*. São Paulo: Contexto, 2005, p.163.

<sup>15</sup> Para Walter Benjamim existiriam dois tipos de narrador: “o camponês sedentário e o marinheiro comerciante”, que, por usarem uma “forma artesanal de comunicação”, estariam condenados à extinção. BENJAMIM, Walter. *Obras escolhidas: Magia e Técnica, Arte e Política*. São Paulo: Brasiliense, 1985, p.199 e 205. Para um contraponto quanto à extinção do narrador, ver: MONTENEGRO, Antonio. “Padres e artesãos: narradores itinerantes”. In: *História Oral: Revista da Associação Brasileira de História Oral*, n.4, jun.2001. São Paulo: Associação Brasileira de História Oral, v.4, p. 39-54.

<sup>16</sup> MONTENEGRO, Antonio. *Op. cit*, p.40.

inserção nas frentes de trabalho e seu relacionamento com outros segmentos da sociedade. Os processos criminais, nesta ótica, serão importantes para que se observe aquilo que eles possuem de mais rico e mais instigante para o trabalho do historiador: “desbravar o caminho em direção aos atos e representações que expressam, ao mesmo tempo que produzem, estas diversas lutas e contradições sociais”.<sup>17</sup>

Finalmente, no quarto capítulo evidenciaremos a cultura política desses trabalhadores, suas práticas associativas, simbólicas, de lazer, dentre outras, que pulsam na documentação em histórias interessantes de pessoas comuns. Desta forma, os momentos de festa, de luta, os espaços de sociabilidade, os conflitos sociais, as estratégias de sobrevivências, as práticas de rivalidade e solidariedade entre os trabalhadores, serão ressaltados e analisados.

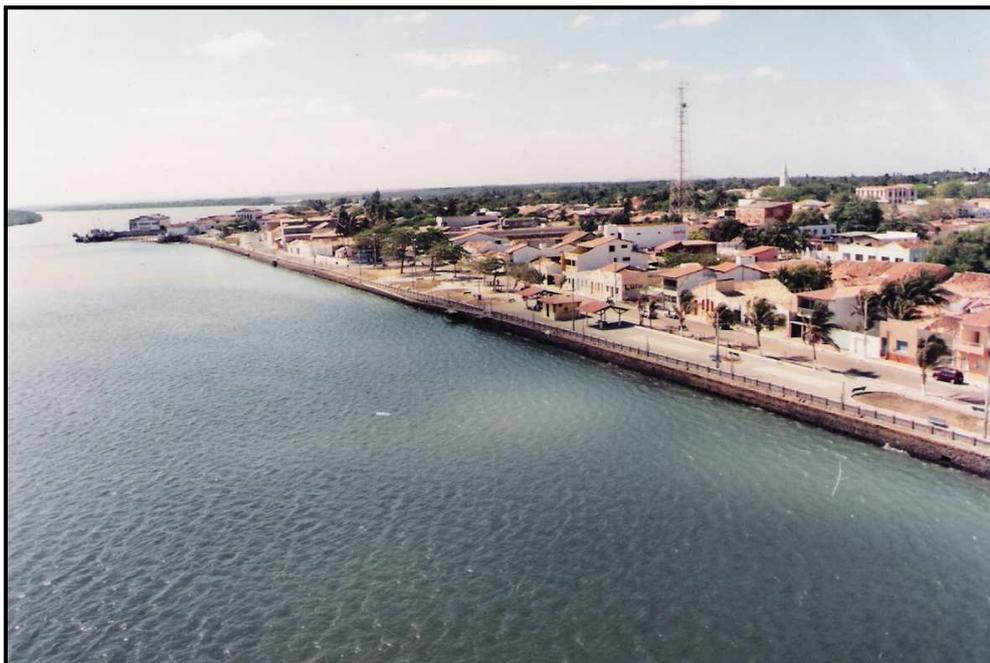
Aqui começa o esforço de se construir uma tese tendo como objeto uma cidade com seu povo e sua cultura. Tendo como delimitação o conjunto dos trabalhadores urbanos, pretende-se mostrar que o mundo do trabalho, mesmo numa cidade pequena como Camocim, possui suas peculiaridades e similitudes com outros centros, como mostram os estudos sobre os grandes portos do país. Nos desdobramentos que se seguem procuraremos analisar como a experiência dos trabalhadores camocinenses poderá contribuir para uma reflexão sobre a historiografia do tema.

Neste sentido, nosso objetivo é colocar mais um esforço de pesquisa na construção de uma história onde estes trabalhadores são recuperados em suas ações mais triviais do cotidiano. Essas ações vão desde o rememorar de suas lembranças sobre os espaços do trabalho da cidade, as polêmicas no âmbito do sindicato salvas nas atas, os conflitos entre polícia e trabalhador registrados nos processos criminais, os momentos do protesto e da festa capturados em algumas fotografias etc. Enfim, fragmentos e evidências deixados por estes atores que consciente ou inconscientemente traçaram um sentido de suas existências no tempo e no espaço, hoje sendo apropriadas e analisadas pelo historiador.

---

<sup>17</sup> CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar & botequim*. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque. 2ª edição. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001, p.42.

## CAPÍTULO I



2. Vista aérea da zona portuária de Camocim-CE. Foto: Vando Arcanjo.

*A primeira premissa de toda a história é obviamente a existência de seres humanos. Portanto, o primeiro fato a ser verificado é a organização física destes seres e sua decorrente relação com o resto da natureza.*

(Karl Marx, *The German Ideology*.  
Moscow, 1968, p.31)

A epígrafe acima, embora que recortada da conjuntura social em que Marx bebeu, não serve apenas como um floreio estilístico. Antes, porém, parece ser uma conclusão a que o filósofo chega após manusear suas ferramentas para compreender a sociedade em que vivia, legando ao mundo uma nova forma de pensar as relações sociais existentes. É nesta direção que se pretende chegar, ou seja, capturar a existência destes seres humanos, trabalhadores desse microcosmo que é Camocim e perceber as relações por eles tecidas nesse espaço.

Deste modo, este capítulo trata de dar conta de uma narrativa que cuide de esmiuçar, o mais fundo possível, baseado nas fontes disponíveis, as histórias em que os trabalhadores são protagonistas ou coadjuvantes no cenário citadino que descortina e

esconde o universo dessas relações, no interessante movimento onde a história e a memória se produzem, se inventam e se cristalizam.

Por outro lado, a intenção de mostrar a “organização física destes seres” não servirá apenas como recurso panorâmico ou de contextualização do objeto estudado, visto que esse expediente não foi de todo superado na elaboração dos estudos sobre o mundo do trabalho. O que se pretende é procurar aliar a isto o entrelaçar das tramas e trajetórias de vida dos nossos personagens com os espaços das relações de trabalho vivenciadas nos seus cotidianos, que, sem dúvida, perpassam pela formação concomitante do espaço urbano de Camocim.

Nesta perspectiva, Camocim é a cidade que se ergue à beira mar com seus trapiches, armazéns e movimentada zona portuária, mas também é a que exporta homens com sua força de trabalho para a experiência e a sobrevivência adquiridas em outros portos do país. A cidade é a que recebe diariamente o trem para “dormir” em sua gare majestosa e proporciona um sono tranqüilo para aqueles que conseguem um posto de trabalho na ferrovia, porto seguro para centenas de famílias. Mas também é aquela que desperta seus filhos para a defesa veemente dos seus empregos na estrada de ferro quando querem usurpá-la. Neste momento, a cidade e os homens vivem e interagem entre o porto e a estação.<sup>18</sup>

Contudo, apesar de ser este o espaço que movimentava e dava vida à cidade por sua visibilidade econômica, não se pode esquecer de outros lugares que hoje ativam as lembranças de velhos depoentes. A própria documentação aponta para os conflitos ocorridos nas salinas, para as cantorias e maxixes nos bairros mais afastados. As ocorrências nos interiores dos navios, nos sindicatos, cabarés e nas ruas mostram a diversidade desse cotidiano expressado nos relatos, nas histórias e memórias que agora vamos desfiar.

---

<sup>18</sup> Referência ao episódio acontecido entre novembro de 1949 e janeiro de 1950, quando a população ficou de prontidão não deixando que o trem saísse da estação, face aos rumores de que estariam sendo transferidos funcionários e as oficinas de manutenção para Sobral e Fortaleza. Mais a frente, trataremos melhor dessa questão.

## 1. O Velho Lobo do Mar e outras histórias

As surpresas durante um percurso de pesquisa dessa natureza são muitas. Depoentes em potencial completam seus ciclos vitais sem dizer adeus no momento em que se preparavam para realizar uma entrevista importante, outros se fecham com suas memórias, sabe-se lá por quais razões ou vicissitudes, e passam a evitar a possibilidade de compartilhar suas vivências com o pesquisador. No entanto, outros aparecem como que milagre, prontos para ouvir e serem ouvidos, cuja predisposição surpreende pela consciência de que aquilo que sabe pode render uma boa história.

É o que acontece com o Sr. Euclides Negreiros,<sup>19</sup> que assim se apresentou quando nos concedeu uma longa entrevista, por ocasião de sua mais recente temporada de férias na cidade. Ele incorpora e aceita mesmo a indicação de que sabe bastante sobre os primeiros tempos da cidade, do alto de seus 90 anos. Sua voz ainda segura e firme aliada à lucidez que demonstra na rememoração dos fatos, parece contrastar com sua estatura física baixa, mas, no entanto, isso parece se agigantar ainda mais quando percebemos seu andar firme numa breve caminhada à beira mar.

Seu desfiar de lembranças se caracteriza por um esforço quase didático de organizar o depoimento, talvez herança da sua formação militar. Começa por narrar sua infância na cidade de Camocim, para depois percorrer outros lugares, conforme vão acontecendo os fatos que julga importante lembrar. Contudo, a nostalgia de uma paisagem imorredoura da cidade na sua movimentação portuária e, concomitante, na lenta passagem do tempo em intermináveis conversas dos moradores à sombra de castanholeiras e tamarineiras, predomina na sua narrativa.

São relatos relembrados com certo humor e saudosismo que contemplam a chegada dos homens do mar, de várias nacionalidades e lugares, bastante iniciados na linguagem universal do amor a desfilar com suas namoradas pela orla – fossem prostitutas ou moçinhas casadoiras, com suas rústicas esteiras embaixo dos braços em busca de um lugar mais apropriado para pôr em prática os embates libidinosos. Causos contados de trabalhadores que se esquecem de voltar para casa após a lida e a farra no porto, que deitam os corpos nos vagões dos trens e quando acordam já estão em outras cidades. As memórias de rixas com os habitantes da vizinha cidade de Granja. Os casos

---

<sup>19</sup> Trata-se do Sr. Euclides Negreiros, catraieiro, marítimo, marinheiro, 90 anos. Entrevista concedida em 25 de abril de 2007. Camocim-CE, por ocasião de sua última estada na cidade.

de moradores que viram personagens de assombração a espantar os incautos nas noites escuras da cidade, enfim, as lembranças do Sr. Euclides Negreiros são como *flashes* a iluminar um tempo perdido, mas revivido com incríveis detalhes pelo velho lobo do mar, que, vez por outra, volta a Camocim para se alimentar de sua maresia.

O porto, logo, como não poderia deixar de ser, é uma recorrente na fala do Sr. Euclides. Desde menino sua memória vai se constituindo como um crescente até atingir o ápice da carreira na Marinha do Brasil: “Quando eu era menino, subia nos navios para vender laranjas e soins para os marinheiros ingleses (...) eu pegava os macaquinhos, dava de comer e amansava para vender prá eles”.<sup>20</sup> O menino Euclides desde cedo se mostrara ativo. Aos doze anos, aprendera a se comunicar em inglês com Ernesto Menezes, trabalhador de uma das várias casas comerciais que se instalaram em Camocim, nas primeiras décadas do século XX. Aproveitando a intensa movimentação proporcionada pelos negócios que se utilizavam dos serviços do porto e da ferrovia, Ernesto, às vezes, realizava a tarefa de intérprete nessas transações e o menino Euclides levava-lhe laranjas, abundantes em seu quintal, em troca das “aulas”.

Quando os navios ancoravam nos trapiches, o pequenino Euclides subia neles para negociar e colocar em prática seu inglês rústico aprendido na beira da praia. Essa aprendizagem, segundo ele, lhe facilitaria mais tarde cursar termodinâmica em Nova Iorque e se tornar professor da área na Marinha de Guerra do Brasil. Outros relatos e crônicas dizem também que as prostitutas entabulavam pequenos diálogos em inglês com seus clientes e pretendentes. A convivência forjada nestes espaços, aliás, muito comuns nas áreas portuárias de todo o mundo, levavam às inevitáveis trocas culturais e, digamos, lingüísticas.

O porto de Camocim, portanto, fio condutor das lembranças do Sr. Euclides Negreiros, é o espaço inicial onde se constituirão as primeiras referências à futura cidade próspera que se ergue à sua sombra e onde o *locus* do trabalho estabelecerá suas relações. Mas, ainda recorreremos ao longo de todo o texto às histórias contadas pelo Sr. Euclides, para compreendermos e analisarmos melhor os aspectos que queremos focalizar neste estudo. Nas próximas três páginas, resumimos como o porto se constituiu como marco inicial, não somente quanto às referências históricas, mas sua importância como espaço do trabalho na economia regional.

---

<sup>20</sup> Soim é um pequeno macaco muito comum no território brasileiro. Entrevista com o Sr. Euclides Negreiros, marinheiro, 90 anos. 24 de abril de 2007. Camocim-CE.

No cenário da colonização brasileira, a capitania do Ceará sofreu um processo tardio de exploração, muito por sua condição de subordinação oficial às capitanias de Pernambuco e Paraíba, sem falar do descaso de seu donatário João de Barros, que não chegou a tomar posse da mesma. No intervalo de 1594 a 1614, o porto de Camocim serviu como ponto estratégico do aparato militar vindo de Pernambuco para combater os franceses no Maranhão. Daí decorrem as primeiras referências sobre a região, como sendo um lugar de passagem, descanso e abastecimento das tropas portuguesas. Por outro lado, o intenso tráfico de nossa fauna e flora realizado entre os índios Tabajaras e os franceses na Serra da Ibiapaba pelo rio Camocim, despertou a necessidade dos portugueses de restabelecer o domínio português na região. Efetivamente, Pero Coelho acaba vencendo os franceses em 1604, iniciando, por assim dizer a colonização da capitania<sup>21</sup>.

A região seria ainda explorada pelos holandeses quando do governo de Maurício de Nassau sediado em Pernambuco. Gedeon Morris comprovou as notícias das possibilidades de exploração de sal e da viabilidade do porto já descritas em expedição anterior por seus compatriotas, o mercador Hendryck Hendrykssen Cop e do capitão Claes Adriassen Cluyt de Ackersloot.

Na descrição de Gedeon Morris, a salina encontrada era rendosa e distava da costa apenas 1700 passos. O porto, já confirmando sua vocação natural, se prestava às operações de carregamento de navios. O explorador holandês faz referências às tribos indígenas tapuias que viviam na região – trinta no total, sendo dez suas aliadas. Isso fez com que ele projetasse penetrar mais para o interior com a finalidade de atrair “mais índios para os seus homens através de atitudes humanas e de bom tratamento”. Morris aproveita a expedição e prepara provavelmente uma boa quantidade de pau violeta, madeira corante existente na região para exportação. O emissário de Maurício de Nassau procurou desenvolver a contento sua missão como *commandeur* no Ceará.<sup>22</sup>

Aliás, a exploração de salinas na Capitania do Ceará pode abrir alguns questionamentos ainda não levados na devida conta pela historiografia, principalmente

---

<sup>21</sup> PINHEIRO, Francisco José. Mundos em confronto: povos nativos e europeus na disputa do território. In: SOUZA, Simone de (org.). *Uma nova história do Ceará*. 3ª. ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004, p.38

<sup>22</sup> KROMEMEN, Rita. *Mathias Beck e a Cia. das Índias Ocidentais*. O domínio holandês no Ceará colonial. Fortaleza: UFC, 1997, p. 56. Diz ainda a mesma autora em nota ao texto citado: “A notícia de Morris data de 08.10.1641. Os holandeses erigiram um forte em Camocim; além disso, também em Jericoacoara, e bem possivelmente depois de novembro de 1641 sendo administrado por Jorge Evers”.

aquela que privilegia os estudos econômicos nessa área no Centro/Sul do país.<sup>23</sup> Um deles é o comércio desse produto entre as capitanias do Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco, utilizado na produção da carne de charque ou carne do Ceará. Um outro aspecto é a percepção de que as relações comerciais na colônia nem sempre obedeciam aos esquemas proibitivos do pacto colonial e assim adquiriam dinâmicas próprias, além de se poder investigar o quanto essa atividade pode ter interferido na formação das elites provinciais, quase sempre associadas à exploração da cana-de-açúcar e à pecuária.

Essas são conclusões preliminares de um estudo ainda inédito sobre esta atividade industrial no Ceará, mais especificamente no porto de Aracati, realizado pelo historiador Almir Leal de Oliveira, mas que guarda alguma relação com o porto de Camocim (vide os estudos dos holandeses na exploração e salinas na região). Ele traz à tona um documento sobre a entrada de barcos neste porto, entre 1767 e 1776<sup>24</sup> ainda não utilizado pela historiografia cearense sobre as charqueadas, principalmente os trabalhos elaborados pelos historiadores Geraldo Nobre e Valdelice Carneiro Girão. Além de mostrar a quebra do monopólio do comércio do sal instituído pela Carta Régia de 1690, o movimento dos barcos aponta para uma “intensa atividade de produção e comércio de sal entre as capitanias do Rio Grande do Norte e do Ceará”.<sup>25</sup> Camocim também faria parte deste comércio, embora Aracati fosse, até o início do século XIX, o grande centro dessa atividade. Pelo estudo supracitado, sabe-se que a maioria dos barcos tinha como origem/destino Pernambuco (16 dos 19 barcos registrados).

O porto de Camocim, pelo que se pode perceber, fazia parte dessa dinâmica econômica não somente entre as capitanias da costa Leste-Oeste, mas também com as capitanias do sul:

Também foi registrado um barco de 1767 que tinha a sua origem/destino o porto do Rio de Janeiro, contrariando a Carta Régia de sete de fevereiro de 1701, que proibia o comércio direto entre as capitanias do norte com as capitanias do sul. Os outros registros indicavam escalas realizadas no porto de Assu no Rio Grande do Norte, e no porto de Camocim, no litoral norte do Ceará.<sup>26</sup>

---

<sup>23</sup> Cf. SIMONSEN, Roberto. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1931; ELLYS, Miriam. *O monopólio do sal no estado do Brasil (1631-1801)*. São Paulo: FFCL/USP, 1955 e OLIVEIRA, Almir Leal de. “A força periférica da empresa comercial do charque: o Ceará e as dinâmicas do mercado atlântico (1767-1783)”. In: PEREIRA, Magnus (org.) *et alli. VI Jornada Setecentista de Conferências e Comunicações*. Curitiba, CEDOPE/Aos 4 Ventos, 2006.

<sup>24</sup> OLIVEIRA, Almir Leal de. *Op. cit.* O documento utilizado é o *Livro de Registro de Entrada dos Barcos no Porto da Vila de Aracati*.

<sup>25</sup> OLIVEIRA, Almir Leal de. *Op. cit.* p.115.

<sup>26</sup> Id. *ibid.* p.114.

De posse desses dados, acredita-se que o porto de Camocim escoava uma pequena produção de sal a ser utilizado nas oficinas de Aracati e outras capitanias, visto que o charque produzido nas cabeceiras dos rios Coreaú e Acaraú só teria projeção comercial mais tarde pelos portos de Camocim e Acaraú, respectivamente. Contudo, isto é um dado novo, uma vez que os registros de exploração do porto que existinham, datavam de 1792, com a chegada de pioneiros vindos do Maranhão. O que se conclui que essas transações esporádicas, assim como a condução de barcos ao canal do porto, muito provavelmente tiveram a presença de indígenas locais.

Nesse momento, já se apresentava uma vocação para a exploração das potencialidades portuárias. No final do século XVIII (1792), chegam a Camocim, procedentes de Tutóia (Maranhão), Gabriel Rodrigues da Rocha com sua família composta de mulher e dos filhos - Joaquim Gabriel da Rocha (casado) e José Gabriel da Rocha (solteiro) - para explorar a praticagem da barra do Rio Camocim (ou Rio da Cruz, denominação mais antiga ou Coreaú, nome atual). Segundo conta a tradição, os maranhenses aprenderam os mistérios da navegação do rio com um velho índio da nação Tremembé que morava com alguns outros índios no lugar.

Nesta pequena passagem pelo Ceará colonial, percebe-se que a região de Camocim não pode ser mostrada ou estudada sem se fazer referência a essa ligação umbilical com o seu porto. Não se trata de uma condição determinante do espaço geográfico, mas, é por ela, e através dela, que os diversos estudos invariavelmente tratam. Posteriormente, se agrega ao porto a ferrovia. Como que trilhando por um caminho de ferro, os estudos passam a evidenciar mais fortemente essa combinação, mudando apenas os enfoques, mas não resistindo ao poder e ao fascínio que essas duas frentes de trabalho proporcionaram para a cidade de Camocim.

Feita esta pequena contextualização que mostra como o porto se prestou para as necessidades locais e regionais, seguimos na análise que desemboca no cerne do objeto que pretendemos mostrar, isto é, o espaço das relações vivenciadas pelos trabalhadores que se constroem entre o porto e a ferrovia e, por extensão, todo o núcleo urbano que nasce e cresce a partir das atividades laborais que resultam dessa conjugação. O porto, neste sentido, é condição essencial para o surgimento da ferrovia, sendo elevado à justificativa política, e, para alguns analistas da época, mais política do que técnica.

Nesta perspectiva, o porto de Camocim é apresentado como justificativa para o traçado da Estrada de Ferro de Sobral. Já no ocaso do Império, sem que fosse preciso vender as jóias reais, o governo socorreria os flagelados da seca de 1877 com um caminho de ferro que o ligaria à cidade de Sobral, então cidade mais importante da região por sua atividade pecuária. A construção da ferrovia favoreceu Camocim, na época distrito do município da cidade de Granja, trazendo um bom número de emigrantes e a conseqüente emancipação política em 1879.<sup>27</sup>

A seca de 1877 foi causadora de uma onda de migração no Ceará. O historiador Tyrone Apollo Pontes Cândido, em *Trem da Seca*, nos informa desse movimento. Internamente, nos meses de março e abril daquele ano, milhares de sertanejos iniciam esses deslocamentos “em direção aos centros mais férteis, como as serras de Baturité, Araripe, Maranguape e Ibiapaba, o vale do Parnaíba, no Piauí, ou as cidades litorâneas (Camocim, Aracati e, principalmente, Fortaleza)”.<sup>28</sup> Calculados em 250 mil o número de flagelados necessitados dos socorros governamentais, a maioria dessas pessoas se concentrava em Fortaleza. Autoridades constituídas dos outros municípios alarmados com este número assustador, também reclamam dos governos estadual e federal recursos para minorar os efeitos da seca.

Uma outra medida apontada como solução para o problema foi a “emigração para fora”, face aos poucos recursos para atender toda a demanda interna. A maioria que desejava tentar a sorte lá fora buscava as províncias do Maranhão, Pará, Amazonas, Espírito Santo ou São Paulo. O próprio governo provincial de Ferreira Aguiar incentivou sobremaneira esta prática, criando “facilidades para a emigração para outras províncias” e justificando que “a caridade particular havia se esgotado e os gêneros enviados pelo governo não poderiam manter por tempo indefinido aquela população adventícia”.<sup>29</sup>

Aliás, abrindo um parêntese neste tópico, mas que tem estreita correlação com os movimentos migratórios, este tipo de solução apontada acima, da “migração para fora”, seria ainda utilizada e incentivada em outros momentos para os desvalidos do Nordeste e os pobres de outras regiões. Toda uma estrutura de recrutamento e triagem foi montada

---

<sup>27</sup> O município foi criado pela Lei Provincial N° 1849 de 29/09/1879. Em 1883, Camocim, sede do núcleo municipal, foi elevada à categoria de Vila, cuja instalação se deu a 8 de janeiro e a cidade em 17 de agosto de 1889, pela Lei Provincial N° 2162.

<sup>28</sup> CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. *Trem da Seca*. Sertanejos, retirantes e operários. (1877-1880). Coleção Outras Histórias – 32. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2005, p.41.

<sup>29</sup> CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. *Op. cit.*, p. 52.

no Ceará pelo Estado Novo, naquilo que ficou conhecido oficialmente como SEMTA – Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia. A logística de recrutamento se utilizaria da estrutura dos portos, através dos navios do Lloyd que saíam dos portos nordestinos lotados de homens, mulheres e crianças de todas as partes do Brasil, atraídos pelas histórias de enriquecimento fácil. No roteiro da distribuição, esse contingente humano era desembarcado no Maranhão, Belém, Manaus, Rio Branco e outras cidades menores nas quais as turmas de trabalhadores seriam entregues aos seringalistas (donos dos seringais), que deveriam levá-los até as colocações (locais de extração da borracha) onde, finalmente, cumpririam seu dever para com a pátria, segundo o discurso oficial.

Levas de trabalhadores cearenses, entre estes alguns camocinenses, partiram para os seringais convencidos de que era a melhor opção diante da convocação para o esforço de guerra: ou iriam para a Amazônia embalados pela mobilização do *slogan* “Borracha para a Vitória” ou seguiriam para as *fronts* de batalhas na Europa para combaterem os exércitos italianos e alemães. Foi o caso do rapaz abaixo mencionado, citado em ação declaratória por uma irmã junto à justiça local no ano de 1986:

Gerardo Fontenele Lima, atualmente em lugar incerto e não sabido, vez que em junho de 1942 saiu de casa, deixando seus pais e irmãos por ter sido convocado pela ‘SEMTA’, instituição que naquela época recrutava jovens para trabalhar nos seringais da Amazonas que também eram conhecidos como Soldados da Borracha na época da Segunda Guerra Mundial e nunca deu notícia de vida ou morte, sendo totalmente ignorado seu paradeiro, dada a inexistência de qualquer notícia ou simples informação a seu respeito, por este longo período de tempo.<sup>30</sup>

Este exemplo serve como ilustração desse movimento migratório. O mesmo porto que atrai levas de retirantes é o caminho de saída para os trabalhadores locais na busca de outros lugares que os seduzem pela sobrevivência ou pela riqueza. Voltemos, portanto, para as referências da “migração para dentro”, que afetou o cotidiano dos habitantes da cidade de Camocim.

Segundo relatos referentes ao período, ao final do século XIX, a cidade de Camocim contava com uma população advinda estimada em cinco mil pessoas, advindas principalmente de Mombaça, cidade do sertão central do Ceará, tangidas da

---

<sup>30</sup> Ação declaratória – Nº 2526. Autora: Angelita Ferreira Fontenele, fl. 2, Ano: 1986. Cx: 114.

seca e atraídas pela prosperidade do porto.<sup>31</sup> Um outro motivo de atração destes retirantes para Camocim foi o anúncio do início da construção da estrada de ferro. Isso acarretou problemas para Rocha Dias, engenheiro chefe do empreendimento, face ao grande número de flagelados atraídos pela notícia, além de provocar o medo do amotinamento. Como medida cautelar, o engenheiro empregou inicialmente os que chegaram primeiro nos serviços de abertura de picadas. Os demais, à medida que chegavam iam sendo alistados para trabalharem quando começasse realmente a construção da estrada. Além disso, dividiu seu estoque de gêneros em forma de empréstimo com a comissão de socorros públicos local para ser distribuído entre os necessitados.<sup>32</sup>

Um debate interessante neste momento era o que envolvia engenheiros e políticos sobre o uso dessa mão-de-obra excedente, que denunciava um conteúdo, digamos, filosófico, do controle social pelo trabalho, que acabou evoluindo para formas de disciplinarização mais contundentes, como o tolhimento do tempo livre e até de torturas dos flagelados nestas frentes de trabalho.<sup>33</sup> Embora o Instituto Politécnico, sob a direção do Conde D’Eu, tocasse de forma original num dos pontos cruciais dos problemas nordestinos – a concentração fundiária-, as desapropriações previstas para “os terrenos marginais às vias férreas e a sua divisão em lotes a ser entregues a colonos”,<sup>34</sup> foram práticas pouco usadas. Os “campos de concentração” no Ceará e as várias formas de exploração destes trabalhadores nestas obras, além dos desvios de verbas, são os exemplos mais acabados dessa conjuntura.<sup>35</sup>

Por outro lado, não há como estimar o número de pessoas que devem ter saído pelo porto de Camocim buscando outros lugares, mesmo porque não foi um importante centro de emigração, como Aracati e Fortaleza. A julgar pelo intercâmbio comercial

<sup>31</sup> Segundo registros, essa primeira onda migratória se deu no decorrer de maio de 1877. ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS. XVI volume. Rio de Janeiro: IBGE, 1959, p.111.

<sup>32</sup> Ofícios Diversos. Fundo: Ofícios relativos à Estrada de Ferro de Sobral, Arquivo Público do Estado do Ceará. Ofício de 10 de setembro de 1878. *Apud*. CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. *Op. cit.*, p. 83. Além da grande seca de 1877, há registro de chegada de flagelados em Camocim nos anos de 1919 e 1932. In: MONTEIRO, Tobis de Melo. *Camocim centenário. 1879-1979*. Camocim-CE, edição do autor, 1984.

<sup>33</sup> Esse debate deu-se no contexto da chamada “Comissão das Borboletas”, criada pelo Governo Imperial para estudar os sertões nordestinos e propor “soluções para a secca”. Para um maior aprofundamento da questão, ver: CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. *Op. cit.*, p.30-59. Sobre a comissão, Cf: PORTO ALEGRE, Maria Sylvia. *Comissão das Borboletas: A ciência do império entre o Ceará e a corte (1865-1867)*. Fortaleza: Museu do Ceará/SECULT, 2003.

<sup>34</sup> NETO, João Batista. *Como uma luneta invertida*. (Intervenção do estado no semi-árido nordestino através do discurso ideológico da IOCS/IFOCs – 1909/34). Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 1986, p.20.

<sup>35</sup> RIOS, Kênia Sousa. *Campo de concentração no Ceará: isolamento e poder na seca de 1932*. Fortaleza: Museu do Ceará/SECULT, 2001.

desse porto, recebendo quase os mesmos navios das linhas comerciais que abrangiam os portos do Ceará e do país, acredita-se que as rotas não diferiam muito daquelas apontadas anteriormente para os saídas a partir do porto de Fortaleza.<sup>36</sup>

Do ponto de vista demográfico, após os vários movimentos migratórios provocados pelas secas de 1877, 1900, 1903-4, 1915, 1919, 1931-2 e 1942, os censos registram um aumento absoluto considerável da população a cada recenseamento, o que faz crer que parcela considerável de adventícios se juntou ao crescimento vegetativo da população local.

### POPULAÇÃO DE CAMOCIM

ANOS	1920	1940	1950
SEDE	11.198	13.321	13.235
DISTRITOS	5.873	14.320	20.923
TOTAIS	17.271	27.641	34.158

Fonte: IBGE. Tabela construída a partir dos censos de 1920,1940 e 1950.

Contudo, há que se relativizar estes números, mesmo se sabendo que a demografia seja um dos aspectos importantes para se detectar as transformações da cidade e sua estrutura populacional. O número total de habitantes de 1920, 17.271 habitantes, dava a Camocim apenas a 28ª posição no ranking dos municípios cearenses, naquele ano. Granja, município do qual Camocim havia sido desmembrado, tinha 27.962 e ocupava a 6ª posição. Sobral, o centro da região norte, apresentava 39.033 habitantes e era a segunda cidade mais populosa do Estado. Aracati, outra cidade portuária que atraía levas de migrantes, era a 7ª colocada com 27.558, e Fortaleza, a capital, contabilizava 78.536 habitantes, detendo, é claro, o primeiro lugar.<sup>37</sup> Mesmo apresentando um número total de 34.158 habitantes no ano de 1950, há que se considerar que a população

<sup>36</sup> A propósito disso, estabelecendo um comparativo da saída de flagelados do Ceará para outras províncias nos governos de Caetano Estellita e Ferreira Aguiar, assim temos: “Enquanto, sob a administração de Estellita (cerca de 10 meses), Rodolfo Teófilo calculou em 6.160 pessoas o número dos que saíram pelo porto de Fortaleza para o sul e para o norte do império (sendo Aracati o outro grande centro de emigração, de onde não existem dados disponíveis), segundo o próprio Ferreira de Aguiar, em apenas três meses, seu governo fez emigrar do Ceará não menos que 11.853 pessoas (Teófilo, 1922, p.148; Relatório de 22 de fevereiro de 1878, p.9)”, In: CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. *Op. cit.*, p. 52.

<sup>37</sup> Almanaque do Ceará. 1922, p.335.

da sede do município, onde as atividades comerciais e industriais eram mais intensas, pouco se alterou entre 1920 e 1950. Mesmo no intervalo de 1940 para 1950, há um decréscimo de 86 almas, o que nos leva a crer que realmente é a partir da década de 1950 que a eficácia das atividades porto-ferroviárias começou a entrar em declínio.

Até agora nossas observações foram baseadas em fontes tradicionais que formam uma base de dados sobre o município, além de obras que nelas também se baseiam. Contudo, é necessário analisar outros tipos de fontes que, seja na pequenez de um recorte, ou na iluminação de um *flash*, informam muito sobre a Camocim que se ergueu à beira do mar. Retrocedendo o olhar para estas raras fontes que descrevem a cidade ao final do século XIX, vemos que os contornos urbanos apenas despontavam e o porto era a principal referência. Bebamos nas informações epistolares do poeta simbolista cearense Lívio Barreto, numa carta escrita em 1894 enviada a um amigo. Guarda livros em Camocim da Companhia Maranhense de Navegação a Vapor, tendo ainda exercido sua profissão em Granja, Fortaleza e Santa Maria de Belém do Grão-Pará, o poeta se rende ao tédio crepuscular de uma tarde sem a azáfama característica dos portos.

No porto o perfil alvacente e incaracterístico de uma escuna norueguesa ou o costado sujo de um vapor pernambucano. Nos trapiches abandonados, atulhados de fardos de algodão, os rapazinhos pescam à luz moribunda da tarde, saccando d'água peixes pequenos que protestam estorcendo-se à ponta da linha com a fúria de um peixe.<sup>38</sup>

A carta do poeta prossegue como que descrevendo um mapa da disposição urbana que já se apresenta com seus contrastes. O porto é o centro irradiador das descrições que nos revela um pouco do traçado da urbe. Pequenas e baixas casas construídas à beira-mar são provavelmente de pescadores do lugar. “... por traz (sic!) das casas baixas d'este burgo o sol se embebe no poente”. No sentido oeste, a mata de transição da caatinga demarca uma fronteira: “Para minha frente o rio... para as minhas costas o matto, e por toda a parte areia, o pó. Que tédio!”, a leste o verdume dos manguezais limita o campo de visão do poeta. De onde escreve (provavelmente seu local de trabalho), pode-se presumir a proximidade da estação e do porto com o parco casario que abrigava as casas de comércio, os armazéns, as residências dos funcionários

---

<sup>38</sup> A íntegra desta carta foi publicada no jornal *O Literário*, Ano IV, Edição 02, maio de 2002, Camocim-CE, p.2. Na época, começo do século XIX, Lívio Barreto trabalhava numa firma de exportação em Camocim, como guarda-livros.

graduados, as sedes das instituições alfandegárias, dentre outras, conjunto este que ainda hoje resiste à transformação imobiliária e dos novos usos de alguns prédios.

Há, portanto, um contraste evidente na descrição do poeta – um conjunto urbanístico em contraposição à singeleza das casas dos pescadores, que, segundo o tenete Octávio de Santana, Oficial da Armada, “... tinha como cobertura (...) a vela que acionava suas canoas; chegava do mar estendia a vela e de manhã tirava, a casa tinha como parede folha de coqueiro...”.<sup>39</sup> Ainda nessa toada contrastante, assim se reportava à cidade de Camocim o escritor R. Batista Aragão através das palavras do personagem Carlos, do romance *Pedra Verde*, mostrando o acanhamento da cidade: “Um fanico de cidade (...) e só perde em progresso para a Capital. Porto movimentado, estação ferroviária, navios como que verdadeiras cidades flutuantes e ainda por cima o hidroavião a voar que nem gaivota”. O movimento decorrente do porto e da ferrovia que fascinava outros habitantes da região respondia pela noção de progresso que se tinha na época.<sup>40</sup>

O estilo intimista da carta do poeta Lívio Barreto, quase em tom confessional ao amigo distante, que sugere a solidão do poeta entediado, o depoimento perpassado pelo processo seletivo da memória do velho militar que chega para assumir o controle do porto, os arroubos literários do romancista engajado ideologicamente, nos leva a distintos momentos de construção social da cidade e seus habitantes.

Portanto, temos o poeta que, indiretamente ao referir-se à presença de uma “escuna norueguesa”, informa sobre a diversidade comercial que na virada para o século XX o porto já apresentava, tendo várias firmas nacionais e internacionais ali instaladas com seus escritórios e armazéns. O tenente da Marinha que, nos anos 1950, chega para ser o Agente da Capitania dos Portos, se comove com a arquitetura das casas dos pescadores em profundo contraste com a riqueza proporcionada pelo progresso das atividades porto-ferroviárias, evidenciado pelo romancista no mesmo lapso de tempo. Ressalvados os problemas da natureza das fontes para o exercício da escrita histórica, fica uma gama de informações que, de todo modo, vão construindo e se constituindo como versões de uma história desse microcosmo que estamos analisando, ao mesmo tempo único e igual a outros tantos.

---

<sup>39</sup> Entrevista com o Tenete Octávio de Santana, Oficial da Armada, realizada em 04 de maio de 2005. Camocim-CE, p.2.

<sup>40</sup> ARAGÃO, R. Batista. *Pedra Verde*. 2ª ed. Fortaleza: IOCE, 1988, p.93.

Contudo, esta fase cantada e propalada como progressista apresentava os seus males. O próprio desenvolvimento urbano e demográfico de Fortaleza “tanto em virtude da exportação algodoeira, quanto das migrações sertanejas” não era uma questão unânime entre os intelectuais da época, sobretudo os literatos, isto é, nem tudo era “belle époque, pois nem a ciência, o republicanismo tupiniquim ou os anseios civilizatórios-industriais foram pressupostos totalmente aceitos nas diferentes realidades sociais daqueles tempos”.<sup>41</sup>

Na opinião do literato José Carlos Júnior, não havia “peior desgraça para uma pequena cidade do interior do que chegar-lhe o caminho de ferro às portas” porque com ele se iam “a poesia e singeleza dos costumes e começa o monstro de fogo a trazer da capital diariamente o espírito da imitação”.<sup>42</sup> Embora que em alguma medida seja possível perceber uma imitação de costumes e consumo das novidades vindas pelos navios e trens, além de uma correspondência na repercussão de fatos relacionados à política nacional, como a criação de partidos políticos e outras agremiações sociais, Camocim não parece ser uma cidade qualquer do interior. A chegada do trem e o incremento das atividades no porto trouxeram, ao contrário da desgraça, a sua emancipação política.

Em Camocim, não parece ter havido um embate literário ou científico acerca das benesses ou dos males da modernidade, como nos níveis da capital ou mesmo em menor proporção. Ao contrário, como já dissemos, estes melhoramentos ditos modernos se coadunarão para a construção de um discurso de base progressista com influências na elaboração dos poucos escritos que tocam na questão. Se entendermos o porto e a ferrovia como aspectos modernizadores de uma cidade, R. Batista Aragão vale-se deles como introdução para realçar o que mais quer destacar na propaganda do ideário comunista, através de seu personagem:

O mais espetacular, no entanto, não está no hidro-avião, nem nos trens ou na riqueza flutuante do mar, porém no grito de liberdade proletária. Lá o comunismo floresce e se agita, com a fundação de células e

---

<sup>41</sup> CARDOSO, Gleudson Passos. Literatura, imprensa e política (1873-1904). In: SOUZA, Simone de; NEVES, Frederico de Castro. (orgs.) *Intelectuais*. Coleção Fortaleza: história e cotidiano. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002, p. 41 e 68. Para uma discussão maior entre literatura e política, ver os outros artigos da referida coletânea.

<sup>42</sup> O Pão, 01.03.1895, p.4. Citado em CARDOSO, Gleudson Passos. *Op. cit.*, p. 62.

outros organismos sociais que são verdadeiros esteios libertários, liquidando em definitivo com a burguesia.<sup>43</sup>

É evidente o exagero do escritor quanto aos tons conclusivos resultantes da observação do olhar de ficcionista que opera na superficialidade da dicotomia proletariado *versus* burguesia, mas, compreensível dentro do arcabouço narrativo que “não obstante o seu conteúdo romântico, retrata fragmentos culturais que de forma mais condigna se abrigariam na História”.<sup>44</sup> A chegada da ferrovia e sua conjugação econômica com o porto não passariam incólumes aos costumes da época, e a percepção de uma organização do operariado gerado nestes espaços é apenas uma das muitas possibilidades. Mais à frente, outros fragmentos literários nos ajudarão a tecê-las.

A recepção do monstro de fogo não traria somente aspectos positivos. Os problemas advindos com o aumento populacional e a falta de estrutura para acolher este contingente concorreram para o aparecimento dos males, como referidos há pouco, na forma de epidemias. Desde os primeiros anos após a inauguração da ferrovia que os efeitos desse surto populacional provocariam outros surtos. Mesmo enaltecendo o trabalho do médico destacado para debelar a febre amarela, os dados contidos nos documentos enviados pelo Intendente ao Presidente da Província informam não somente números da mortandade, mas da extensão da epidemia. Por outro lado, ressalta-se a pronta providência pela autoridade de enviar imediatamente os medicamentos necessários. Interessante não conter nesses relatos nenhuma indicação dos nomes das vítimas ceifadas pela febre, o que leva a crer que isso não era matéria para uma documentação oficial ou mesmo de os mortos não terem muita importância para o governo local, talvez, em sua maioria, migrantes que chegaram para as obras da ferrovia.

<sup>45</sup> A oficialização da extinção da febre é dada em tom de alívio, transcrito abaixo na íntegra:

Paço da Câmara Municipal da Villa de Camocim, em sessão ordinária de 10 de Agosto de 1888.

Ilmo. Exmo. Snr.

Esta Câmara tem a honra de comunicar a V. Ex<sup>a</sup>., que tem diminuído consideravelmente o estado insalubre em que se achava esta Villa, dando-se ultimamente um ou outro caso achando-se quase desasombrada a população da Villa, pois desde o mês de abril a esta parte derão-se 574 casos dos atacados de febre, tendo fallecido durante

<sup>43</sup> ARAGÃO, R. Batista. *Op. cit.* p.94.

<sup>44</sup> ARAGÃO, R. Batista. *Op. cit.* Orelha.

<sup>45</sup> Câmara Municipal de Camocim. 1888. 1º Livro de Offícios Expedidos. Nº 13, p.36.

este período 65. Conhecendo deste estado o Ilmo. Snr. Dr. Raimundo Belfort Teixeira, médico encarregado do tratamento das pessoas acometidas de febres, resolveu dar esta por extinta, conforme communicou a esta Câmara em 24 do mês próximo passado, retirando-se para a cidade de Sobral.

Esta Câmara não pode deixar de lavar o zelo e solicitude d'aquelle Facultativo, trabalhando com a pratica intelligência de que é reconhecido para debellar o mal, e ao retirar-se deixou a esta Câmara o restante da ambulância aqui existente, para ser fornecida a qualquer pessoa atacada.

Deus Guarde a V. Ex<sup>a</sup>.

Ilmo. Exmo. Snr. Dr. Antonio Caio da Silva Prado.

M.D. Presidente da Província.

Serafim Manoel de Freitas – Presidente.

Francisco Freire Napoleão

Luís Gomes de Lima

Leonel Dias da Fonseca.<sup>46</sup>

Ainda não dá para perceber se nessa epidemia há uma aplicação do discurso médico na disciplinarização dos corpos e dos espaços, visto que essa é uma prática mais corrente nas primeiras décadas do regime republicano. Contudo, os posteriores surtos e sustos, que os camocinenses tiveram, apontam para este caminho, notadamente pelos constantes apelos às autoridades para a instalação de um posto sanitário no porto de Camocim, assim como dos ofícios enviados ao delegado local pela Associação Commercial em 1919, no sentido de “limpar” a área do porto dos “homens ociosos, meninos vadios e mulheres de vida airada...”.<sup>47</sup>

O medo que as populações tangidas pela seca provocavam não era somente o de trazer com elas as doenças. A possibilidade de saques contra o comércio e as repartições públicas também foi uma constante. Na década de 1950, algumas ações e tentativas dessa natureza foram registradas. Em janeiro de 1950, a cidade foi invadida por 300 retirantes que ameaçaram “atacar o comércio”, face a pouca assistência prestada e a iminência de perda da produção agrícola. Este número aumenta para 500 flagelados numa outra ação em que efetivamente houve um arrombamento do “depósito da Prefeitura, julgando haver algum gênero armazenado”. Em abril de 1953, outro saque aconteceu onde um grupo de flagelados carregou “parte da mercadoria existente”. Na grande seca de 1958, novamente, a cidade é invadida por retirantes em busca de trabalho e comida. São, portanto, ações da multidão varrida pelo flagelo da fome no Ceará,

<sup>46</sup> Câmara Municipal de Camocim. 1888. 1º Livro de Offícios Expedidos. Nº 15, p.37.

<sup>47</sup> Arquivo da Associação Commercial de Camocim. Livro de Officios e Telegrammas, 1919, p.01.

geradora de vários conflitos com os moradores das cidades, muito bem analisadas pelo historiador Frederico de Castro Neves.<sup>48</sup>

Exemplos destes conflitos estão documentados nos arquivos da Associação Commercial de Camocim. No ofício enviado à autoridade policial em junho de 1919, fica claro a defesa dos interesses dos comerciantes sobre os demais, como o direito de ir e vir, além de uma certa institucionalização da atividade comercial como o “Commercio” (grafado com letra maiúscula, a letra *m* dobrada e sem acento), o que de antemão já sugere uma divisão entre os que trabalham, ou melhor, entre a sociedade do trabalho e a ociosidade, vista por estes homens como a mãe de todos os vícios. Vale a pena transcrever tal documento:

OFICIO Nº 01 – Enviado ao Sr. Delegado de Polícia. Data: 9/7/1919.

Exmo Sr. Delegado de Polícia desta Cidade.

A Associação Commercial de Camocim vem respeitosamente solicitar de V. Sa. a execução de uma providência de elevada importância em prol dos interesses do Comercio desta cidade e quiçá de toda a zona, a que passa a expor.

Como não deve ignorar V. Sa. grande parte da carga que desembarca neste porto fica alguns dias depositada na praia, completamente desabrigada, exposta a maldade de um grupo de vagabundos, - **homens ociosos, meninos vadios e mulheres da vida airada** – que passando os dias e as noites na praia, cortam fardos, rasgam saccos, fumam e fazem fogo nesse local. Além de pequenos roubos que se tem dado, estas mercadorias estão sujeitas igualmente a iminente incêndio, sendo portanto inquietadora a situação dos Comerciantes, donos dessa carga.

Vem pois esta Associação solicitar-vos que providencieis no sentido de ser feito o policiamento desse local, na área compreendida do armazém do Snr. J. Adonias até o Canto do Armazém da Estrada de Ferro de Sobral, ordenando a permanência de dois policiais alli, enquanto durar o serviço de descarga e permanecer na praia proibindo a entrada nesta área de pessoas vagabundas, alheias ao serviço; e igualmente proibir o funcionamento de pequenos Cafés em que vendem também bebidas alcoólicas.

Tomadas estas medidas que julga imprescindíveis esta Associação, evitará, além da salvaguarda dos interesses da classe que representa, o degradante espetacullo que se reproduz todas as noites na praia, attentorio da moral, e que só por si exigiria a adopção de rigorosa medida coercitiva.

Em vista do exposto, esta Associação espera que seja tomada em consideração o seu pedido em bem dos interesses da respeitavel classe que representa, cuja defesa está em harmonia com o espírito de justiça e respeito ao direito, com que V. Sa. deseja caracterizar sua acção policial nesta cidade.

Saúde e Fraternidade.

9/7/1919

Assy) Moyses Cavalcante Rocha  
*Presidente*  
*Raymundo Mendes de Sousa*

<sup>48</sup> NEVES, Frederico de Castro. *A Multidão e a História: saques e outras ações de massas no Ceará*. Rio de Janeiro: Relume Dumará. Fortaleza, CE: Secretaria de Cultura e Desporto, 2000, pp. 166, 168, 185.

*Secretario.*<sup>49</sup>

Inúmeros são os estudos que tratam dessa questão, principalmente nessa ótica da criminalização da vagabundagem, mendicância, prostituição pelas autoridades. No contexto da seca cearense, vários autores já analisaram essas tensões nas grandes cidades que redundam em saques no comércio local. Em Camocim não seria diferente. O historiador Frederico de Castro Neves refere-se a essa massa preste a saquear como: “homens desesperados: as famílias permaneceram na periferia da pequena cidade, esperando uma solução para suas aflições”<sup>50</sup>. Enquanto as soluções não chegavam, notadamente aquelas de caridade pública e intervenção governamental, as instituições locais desenvolviam, ainda segundo o referido historiador, “novas atitudes com relação ao corpo, à higiene e à moral”.<sup>51</sup>

Além da preocupação evidente com suas cargas, pode-se perceber nitidamente a preocupação com aspecto moral no documento enviado à autoridade policial pelos comerciantes. A repressão aos vícios como a jogatina, prostituição e alcoolismo, na zona portuária, é um objetivo a ser alcançado no sentido de se evitar que o “degradante espetaculo (...) attentatorio da moral” fosse visto pelas famílias da sociedade camocinense. Mais do que querer sanear a zona portuária, tradicionalmente estigmatizada como lugar propício à violência e a criminalidade, essas ações reforçavam os preconceitos sobre o espaço e seus habitantes.<sup>52</sup>

No fundo, estas ações vão além de um discurso disciplinador do ponto de vista moral ou controle “do tempo e do espaço estritamente do trabalho-, isto é, da produção”, como assinala o historiador Sidney Chalhoub. Segundo ele, as garras desse movimento, além de controlar “espíritos e mentes”, buscam um tipo ideal de homem e trabalhador, visto que “a definição do homem de bem, do homem trabalhador, passa também pelo seu

---

<sup>49</sup> Associação Commercial de Camocim. Livro de Officios e Telegrammas p.01. Grifos meus. Nas transcrições de documentos feitas aqui respeitou-se a grafia da época.

<sup>50</sup> NEVES, Frederico de Castro. *A Multidão e a história: saques e outras ações de massas no Ceará*. Rio de Janeiro: Relume Dumará; Fortaleza, CE: Secretaria de Cultura e Desporto, 2000, p. 108.

<sup>51</sup> NEVES, Frederico de Castro. *Op. cit.*, p. 53,

<sup>52</sup> Para uma discussão acerca do estigma territorial que envolve as zonas portuárias, ver: ÁGUEDA, Abílio Afonso da. Morro da Providência: estigma social e ações transformadoras. In: THIESEN, Icléia, BARROS, Luitgarde Oliveira Cavalcanti, SANTANA, Marco Aurélio (orgs.). *Vozes do porto*. Memória e história oral. Rio de Janeiro: DP & A, 2005.

enquadramento em padrões de conduta familiar e social compatíveis com sua situação de indivíduo integrado à sociedade, à nação.”<sup>53</sup>

Os homens ociosos, meninos vadios e mulheres de vida airada são, portanto, a escória que não se enquadra nesses padrões de que fala Sidney Chalhoub. A vadiagem, portanto, no documento dos comerciantes evolui dos pequenos furtos para a degradação moral, o que justifica, segundo esta ótica, o combate da polícia, porém, leva de roldão neste julgamento uma boa parcela de trabalhadores que por opção ou não, não se enquadram como trabalhadores assalariados no mercado capitalista. São trabalhadores que, sobrevivem “como ambulantes, vendedores de jogo de bicho, jogadores profissionais, mendigos, biscateiros etc.”<sup>54</sup>, que, numa zona portuária como Camocim, giravam em torno dos botequins e pequenos cafés, também objeto de proibição de funcionamento segundo o ofício dos comerciantes.

Segundo o historiador Sebastião Rogério da Ponte, essa necessidade de normalização da cidade é fruto do crescimento urbano. Imaginando a Camocim dos anos 1920, uma cidade de quarenta anos servida por um porto e uma ferrovia no interior de um estado pobre como o Ceará, talvez não tenha sofrido grandes transformações, nem passado por grandes reformas urbanas tão ao gosto das grandes metrópoles seduzidas pelos “ornamentos” da Belle Époque. Contudo, apesar dos poucos equipamentos urbanos existentes, a necessidade de controlar se faz sentir. Citando o referido historiador:

A necessidade de normalizar tanto a cidade como a população adveio, portanto, da onda de medo que essas convulsões sociais e crescimento urbano terminaram por gerar: medo da cidade, das fábricas e das edificações; temor das aglomerações, dos lugares fechados, de epidemias, cemitérios.<sup>55</sup>

O medo realmente é uma recorrência. A documentação mostra os vários apelos às autoridades constituídas para se trazer obras para a cidade no sentido de empregar a massa flagelada. Se antes, o perigo era representado pelo roubo e perda das cargas expostas ao longo do porto, as epidemias passavam pelo rol de preocupações da Associação Comercial. Daí, que outras correspondências mostram o empenho da associação em fazer valer sua influência junto aos políticos para se conseguir a

---

<sup>53</sup>CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar & botequim*. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque. 2ª edição. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001, p.50.

<sup>54</sup>CHALHOUB, Sidney. *Op. cit.* p.62.

<sup>55</sup> PONTE, Sebastião Rogério. *Fortaleza Belle Époque: reformas urbanas e controle social (1860-1930)*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha/Multigraf Editora Ltda, 1993, p. 72.

instalação de um Posto Sanitário no Porto de Camocim, justificada pelo perigo das epidemias. O porto não só trazia as novidades, mas as doenças também. O medo das epidemias não só justificam os cuidados que se devem ter com a saúde da população, como também da instalação de um posto sanitário, necessário para as ações de higienização e saneamento do Porto de Camocim.<sup>56</sup>

Essa necessidade de saneamento inteiramente imbricada com as políticas de urbanização, muito incentivada pelo discurso médico, atingiu as mais diversas cidades do país. No dizer de Sebastião Rogério Ponte, as premissas dessa onda saneadora nos discursos geraram uma compulsão que dava “conta do que ela e seus habitantes precisavam ter e fazer para atingir um desenvolvimento organizado, sistematizado, saudável e civilizado”.<sup>57</sup>

Há claramente neste momento uma associação do temor das doenças com a presença das “classes perigosas” rumo a um discurso que fundamentaria a ideologia da higiene, como assinala Sidney Chalhoub em *Cidade Febril*.<sup>58</sup> Os homens ociosos, meninos vadios e mulheres de vida airada eram pessoas pobres que disputavam as sobras do porto e imprimiam ao local um aspecto de vagabundagem e ociosidade denunciadas pelos homens da Associação Commercial. Nesse sentido não oferecem perigo apenas porque eram uma ameaça à ordem pública, à organização do trabalho no porto e a pequenos prejuízos ao comércio local, mas também porque o perigo de contágio era uma possibilidade.<sup>59</sup>

Como assinala Frederico de Castro Neves, a presença dos retirantes na cidade era “um espectáculo contristador”, usando uma expressão do médico estudioso do fenômeno da seca no Ceará, Rodolpho Theophilo. O contato direto dessas populações adventícias com os habitantes da cidade, resultava, portanto, numa série de problemas que “iriam abalar o cotidiano dos moradores: criminalidade, mendicância, prostituição, doenças”. A pressão exercida pelos cidadãos logo iriam resultar em medidas tomadas pelas autoridades, “com relação ao corpo, à higiene e à moral”.<sup>60</sup> Na prática, estas medidas resultaram em proibir circulação de retirantes em determinados espaços da cidade, o

<sup>56</sup> Desde o início do século passado que o governo republicano, pelo menos teoricamente, quis desenvolver um projeto de saneamento dos portos brasileiros. Signatário da Convenção de Veneza, o governo organizou uma expedição aos portos sob o comando do sanitário Oswaldo Cruz, que em 1905 iniciou uma viagem a 23 portos do Norte-Nordeste, inclusive o Porto de Camocim.

<sup>57</sup> PONTE, Sebastião Rogério. *Op. cit.*, p. 77.

<sup>58</sup> CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril*. Cortiços e epidemias na corte imperial. São Paulo: Cia. das Letras, 1996.

<sup>59</sup> CHALHOUB, Sidney. *Op. cit.*, p.29.

<sup>60</sup> NEVES, Frederico de Castro. *Op. cit.*, p. 30 e 53.

isolamento dos flagelados em “campos de concentração” na periferia das cidades, dentre outras profilaxias.

Esse tipo de conflito aponta para um tipo de problema muito freqüente não só em Camocim, mas, em várias outras cidades portuárias. Não se quer, neste momento, iniciar uma discussão sobre a variedade de ângulos que a cidade pode ser vista, mas apenas ilustrar um tipo de conflito presente nas relações ocorridas no porto, e, por conseguinte, na cidade.

## **2. A nostalgia dos apitos**

Há alguns parágrafos atrás, vimos como um poeta e um escritor, através de uma carta e de um romance, expressaram suas impressões sobre o cotidiano inspirador da cidade. Vale salientar que naquele momento eram apenas impressões, frutos, digamos assim, de suas subjetividades mais latentes, visto que nossa análise não repousou sobre uma produção dita literária, mas, sobre fontes que se apresentaram para tal.

Sabemos também que a literatura é useira e vezeira em registrar a transitoriedade dos tempos, captando e “insinuando modos originais de observar, sentir, compreender, nomear e exprimir” os fenômenos históricos, no dizer de Nicolau Sevcenko.<sup>61</sup> Neste sentido, uma produção literária local, baseada nas limitações de produção de uma pequena cidade do interior, estabelece-se na periodicidade instável de pequenos jornais e algumas obras de feitura artesanal ou bancada pelos próprios autores, com edições e circulação reduzidíssimas. Contudo, é este material que serve de suporte, tanto para nossa análise quanto para a pesquisa do passado da cidade, visto que a produção de estudos históricos sobre a cidade é mais escassa ainda.

Voltando para uma narrativa no sentido de melhor mostrar a cidade que se ergue à beira do porto num constante vai e vem cronológico, é interessante ressaltar que o motivo que entediava nosso poeta simbolista, lá atrás, hoje é rememorado pelo cronista contemporâneo Avelar Santos com matizes de pura nostalgia, referindo-se à Rua do Egito, provando que os escritores são filhos do seu tempo, e os historiadores se valem deles para sua análise do passado:

---

<sup>61</sup> SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão*. Tensões sociais e criação cultural na Primeira República. São Paulo; Brasiliense: 1999, p.237.

O nome sugestivo e exótico deve-se, creio eu, ao mar de areia fofa e branquinha que a acompanhava em todo seu percurso – e também pelas casas, de estilo arquitetônico único, com fachadas siamesas, corredores enormes, que se debruçavam silenciosas, sobre a rua, imponentes, nas suas calçadas gigantes, de altura incomum, onde observavam placidamente todos aqueles que se aventuravam a enfrentar os desafios de trilhar aquela parte ‘indigesta’ da cidade. (...) Á noite, as pessoas sentavam-se nas calçadas, aproveitando a brisa do mar, e discorriam sobre os acontecimentos cotidianos.<sup>62</sup>

A Rua do Egito, paralela ao terreno da ferrovia delimitado pelo muro que circundava toda a área de oficinas e pátio de manobras dos trens, era habitada por “trabalhadores das Oficinas, gente do povo, pequenos comerciantes. Era uma rua tranqüila, mas efervescente”.<sup>63</sup> Um outro estudioso, Pe. Luís Ximenes, em *Paixão Ferroviária*, rememora sua rua e seu fascínio pelos trens: “Menino da Rua do Egito em Camocim, filho de maquinista, morando à beira da linha, eu terminei ficando com o trem no sangue, como diz Rachel de Queiroz”. Este espaço foi o universo das brincadeiras infantis destes filhos de ferroviários e a falta do trem, tempos depois, parece ferir-lhes a alma. Pe. Luís Ximenes lamenta:

A quadra das antigas oficinas de Camocim, cercada de uma muralha, transformou-se num verdadeiro Saara, e tudo sem o trem ficou mais deserto, sem um oásis, sem um pedaço de ferro, sem bigorna, sem uma única sombra de uma velha maria-fumaça. Anos atrás, ainda havia o consolo da presença de sucatas que eram vistas como relíquias pelos olhos dos saudosistas. Hoje, nem mais sucatas, e Camocim correndo atrás de um trem que anda fugindo dele, como Juca Mulato corria atrás de seu sonho de amor sem poder tocá-lo nunca.<sup>64</sup>

---

<sup>62</sup> SANTOS, Avelar. Rua do Egito. In: *O Literário*. Ano VII, Edição 04, fevereiro de 2006. Camocim-CE, p.2.

<sup>63</sup> Id. ibidem.

<sup>64</sup> XIMENES, Luís. *Paixão Ferroviária*. Edição do Autor, 1984, p. 11-2.



3. Oficinas de Camocim. Observe-se ferroviários no pátio das oficinas da ferrovia quando as mesmas funcionavam a pleno vapor, hoje em ruínas. Foto de domínio público.

Essas sensibilidades da memória construída ao longo do tempo e expostas por Pe. Luís Ximenes explica o seu intenso contato com os trens ao mesmo tempo em que traz para o presente *flashes* de um passado redivivo. Quando nossa família mudou-se para lá, ainda presenciamos, no final dos anos 1970, muitas conversas de ferroviários aposentados e das chegadas dos trens vespertinos. O autor situa sua crônica nos anos 1960 e ainda revela muito da Camocim embalada pelos apitos de navios e trens. “A velha Usina, que trabalhou incansavelmente, por anos a fio, para afastar o breu da noite e que nos traz, aos camocinenses de antanho, um saudosismo único, era uma espécie de última e intransponível fronteira”.<sup>65</sup> Num tempo em que a eletricidade, saudada como símbolo da modernidade ainda não chegara a Camocim, nosso cronista, filho de ferroviário, lançam luzes sobre o passado pacato da cidade ainda sobrevivendo do que nos traziam o porto e a ferrovia:

A vida citadina, de uma simplicidade franciscana, corria sem aperreios e maiores atropelos. Os navios ainda atracavam por estas esquecidas e desperdadas plagas, trazendo-nos ‘especiarias’ as mais diversas, de lugares inimagináveis, e levando, de volta, nos seus porões enormes, o nosso bem mais precioso, o ouro branco, o sal. O trem – que felicidade

<sup>65</sup> SANTOS, Avelar. *Op. cit.* p.2.

- ainda compunha diariamente a sua música rítmica e inesquecível, saindo, de mansinho, da velha gare da Estação Ferroviária local, às cinco da madrugada, e voltando feliz, à tardinha, onde uma multidão o esperava, entre frenética e impaciente.<sup>66</sup>

Percebe-se nos autores citados não apenas o saudosismo ligado a um passado vivido por eles na infância, mas também uma recorrência a uma cidade que não existe mais, dependente do porto e da ferrovia. A nostalgia mostrada nestes cometimentos literários, por outro lado, parece recuperar senão uma cidade ideal, referências para o historiador. Neste sentido, os textos literários de Avelar Santos e Pe. Luís Ximenes, assim como de outros escritores locais que serão usados neste capítulo, nos remetem aos espaços do trabalho da cidade de Camocim, seu cotidiano e sua gente, ajudando na recuperação da urbe que se ergue e se sustenta neste ambiente.

### **3. A cidade nas páginas dos jornais.**

Retornando aos primeiros anos da República, a cidade experimenta seu auge com as exportações de algodão e borracha via porto pela emergência da Primeira Guerra Mundial. Sintomaticamente, é no entre-guerras que se dá o *boom* econômico e cultural da cidade. Muitas histórias ainda sobrevivem deste tempo e que serão tratadas posteriormente. Para o momento, basta dizer que os norte-americanos chegaram a cogitar a instalação de um posto de comando na cidade e, de quando em vez, alguns aviões aterrisavam no campo de pouso para reabastecimento. Contudo, a maior estrutura logística da capital, Fortaleza, suplantou a vantagem geográfica que Camocim apresentava com relação à distância atlântica do Brasil entre a Europa e África.<sup>67</sup>

Diferentemente do autor anterior mergulhado no presentismo de suas reminiscências outonais, vejamos outro documento de época, escrito no calor da hora como notas de viagem para o jornal *Correio da Semana*.<sup>68</sup> O autor do referido texto procura informar da prosperidade que a cidade de Camocim experimenta, não

---

<sup>66</sup> Id. *Ibidem*.

<sup>67</sup> Descartada a proposta de um posto de comando, um pequeno número de soldados americanos foi destacado para Camocim para dar suporte a alguma manobra. Os mesmos ficaram abrigados numa pequena base militar construída para tal fim e nos hotéis da cidade. Informações prestadas pelo memorialista Artur Queirós.

<sup>68</sup> Semanário católico ligado à Diocese de Sobral, editado nesta cidade desde 1918 até os dias atuais.

escondendo seus louvores diante do povo e das fontes de trabalho ali fincadas, profetizando melhorias para um futuro muito próximo.

Camocim é uma destas cidades do interior que impõe ao viandante uma *sympatia* e um bem estar pouco *communs*. De há muito eu formava um excellent conceito dessa futura cidade. Confirmou-se e cresceu em mim este conceito numa visita que ali fiz há poucos dias. (...) Ainda não tinha tido o feliz, ensejo de tocar de perto, de observar, de apreciar o progresso de Camocim.<sup>69</sup>

Em sua escrita, o jornalista lamenta a indiferença da imprensa sobralense para com os novos equipamentos que a cidade dispõe, seja no campo comercial, com a inauguração da sede da Associação Commercial de Camocim, seja no religioso pela beleza da igreja e o virtuosismo dos fiéis em construí-la. No seu *tour* pela cidade, o jornalista ainda faz menção da sua visita ao jornal local *Folha do Litoral* e, também, já naquele tempo, ao prédio mais imponente da cidade, a Estação Ferroviária. Porém, o jornalista carrega as tintas no objeto de sua visita – noticiar a fundação da Associação Commercial e a inauguração de seu belo edifício, para ele um fato consumado, fruto da vontade dos comerciantes camocinenses em dotar a cidade de uma instituição com feição de centro profissional e cultural, além de se reportar às melhorias urbanas por ele constatadas. Na citação abaixo, transcrita respeitando-se o estilo da época, além de esclarecedor para o que se propõe, isto é, mostrar o máximo possível das “impressões de viajantes” sobre a cidade:

É um bello predio, elegante, attrahente e confortavel, de construção moderna. Para unir o util ao agradável, no mesmo predio foi instalado um vasto salão com um palco para representações dramaticas e cinema. Esse salão é muito bem arejado, aspecto agradabilissimo com uma bôa installação de luz electrica e a carborêto. Percorremos todas as dependencias do predio, demorando-nos depois um agradável palestra com um grupo de moços, propugnadores fervorosos do progresso de Camocim.

É desejo dos dignos fundadores da ‘Associação’ adicionar á mesma, para o futuro uma secção especial para os caixeiros que tem por fim a mutua proteção da classe, para a qual haverá um curso nocturno de instrução, á semelhança da ‘Phenix Caixeiral’ de Fortaleza. Na praça da Matriz a Prefeitura vae construir um jardim. Em breve a cidade será toda iluminada á luz electrica.

---

<sup>69</sup> LIMA, P.J. de. “Camocim”. *Correio da Semana*. Anno I, sabbado, 2 de agosto de 1918. Sobral-CE.,p.1.

Estas ligeiras notas aqui faço sobre o meu passeio a Camocim, não obedece a interesses algum, si não fazer justiça ao merito e ter a satisfação de dizer uma verdade que consola.

Não foi portanto com intuitos de melindrar a modestia ou excitar vaedade nesses timoneiros do bem; empolgou-me o entusiasmo que experimentei perante tão bella iniciativa daquelle punhado de moços que honram a Sociedade.

Nestas despretenciosas linhas vae o meu applauso caloroso e os meus os meus parabens sinceros ao povo de Camocim”.<sup>70</sup>

Depois desse texto-propaganda dos melhoramentos conferidos *in loco* pelo jornalista, é de se perguntar pela questão levantada inicialmente por ele - o porquê da imprensa sobralense não noticiar com mais ênfase estes benefícios verificados em Camocim. Ele mesmo responde: “É que os camocinenses trabalham sem vaedades, sem alardear os seus meritos, o seu valor, pelo engrandecimento de sua terra”.<sup>71</sup> Fica evidente que o repórter se refere à imprensa sobralense e, como o mesmo atesta, visitou um jornal local com instalações modernas para os padrões da época. Seria a empresa jornalística mais um dado do progresso do município? Infelizmente, poucos exemplares dos vários títulos publicados na cidade resistiram ao tempo a ponto de chegar para análise do historiador. Uma série maior destas folhas urbanas mostraria, sem dúvida, de acordo com o ponto de vista dos editores, esse progresso salientado pelo jornalista sobralense, assim como dos problemas e conflitos que a cidade pudesse apresentar. Contudo, parece evidente que as melhorias urbanas, a construção de belos prédios (no caso a Igreja Matriz e a sede da Associação Commercial), além da organização da elite comercial apontando para uma fase de prosperidade, são aspectos que deslumbram o viajante e explica sua constatação de que a cidade caminha célere para a modernização.

Apresentando como um dado histórico, passamos para os registros dessa imprensa que surge com o desenvolvimento das atividades econômicas na cidade. Salta aos olhos o número de jornais publicados para uma cidade do interior. Apesar de que muitos desses jornais provavelmente não tenham passado dos primeiros dez números, mereceu o registro dos cronistas da época. Outros tiveram vida longa, porém, acusa-se um hiato de mais de quarenta anos sem termos jornais editados na cidade. Atualmente, acompanhamos as dificuldades que um jornal informativo mensal e um literário enfrentam para serem publicados, os jornais *Correio do Litoral* editado por Denílson Siqueira e o *Literário* a cargo do Grêmio Literário Prof. Ivan Pereira de Carvalho e da

---

<sup>70</sup> Id. Ibidem.

<sup>71</sup> Id. Ibidem.

Academia Camocinense de Ciências, Artes e Letras.<sup>72</sup> Por tudo isso, pensamos ser válido mergulhar nessa produção jornalística, não apenas pelo caráter quantitativo, mas, sobretudo, pelo aspecto qualitativo dos raros exemplares que sobreviveram ao tempo. Ao longo desta tese, estaremos fazendo menção a estes jornais.

De 1894 a 1941, temos o registro de cerca de trinta títulos, em grande parte de cunho literário. Neste formato, temos os seguintes títulos que incluíam também notícias: *A Malva Rosa* (1909), *O Canivete* (1910), *A Palavra* (1911), *Resedá* (1914), *O Íris*, *Anthologia*, *O Leque* (1917), *Camocim Club Jornal* (1934); os noticiosos informativos foram: *O Tupy* (1900), *O Rubi* (1915), *O Espião*, *Folha do Litoral* (1917), *Camocim Jornal*, *Gazeta de Camocim*, *A Peia* (1921), *A Razão* (1926), *O Operário* (1927), *O Progresso* (1933), *O Imparcial* (1937) e *O Momento* (1941). Definido como publicação humorística temos *O Maribondo* (1894), primeiro jornal a circular em Camocim, litografado, além de *O Gavião*, *O Chicote*, *Riso* (1917), *O Bacamarte* (1920). Definidos como críticos e independentes, *O Chiqueirador*, *Chico Pança* (1919), *O Maximalista* (1920). Como jornal esportivo, *Brazil Sport* (1920). Sendo órgão do Partido Democrata de Camocim, tem-se *O Libertador* (1920).<sup>73</sup>

Além dos jornais, segundo ainda as mesmas fontes de informação, duas revistas foram editadas na cidade. Uma, em 1917, se denominava “*Fuzileiro*”, revista do Tiro Brasileiro de Camocim. A outra se chamava *Reco-Reco*, revista literária, crítica, humorística e noticiosa de periodicidade quinzenal, que apareceu em 1921. Ambas eram rodadas na Typ. Commercial de Pessoa & Cia e Officinas Typographicas da “Gazeta de Camocim”, respectivamente. Atualmente, o mesmo editor do jornal *Correio do Litoral* tenta emplacar a pequena revista *Saiba*, em seu terceiro número.

A fonte destas informações aponta para a periodicidade destes jornais, que variava entre semanários, quinzenários e mensários e, a julgar pela duração destas empresas, pode-se dizer que alguns circularam simultaneamente, como é o caso de *A Palavra*, *Resedá*, *O Rubi*, entre 1914 a 1916. O ano de 1917 foi bastante fértil, apresentando os seguintes jornais: *O Íris*, *Anthologia*, *O Leque*, *O Espião*, *Folha do Litoral*, *O Gavião*, *O Chicote*, *O Riso*. Entre 1927 e 1930, dois jornais se confrontavam

<sup>72</sup> O *Correio do Litoral* é mensal e está sendo editado ininterruptamente há sete anos. Já *O Literário*, também mensal, é editado há sete anos com alguns períodos de interrupção.

<sup>73</sup> As informações contidas neste parágrafo estão em MONTEIRO, Tobis de Melo. *Camocim Centenário. 1879-1979*. Edição do autor, 1984, p.121, Revista do Instituto do Ceará – Tomo Especial – 1824-1924. 1º de abril, p.119-38 e SANTOS, Carlos Augusto Pereira dos. Verba volant, scripta manent! *O Literário*. Ano III, Edição 18, julho de 2001, Camocim-CE, p.11.

na divulgação de ideários partidários opostos e provavelmente dividiam leitores. Trata-se de *A Razão*, defendendo o *status quo* dos homens bons da sociedade burguesa e *O Operário* atuando na defesa dos direitos do proletariado, para ficar na díade discursiva muito própria da época.

Vale ressaltar que o embate ideológico via imprensa pode ser percebido em alguns números dos dois jornais citados. Enquanto que *A Razão* era editado por um membro do Conselho Municipal, André Pessoa, portanto ligado intimamente ao governo, *O Operário* tinha como editor o Prof. Francisco Theodoro Rodrigues, líder comunista e fundador do PCB em Camocim.<sup>74</sup>

Como em outros lugares, as folhas impressas continham muito da intelectualidade local. O jornalismo, portanto, era um canal de expressão dos homens de letras. Em Camocim, seguindo essa tradição, vai se encontrar nestes periódicos membros do Gabinete Camocinense de Leitura, espécie de academia na época que floresceu em algumas cidades do interior como Aracati, Granja, Barbalha, Ipu, Crateús, Viçosa, dentre outras.<sup>75</sup> Este formato de grêmio tinha como finalidade a difusão de leituras relevantes para o conhecimento e a manutenção de uma biblioteca. Em alguns, funcionava uma escola para jovens alunos, como foi o caso de Camocim. A pequena biblioteca do Gabinete Camocinense de Leitura foi doada para a Associação Comercial e, atualmente, lá se encontra, com alguns livros escritos em francês.<sup>76</sup>

#### **4. Traçados urbanos e edificações – os primeiros prédios e seus usos.**

Até agora o que se tem é uma cidade como tantas outras do interior do país. Com o incremento da ferrovia ligando Camocim a Sobral, propiciou-se um maior número de transações comerciais, tornando mais eficiente as atividades no porto. Com o funcionamento da ferrovia, a cidade ganhou um conjunto de edificações que contribuiu

---

<sup>74</sup> Sobre este embate de idéias, ver: SANTOS, Carlos Augusto Pereira dos. *Cidade vermelha. A militância comunista em Camocim-CE. 1927-1950*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio de Janeiro/Universidade Federal do Ceará, 2000.

<sup>75</sup> Segundo José Ramos Tinhorão, esse tipo de associação literária surgiu na Província do Ceará para “absorver as primeiras inquietações intelectuais dos pequenos núcleos de classe média de antigas vilas que o novo surto de progresso ia transformando em cidades”. TINHORÃO, José Ramos. *A Província e o Naturalismo*. Ed. fac-similar. Fortaleza: NUDOC/UFC, Museu do Ceará, Arquivo Público do Estado do Ceará, Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2006, p. 45.

<sup>76</sup> O Gabinete Camocinense de Leitura foi fundado por Júlio Cícero Monteiro e Francisco Menescal Carneiro no ano de 1913.

para o embelezamento urbano. Do ponto de vista arquitetônico, as edificações ferroviárias “de características ecléticas como todos os outros conjuntos pertencentes à Rede Ferroviária no estado, reuniam além do terminal, a residência do engenheiro e os galpões para o entreposto, complementado por extenso pátio de manobras”.<sup>77</sup>

Hoje, as oficinas estão em ruínas. A residência do engenheiro é utilizada como sede da Academia Camocinense de Artes e Letras. Um conjunto de casas que antes serviam como moradias de funcionários graduados da estrada de ferro agora abrigam ex-ferroviários. O prédio da Estação foi recuperado e tombado pelo patrimônio histórico estadual, o mesmo já foi sede de um campus universitário e atualmente funciona a Prefeitura Municipal. Portanto, novos usos. Ao redor deste conjunto arquitetônico, resistindo à intempérie dos tempos, armazéns, sedes de antigas casas comerciais e industriais, aos poucos sendo engolidos e transformados em residências amplas e modernas. No plano diretor da cidade, para toda a área do pátio de manobras está prevista a criação de um parque.

Numa breve recuperação da evolução do traçado urbano da cidade de Camocim, somente em 1933 é feito o primeiro trabalho cartográfico realizado pelo Engenheiro Militar Capitão José Rodrigues da Silva, que identificou 29 ruas e 6 praças.<sup>78</sup> Contudo, num recorte de jornal da época, do qual não sobreviveu o nome do periódico, a relação dos nomes das ruas e praças, aprovada pelo Decreto Nº 26, de 1º de agosto de 1933, somam 31 ruas e 6 praças.<sup>79</sup> Na década de 1950, os números levantados pelo IBGE não sofreram muitas alterações quantitativas:

Forma-se por 40 logradouros públicos amplos e bem traçados, dos quais 6 são pavimentados de pedras irregulares, cobrindo uma área de 35% do seu perímetro urbano e suburbano. Três das suas principais vias públicas são arborizadas. Conta também, com três “passeios”,

<sup>77</sup> Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Camocim. Documento Básico. Camocim-CE, 1998, p.15-6.

<sup>78</sup> Id. *ibid.*, p. 16.

<sup>79</sup> As ruas eram as seguintes, segundo o recorte de jornal: “DO NASCENTE PARA O POENTE: As ruas – 1- da Praia, 2-Engenheiro Privat, 3- General Sampaio, 4- Senador Jaguaribe, 5- 24 de Maio, 6- Santos Dumont, 7- Humaitá, 8- Paisandú, 9-Riachuelo, 10- Joaquim Távora, 11- João Pessoa, 12- 3 de Outubro. DO NORTE PARA O SUL: - 13- Professor Castello Branco, 14- Siqueira Campos, 15- Rui Barbosa, 16- Quintino Bocaiúva, 17- Don Pedro II, 18- Benjamin Constant, 19- Marechal Deodoro, 20- Marechal Floriano, 21- da Republica, 22- Zeferino Veras, 23- da Independência, 24- 13 de Maio, 25- José de Alencar, 26- do Comercio, 27- General Tiburcio, 28- Tiradentes, 29- Duque de Caxias, 30- (ilegível) Ceará, 31- 8 de Janeiro. PRAÇAS – 1- 15 de Novembro, 2- 7 de Setembro, 3- Pinto Martins, 4- da Matriz, 5-Francisco Nelson, 6- Bom Jesus”. Comparando com as ruas existentes hoje pelas suas denominações, observa-se que o redator errou quanto ao sentido das mesmas, invertendo-os.

bem cuidados que servem de ponto de reunião à população citadina e mais de 2100 prédios sendo 160 residenciais.<sup>80</sup>

Nessa época, os prédios mais imponentes eram o da Estação, da Prefeitura Municipal, a sede social do Camocim Clube, Agência dos Correios e Telégrafos e Posto de Saúde. Ainda no aspecto da configuração urbana, apesar de não se dispor de maiores elementos que possam mostrar uma evolução nesse item, como fotografias e levantamentos cartográficos, percebe-se que o desenho urbano obedece muito às características da tradição portuguesa, “com ruas de aspecto uniforme, traçado em xadrez, e com as residências construídas no alinhamento dos lotes.” Com relação à arquitetura, os prédios remanescentes mais antigos da cidade não apresentam influências do período colonial, mesmo porque o povoamento se dará mesmo ao final do século XVIII e, suas principais características, com algum valor histórico e arquitetônico, são “do século XIX, com porão alto e platibandas, e em alguns casos afastadas dos vizinhos e com jardins laterais. O Art Décor está presente em algumas propostas, mas a configuração urbana permaneceu inalterada”.<sup>81</sup>

Como já se disse anteriormente, pouco deste conjunto arquitetônico ainda resiste atualmente, principalmente no entorno do porto e da ferrovia. Em outras ruas, exemplares de uma arquitetura eclética, seja em casario conjugado ou separado, estão vindo abaixo tanto pelo desconhecimento do valor histórico cultural dessas edificações, quanto pelo descumprimento da legislação que cuida da preservação dessa história e da memória edificada. Por outro lado, o próprio poder público não cuidou e não cuida de regulamentar o que diz o Código de Obras e Posturas para a formação do Conselho de Desenvolvimento Urbano do Município – CONDURB. Tal conselho teria autoridade técnica para emitir pareceres sobre o valor histórico e cultural de edifícios que se prestassem à proteção por tombamento, ampliando consideravelmente o número de bens protegidos, já que somente a Estação Ferroviária é tombada pelo patrimônio histórico do Estado.<sup>82</sup>

---

<sup>80</sup> ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS. XVI volume. Rio de Janeiro: IBGE, 1959, p.115.

<sup>81</sup> Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Camocim. Documento Básico. Camocim-CE, 1998, p.15

<sup>82</sup> Código de Obras e Posturas do Município de Camocim. Capítulo IV – Da execução de obras, Seção V – Dos edifícios de valor histórico e cultural. Art. 43 a 45, 1998, p.18.

## 5. Camocim – a “terra do já teve”

Esta é uma expressão recorrente nas rodas de conversas quando, principalmente, se estabelecem comparações entre o passado dourado e o presente incerto que sonha com um futuro baseado na atividade turística, pois, afinal, somos detentores de belas praias, lagos, dunas, rios, enfim, ecossistemas para nenhum investidor botar defeito. Anacronicamente ou não, as conclusões desses verdadeiros “debates” são de que no tempo do porto e do trem existiam “isso e aquilo”, que hoje não se encontra mais na cidade.

Saudosismos à parte é inevitável a associação do porto e da ferrovia como instrumentos propulsores de modernização. Daí, que certa nostalgia aliada com uma memória escrita e transmitida oralmente, através dos tempos, acabou por consolidar nas teias do senso comum, ou de quem testemunhou e viu todo esse “progresso”, esse sentimento de perda dos ícones da era dourada dos apitos de navios e locomotivas. Isso contaminou também os estudos acadêmicos, que, mesmo apontando outros vieses dessa história, outros personagens e abordagens, concluem sobre as lacunas deixadas com a desativação desses espaços de trabalho.<sup>83</sup>

Nos relatos contidos nestes trabalhos e de algumas informações contidas na imprensa e literatura locais, vamos ver o que Camocim tinha e proporcionava aos seus habitantes e visitantes. Ontem, tal como hoje, apesar de todos os problemas que as cidades apresentam, Camocim parecia e parece despertar o que nosso jornalista concluiu em 1918: “Camocim é uma destas cidades do interior que impõe ao viandante uma *sympatia* e um bem estar pouco comuns”.<sup>84</sup>

Pelos vapores chegavam novidades da moda francesa, as notícias do restante do Brasil através dos jornais e revistas do sul do país. Na brincadeira bairrista entre Camocim e Sobral, os camocinenses se orgulhavam de que, nessa época, ficavam mais cedo atualizados das fofocas palacianas por ter a primazia de lerem os jornais antes que eles. Só depois é que as encomendas impressas eram distribuídas pelos trens. As

---

<sup>83</sup> Refiro-me mais especificamente à dissertação de: CARVALHO, Cid Vasconcelos de. *O Trem em Camocim: modernização e memória*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Ceará, 2001, XAVIER, Régia. *O porto de Camocim na memória popular*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Pernambuco/Universidade Estadual Vale do Acaraú, 2001, SANTOS, Carlos Augusto Pereira dos. *Op.cit.*

<sup>84</sup> LIMA, P.J. de. Camocim. *Correio da Semana*. Anno I, sabbado, 2 de agosto de 1918. Sobral-CE, p.1.

amplificadoras locais – *Sonoros Pinto Martins, A Voz de Camocim* ou *Camocim Club*, tratavam de repercutir o que lhe interessavam, seja nas notícias, seja na música, além de prestarem serviços de utilidade pública. Estes meios de comunicação que já nasceram para representar grupos políticos, fora dos momentos de embate eleitoral, diminuía a ausência do rádio, objeto raro entre os camocinenses. Contudo, com a chegada das emissoras de rádio na cidade, no final da década de 1980, as concessões obedeceram a critérios de influência política, ficando cada grupo com seu quinhão radiofônico.<sup>85</sup>

A cidade, como já se disse era bastante movimentada. Os cinemas já pontuavam na zona portuária e com algum requinte. A crônica de época dá-nos conta do *Cine Fênix*, com belo salão e piano de cauda para o acompanhamento das sessões de cinema-mudo. Ainda nas imediações do porto e da estação, existiram os cinemas *Recreio* e *Smart*, na Rua Engenheiro Privat. Os filmes, segundo rememora um dos moradores, eram “anunciados nas tabuletas espalhadas pela cidade”.<sup>86</sup> Nesta mesma rua resistiu até o final dos anos 1980, o *Cine João Veras*, onde os títulos exibidos se dividiam alternadamente entre filmes de karatê e pornochanchadas, além dos épicos religiosos no período do natal. Voltando àqueles tempos, mais para o centro da cidade, na Rua 24 de maio, o *Cine Éden* dominava quase um quarteirão inteiro, exibindo não só a sétima arte, como promovendo concorridas lutas de boxe, e outros números circenses e artísticos, já que tinha instalações para tal. Do outro lado da rua, localizava-se o *Cine Hastoria*. Os poucos bairros da cidade também dispunham de salas para tal função. Deste modo, o *Cine Relâmpago*, na Rua Senador Jaguaribe ficava próximo da zona do meretrício, no Bairro da Gameleira, que fez sucesso nas décadas de 1930 e 1940. No Bairro São Pedro, o *Cine São Pedro*, funcionou ativamente entre as décadas de 1960 e 1970. Hoje, infelizmente, não há nenhuma sala em funcionamento.

As salas comportadas e puritanas recebiam o melhor “escol” da cidade. Contudo, os prazeres noturnos residiam no mais trivial da zona portuária – as casas de meretrício. Se espalhando por toda a orla e adjacências, as casas de tolerância, os bares e os cafés, ou mesmo ao ar livre, o comércio do sexo animava as noites camocinenses nas curtas temporadas de marinheiros estrangeiros e nacionais, ávidos por uma “aliviada” das lides

---

<sup>85</sup> Neste sentido, duas emissoras foram criadas em Camocim: a *Rádio Pinto Martins*, pertencente à família Coelho Veras e a *Rádio União de Camocim*, propriedade da família Aguiar.

<sup>86</sup> FILHO, Antônio de Albuquerque Sousa. Camocim do meu tempo. *Diário do Nordeste*. Ano XXV, nº 8.360, quarta-feira, 1 de março de 2006, p.2. Fortaleza-CE.

marítimas. Outros eventos ligados à religiosidade e ao folclore completavam os momentos festivos da cidade.

Nessas permanências, o ritmo da cidade era modificado. Festas se organizavam para receber as comitivas dos navios mais importantes. Moçoilas casadoiras disputavam a atenção dos “homens de fora”, jogos amistosos de futebol eram marcados entre as tripulações das embarcações como forma de confraternização, populares organizam seu programa de domingo: depois da missa das nove uma visita ao navio estrangeiro ancorado. Nestes breves momentos, porém freqüentes, de relacionamento entre a gente do mar e a gente da terra, muitas histórias se desenrolaram, sobre as quais nos deteremos mais à frente em capítulos específicos.

Terra e mar. Esta contraposição territorial é sem dúvida marcante em nossas relações sociais. Numa cidade litorânea essa relação ganha contornos que demarcam nitidamente as relações, criando espaços de sociabilidade próprios e expondo conflitos dos mais interessantes. Esta pequena introdução é somente para analisar um caso à parte – o cabaré *Terra e Mar*, situado na zona do baixo meretrício da cidade e imortalizada no romance homônimo do escritor camocinense Carlos Cardeal.

Ambientado na Camocim dos anos 1960-70, portanto, já no apagar das luzes das atividades conjugadas do porto e da ferrovia, o escritor centra na trama um passado de certo *glamour* propiciado por esta temperatura de movimentação que a cidade ainda experimentava. As prostitutas chegavam por trem e faziam a vida na zona, povoada por marinheiros ocasionais e aventureiros que aportavam no lugar em busca de oportunidades. Na narrativa romanesca, ponteada de ficção, mas, agregando muitos aspectos reais e históricos, os lugares e as festas são descritos com riqueza de detalhes.

O espaço descrito e onde se desenvolve a trama é toda a cidade, mas, o foco é o *Terra e Mar*, secundado por vários bares e casas de prostitutas que se caracterizaram como a “zona”, peculiar a toda cidade portuária. Essa demarcação espacial era tão enfática, que as moças do lugar eram orientadas a não passar e nem sequer olhar para a rua onde se comercializava o sexo. Como o escritor traça um painel da cidade, é de bom alvitre que se siga suas pegadas no esforço de mostrar Camocim numa obra literária e sua contribuição para a análise histórica. Começando pela própria descrição do Terra e Mar, cenário de sua trama:

Sempre sorrindo, ela percorria com os olhos a grande sala de entrada. Postas às paredes estavam fotografias de mulheres seminuas (...) As bandeirolas multicores que cobrem o teto, impedem a visão das telhas. As mesas e cadeiras espalhadas pelo salão lembram-lhe os cassinos dos romances policiais (...) O bar, sortido apenas com o que é mais consumido: a cachaça, a cerveja, refrigerantes e cigarros, algumas latas de conservas e alguns rótulos de bebida estrangeira (...) Acima das prateleiras, estava gravada na parede branca, com letras pretas a célebre frase shakespeariana retirada do monólogo de Hamlet: ‘To be or not to be, that is question’. Logo abaixo, a tradução em letras não menos legíveis mas de menor tamanho, ‘ser ou não ser, eis a questão’.<sup>87</sup>

Afora a licença ficcional, o autor em questão esforça-se e é bem nítida sua preocupação em descrever os lugares mais simples que percorre em sua trama novelesca, fazendo uma opção em mostrar, com mais ênfase, os locais identificados com as pessoas comuns, caras para nós que militamos na história social. São os pescadores, os boêmios, as prostitutas, os estivadores e salineiros que ocupam maior espaço nas histórias, sem descurar dos outros estratos da sociedade, mesmo da “elite” local. Diria mesmo que é uma obra, “vista de baixo”. Várias são as passagens e personagens que confirmam isso sem perder seu estilo quase poético. Uma cena de fim de tarde é emblemática:

O desembarque é rápido, mais rápido é a retirada dos que foram esperar o trem, logo a grande gare fica vazia. O casal parte para descobrir novas aventuras, cinquenta metros apenas e estão no cais do porto, lá deveriam ancorar navios, mas apenas alguns barcos com inscrições na popa da casa de pesca a que pertencem carregam e descarregam mercadorias. Estivadores, pescadores, prostitutas e curumins de cores e idades diversas, parecem discutir acirradamente. É grande a algazarra em todo o cais. Alguns barcos partem para outros ancoradouros próximos, muitos outros chegam.<sup>88</sup>

É o espaço entre o porto e a estação. O olhar do romancista capta a cotidianidade dos trabalhadores em sua lida diária e suas relações com outros transeuntes, mas também constata o declínio da atividade portuária, antes pontuada por navios de cargas e passageiros e agora restrita a pequenos barcos de pesca. Nas entrelinhas, pode-se perceber a eterna reivindicação da dragagem do Rio da Cruz, sempre prometida e protelada. Embora não esteja explícita a procrastinação das autoridades na resolução do problema, o autor coloca essa preocupação nos personagens pescadores representada pelo avanço ameaçador das dunas que invadem o canal natural do rio. “Ele olha em

<sup>87</sup> ARAÚJO, Carlos Cardeal de. *O Terra e Mar*. Fortaleza-CE: Fundação Dolores Lustosa, 1988, p.19.

<sup>88</sup> Id. *Ibidem*, p.18.

torno do local que tomou como palanque para observar o panorama, no ponto destinado a observadores de navios que se aproximavam há muito tempo atrás, quando a barra ainda era barra e não um estreito canal...”<sup>89</sup>. Os ecos das festas do *Terra e Mar* não embalam mais as noites camocinenses. A viabilização do porto via drenagem do canal natural é uma espera constante.

De forma geral, o escritor Carlos Cardeal se utiliza do romance para a descrição de lugares em seus usos plenos no tempo em que se passa a trama e agora obsoletos, abandonados ou inexistentes. Tendo como alegoria um passeio do casal protagonista, Luiz e Rita, que chega à cidade, pode-se conhecer boa parte da urbe. Daí, na orla marítima referir-se ao Camocim Club, com ampla varanda para o mar. “Rita não resistindo, soltou-se das mãos de Luiz e trepou na varanda”. O casal não resistiu ao bucolismo da Pracinha do Amor, sentaram e provavelmente namoraram num banco. Mais à frente, o Balneário Sport Club “com sua coberta de palha e suas paredes caiadas sem reboco”, reduto da mocidade camocinense em tempos idos, foi o “que Rita mais gostou”. Ornamentando boa parte deste percurso, a balaustrada, que naquele momento se encontrava “em completa ruína”.<sup>90</sup>

Note-se aí a imitação própria da época de se grafar *club* ao invés de clube, advindo da influência inglesa. Antes mesmo da criação dos clubes citados por Carlos Cardeal, a cidade teve o *Sport Club*, que servia para todas as solenidades e festas no início do século XX. Destruído por um incêndio, ainda hoje suas ruínas no centro da cidade resistem como que a demonstrar a sua imponência arquitetônica. Em Camocim, a presença inglesa se deu por ocasião da construção da ferrovia e posteriormente no período de arrendamento da mesma pela firma inglesa *The South American Railway Construction Company Limited*, entre 1910 a 1915.<sup>91</sup>

Por outro lado, a existência de dois clubes sociais tão próximos expressa a rivalidade dos grupos políticos detentores do poder na época, Aguiar e Coelho.<sup>92</sup> Como em muitas cidades os clubes sociais não possuem mais o mesmo *glamour*. O Camocim Club agora é usado como restaurante e reuniões festivas ocasionais. Já o Balneário Sport

<sup>89</sup> Id. ibidem, p.27.

<sup>90</sup> Id. ibidem, p.18.

<sup>91</sup> Para saber mais sobre a construção e o arrendamento da ferrovia, ver: OLIVEIRA, André Frota de. *A Estrada de Ferro de Sobral*. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora Ltda, 1994.

<sup>92</sup> Embora houvesse associados comuns aos dois clubes, com o tempo as diferenças foram se acirrando de tal modo que a identificação com esta ou aquela família era correspondente ao clube, ao ponto de se fundar um terceiro clube, o *Comercial Clube*, onde a frequência era controlada não pela coloração política, mas por outros critérios sociais e morais.

Club raramente é sede de algum evento e é motivo de disputa judicial entre seus acionistas. Com a valorização da área, essa disputa se acirra cada vez mais. A Pracinha do Amor foi engolida por um calçadão e a balaustrada, junto com o referido passeio, é a imagem mais usada como cartão-postal da cidade. Reagindo às transformações recentes ocorridas na praça, o poeta R. B. Sotero descreve com muita propriedade o significado da praça para os habitantes da cidade. Não diríamos melhor:

A emenda foi pior que o soneto! Pois é, a Pracinha do Amor era aquilo mesmo: uma praça do interior; mas muito charmosa, muito verde, muito aconchegante, além de bela. Não foi à toa que recebeu esta auspiciosa alcunha, pois todo dia, fosse lá que hora fosse, havia um casal numa entrevista amorosa, num idílio, num carinho! Isto era certo como dois e dois são quatro. Ali muitos namoraram, noivaram e até casaram. Ao cair da tarde os velhos vinham contemplar a paisagem marinha, ver os pássaros em revoada, cruzando o Rio Camocim, de volta para os ninhos nos manguezais e sentir a maresia e a aragem do Aracati até o despontar das estrelas, e, à noite, jovens irrequietos, como é próprio da juventude, explodindo de vida compareciam aos pares, dando ainda mais beleza ao ambiente. Mas isso tudo é coisa do passado, pois arrebentaram com a pobre da Pracinha do Amor com o intuito de fazerem uma outra moderna e suntuosa naquele local.<sup>93</sup>



4. Pracinha do Amor. Vista do ângulo de quem está na balaustrada do rio Camocim. Foto: Arquivo particular de Aroldo Viana.

<sup>93</sup>SOTERO, R.B. A Praça do Amor. *O Literário*, Ano III, edição 13, novembro de 2000. Camocim-CE, p,5.

Voltando à narrativa do romance, o ponto final do passeio de nosso casal agrega certos determinismos e preconceitos. Nesse ponto da orla, não mais os clubes sociais e nem praça bem cuidada. O casal segue

para a praia das Canoas, pararam em frente às pequenas casas que davam início à grande favela, seguiram pela rua dos cabarés, quase todas as casas podiam ser identificadas como tais, com suas luzinhas de cor vermelha e fachadas como se fossem sinais de perigo, todas numa só vila, como um mercado de produtos diversos, somente na esquina, depararam-se com o Terra e Mar.<sup>94</sup>

Com o tempo, o perigo já relatado de tão maldito espaço, espécie de cancro social para as boas famílias da cidade, como se o simples ato de passar por ou olhar para, contaminasse de prostituição as virgens e donzelas da cidade e desviasse irremediavelmente dos preceitos morais os *habitués* frequentadores do sexo masculino, começaram a ser relativizadas. No final dos anos 1980 houve mesmo a tentativa de institucionalizar o “Terra e Mar” (compreendendo aí não somente o antigo cabaré, mas todo o quarteirão que passou a ser conhecido como tal) como a vila do prazer, ou do amor, com cadastro de prostitutas, escola, e outros programas de assistência social. Contudo, este projeto não prosseguiu e a área vem sofrendo as transformações normais da especulação imobiliária.

## **6. Sina espartana – a cidade em tempos de guerra**

Outras fontes dão algum fôlego para se continuar na apresentação da cidade. Neste sentido, alguns periódicos apresentam algumas fagulhas que ainda hoje acendem alguns caminhos na caracterização da cidade. Uma delas é a sua vocação para a área militar. Na rivalidade entre os jovens de Camocim e a cidade vizinha de Granja, quando os ânimos começam a se acirrar, é comum os granjenses profetizarem que quando um jovem camocinense completa dezoito anos será pescador ou soldado. Esta profecia mais tarde nos inspirou a escrever um artigo denominado “Sina Espartana”, uma referência aos muitos filhos camocinenses que efetivamente galgaram altos postos nas Forças

---

<sup>94</sup> ARAÚJO, Carlos Cardeal de. *Op. cit.* p.18.

Armadas<sup>95</sup>. Já os granjenses se consideravam atenienses por se julgarem cultos e terem dado muito nomes para a política estadual e nacional, desde os tempos do império.

O Exército se encontra em Camocim desde seus primórdios, primeiramente com a instalação do Tiro de Guerra N° 253; posteriormente, a cidade foi cogitada para sediar um Posto de Comando pelos americanos na Segunda Guerra Mundial, sendo preterida por Fortaleza, visto que a capital proporcionava melhores condições logísticas. No entanto, uma pequena base militar foi construída como ponto de apoio para as manobras militares, abrigando um grupo de militares americanos. Utilizando mais uma vez as lembranças do nosso morador, ele afirma que a cidade “se tornou ponto estratégico importante, atraindo soldados norte-americanos e com uma base onde chegaram a atracar Zepelins”, salientando um clima de colaboração entre a soldadesca e a população local, no que diz respeito às trocas gastronômicas, cuja novidade eram “as saladas de frutas em lata que os americanos distribuíam com as famílias da cidade, que por sua vez lhes presenteavam bolos”.<sup>96</sup>

Nos anos da ditadura militar, a cidade foi cogitada para ser sede de um batalhão do Exército, posteriormente instalado nos sertões de Crateús, aonde chegava o final da Estrada de Ferro. Hoje, se tem em funcionamento o Tiro de Guerra 10001, a representação da Marinha do Brasil pela Capitania dos Portos e o Quartel da 3ª Cia. do 3º Batalhão da Polícia Militar do Ceará.

Essa tradição “verde-oliva” se construiu desde o início do século passado com a iniciativa de Júlio Cícero Monteiro, jornalista, intelectual e vereador local, em fundar o Tiro Infantil. Dentro da tradição espartana, portanto, desde jovens, as crianças camocinenses teriam a oportunidade de “servir a pátria”. Diz-se na matéria jornalística sobre o surgimento de tal agremiação, inaugurada em 1º de janeiro de 1912,<sup>97</sup> que a mesma,

---

<sup>95</sup> Para fazer uma relação dos filhos camocinenses nas fileiras do Exército, temos: Gerais: Onofre Muniz Gomes de Lima, Oliver Carneiro Ramos, Cleto Potiguara Veras e Júlio Veras (foi também Governador militar no Estado do Pará em 1930). Oficiais: Murilo Veras Fontenele, Tércio Veras, André Avelino Chaves, Bibiano Pessoa Chaves, os irmãos gêmeos, Haroldo Sanford Barros e Heraldo Sanford Barros, João Carvalhede e Francisco Marques de Sousa (morto a flechadas em 1915 quando em serviço da exploração da Comissão Rondon). SANTOS, Carlos Augusto Pereira dos. Sina Espartana. In: *O Literário*. Ano III, Edição 16, maio de 2001, p.5.

<sup>96</sup> FILHO, Antônio de Albuquerque Sousa. *Op.cit.* p.2.

<sup>97</sup> “Ao acto de inauguração que se efectuou no Paço da Municipalidade ao meio dia, compareceram, além de muitos cavalheiros, os srs. coronel Severiano José de Carvalho, Intendente Municipal e Julio Cícero Monteiro, presidente da Câmara havendo por essa ocasião um demorado exercício de marcha ao mando do distinto moço Aldezirio Neves, reservista de primeira classe do exercito, que de bom grado acceitou o

... vem constituir-se mais uma nota de destaque a esta cidade, incontestavelmente uma das mais florescentes do Estado. Assim sendo é justo que todos os srs.paes de família acolham-na de braços abertos, mandando seus filhinhos-rebentos de esperança da Pátria se aliarem as suas fileiras.

Isto, sobre ser de grande importância para os pequenos, porque já se habilitam ao manejo das armas vão se encaminhando no verdadeiro civismo, é de alta significação para a Pátria, porquanto no dia em que todo brasileiro souber desparar(sic) conscientemente uma arma de fogo qualquer, teremos integralizada a paz e, portanto, assegurada a estabilidade e o progresso das ubertosas plagas descobertas por Cabral.<sup>98</sup>

Sem se esforçar muito, é visível como o redator busca associar a agremiação militar com os ares de “progresso” que diz a cidade apresentar e lhe confere prestígio; aliás, uma visão muito própria da conjuntura que culminou com a mudança de regime e que povoava e povoa ainda muito fortemente o imaginário republicano, isto é, a noção de que a ordem representada pelos valores militares na sociedade redunde em progresso. Até uma revista direcionada para a divulgação da corporação militar chegou a ser editada em 1917, chamando-se “O Fuzileiro” – revista do Tiro Brasileiro de Camocim, cujo primeiro número saiu no 1º de abril daquele ano.<sup>99</sup>

Não menos militarista, mas, fruto dos desdobramentos da Segunda Guerra Mundial, o jornal “O Momento” defende sua primazia na leitura dos acontecimentos quanto à defesa do território nacional. Já se disse, a cidade foi motivo de estudos para instalação de um posto de comando, contudo, o que os articulistas de “O Momento” defendem é que essa base não fosse apenas de caráter logístico para os aliados, mas, atuante na defesa contra os planos pan-germânicos de invadir as Américas, combinando-se com uma política de eliminação dos quintos-colunistas.

Baseando-se nas afirmações do estudioso francês Cherádame o articulista escreve:

‘A extensão das Américas, assegura o autor francês, favorece a invasão’. E acrescenta que, com o auxílio da 5ª coluna, a Alemanha pode estabelecer em território americano uma base da qual poderá ser desalojada apenas por uma força aérea superior. E termina: ‘O único método de concluir uma paz verdadeira e tirar permanentemente aos

---

convite para instructor da novel agremiação”. A Palavra. “O Tiro”. Camocim, 6 de janeiro de 1912, Anno VIII, nº 15, p.2. Camocim-CE.

<sup>98</sup>A Palavra. “Actualidade”. Camocim, 6 de janeiro de 1912, Anno VIII, nº 15, p.1. Camocim-CE.

<sup>99</sup>SANTOS, Carlos Augusto Pereira dos. *Op. cit.* p. 11.

alemães a possibilidade de executar o seu intolerável plano de escravização.<sup>100</sup>

No mesmo artigo, a receita do estudioso francês para combater essa possível invasão: “construir uma imensa frota de bombardeiro; treinar um grande exército de guerrilhas, como a HOME GUARD dos ingleses e acabar, desde já, com todos os 5ª colonistas”. Tais preocupações parecem ter sido as mesmas dos redatores do jornal aludido. Infelizmente, a matéria na qual nossos antenados jornalistas antecipavam essa preocupação não sobreviveu ao tempo:

Tem sido isso, justamente o que nós do Momento de há muito vimos dizendo. Temos denunciado os quinta colonistas e os traidores por eles subornados, mostrando os propósitos de conquista do nosso país, alimentado pelos totalitários. Os fatos tem-nos dado razão.

Quando o Momento publicou um artigo com a epígrafe – Camocim base naval e aérea – muita gente riu. O que nós dizíamos não passava de tolice.

Agora, porém, todos estão vendo que o que dissemos naquele artigo era fruto de observação e estudo, e que a razão estava conosco.<sup>101</sup>

Não se quer dar uma dimensão maior do que o evento merece. O registro se justifica somente para pontuar uma tendência do jornal, certamente alinhado com o clima de beligerância e de intensa pressão ideológica durante o Estado Novo. Não dá para dizer da repercussão destes acontecimentos nos ânimos dos camocinenses de então, afora os defensores na trincheira de “O Momento”, contudo, não deixa de ser um retrato do cotidiano da guerra. Para não dizer que os temores eram de todo infundados, em 1942 tem-se o registro de prisões de quatro pessoas tidas como suspeitas de algum crime, dentre eles, o alemão Werner Timm, acusado de exercer espionagem a favor do Eixo, já que fora preso em sua casa na cidade de Sobral, com material de rádio transmissor.

Os outros três foram acusados de pertencerem a uma célula integralista e contribuírem com uma mensalidade que era entregue a um padre chamado Jonas. Ficaram apenas três dias na prisão, a mando da DOPS, provavelmente para averiguação (21.10.1942 a 24.10.1942). Já o alemão passou um período maior trancafiado, de 01.05.1942 a 19.05.1942. Essas prisões não geraram prontuários, apenas constam de uma relação da referida delegacia no Ceará, encontrada por nós no Arquivo Nacional.

<sup>100</sup> RODRIGUES, Fernando. Disciplina e Liberdade. *O Momento*. Ano 5, nº 160. Camocim-CE, 24 de abril de 1942, p.1.

<sup>101</sup> Id. *ibidem*.

Essas prisões, se não se fundamentam no temor dos jornalistas de “O Momento”, muito provavelmente foram frutos da onda de denunciamento contra estrangeiros, notadamente alemães, que assolou o país.

Favorecida por estas duas portas de entrada de homens e idéias – o porto e a ferrovia, Camocim, em maior ou menor grau, acompanhava de perto os acontecimentos nacionais, e repercutia, de algum modo, estes eventos na sociedade local. Ou seria o que nos diz José Carlos Júnior sobre o “espírito da imitação” própria das pequenas cidades do interior que “viviam a macaquear continuamente as grandes, da maneira mais burlesca e aleijona”?<sup>102</sup> De qualquer forma, nessa sintonia com os acontecimentos e a reprodução de organismos como instituições, partidos, sindicatos, associações dos mais diversos cunhos na cidade, para além de uma mera imitação, reside uma singularidade que marca bastante a vida cotidiana na cidade, que envolve os mais diversos setores sociais.

## **7. A sociedade camocinense se organiza**

Desde os primeiros tempos de vila que já se percebia uma discriminação de classe e espaços em Camocim. Outrossim, é visível também a criação de uma série de instituições que possuíam correspondência nas esferas estadual e federal, o que de resto, era natural, visto a movimentação que o até então aglomerado urbano ganhara com a construção da ferrovia.

No Código de Posturas de 1883, era proibida a reunião de escravos com outros criados e filho-famílias por mais de quinze minutos em “lojas e tavernas... para qualquer fim, sob pena de ser multado o dono da casa em que tiver lugar o ajuntamento, a reunião, em 500 réis.<sup>103</sup> Apesar da proibição, fica difícil admitir uma separação rigorosa somente pelo enunciado legal, visto que nas cidades portuárias, a mão-de-obra escrava foi, inicialmente, fundamental na execução dos trabalhos manuais. No caso de Camocim, as dimensões dos espaços nos trapiches eram por demais limitadas, e a zona comercial se circunscrevia às imediações do porto, por conseguinte, muito factível que os escravos de uma forma ou de outra se relacionassem com os demais com frequência.

---

<sup>102</sup> CARDOSO, Gleudson Passos. *Op. cit.* p.62.

<sup>103</sup> APEC – Série Correspondências Expedidas. Município de Camocim. Código de Posturas. 27 de janeiro de 1883. Art. 5º.

Por outro lado, a presença de tal artigo no Código de Posturas já denunciava a presença relevante desses contatos, e sua aplicação uma tentativa de diminuir estes contatos, numa atitude discriminatória e porque não dizer, racista.

A maioria das instituições organizadas na cidade, no fim do século XIX e começo do século XX, referia-se principalmente à presença de repartições públicas que controlavam as atividades comerciais. Desta forma, recolhendo dados do ano de 1902, tem-se, nesta época, as Mesas de Rendas (estadual e federal), uma Agência Postal, a Capitania dos Portos, uma Capatazia, além de dois inspetores escolares.<sup>104</sup> Enumerando-se, dessa forma, pode-se até dizer da obviedade da instalação dessas repartições naquele momento, visto o movimento considerável das transações comerciais na cidade. Porém, o que se quer salientar é que naquela conjuntura existia uma estrutura mínima do estado que amparava e operacionalizava o movimento comercial na cidade e região. A demanda atual ainda guarda alguns elementos do passado representados pela atividade pesqueira, salineira e um bom comércio, contudo não se dispõe atualmente de algumas dessas repartições, como a Receita Federal, IBAMA, dentre outros.

Esse momento de progresso experimentado entre as décadas de 1920 e 1950 proporcionou, além da instalação de repartições públicas estaduais e federais, alguns melhoramentos e pioneirismos associados à prosperidade de Camocim, o que demarcava sua importância no cenário estadual. A cidade era servida por rotas regulares de vapores e navios que tocavam os portos do norte e do sul do Brasil e de linhas estrangeiras. Para ilustrar, o anúncio antecipado dessas rotas e escalas para o mês de janeiro de 1927, no jornal *A Razão*:

#### NO MAR E NO PORTO

**Vapor Uno** – Saiu do Rio de Janeiro a 1 do corrente, sendo aqui esperado a 26 deste.

**Vapor Campeiro** – Carregará no dia 20 para Porto Alegre e escalas.

**Vapor Itapoan** – Carregará a 24 para Porto Alegre escalando somente em Recife, Rio de Janeiro, Santos, Rio Grande e Pelotas.

**Vapor Itapeuá** – Chegará neste porto procedente de Recife, a 25 do corrente saíndo a 26 para Belém e escala.

**Vapor Bremenhaven** – É esperado neste porto a 5 de janeiro próximo, recebendo cargas directamente para os portos de Havre, Antuérpia e

<sup>104</sup> Almanaque do Ceará – 1902 p. 8-15.

Hamburgo e com transbordo para os demais portos do continente europeu.<sup>105</sup>

Além dos vapores, os aviões também faziam seus roteiros incluindo Camocim em suas rotas. No mesmo jornal, vê-se a programação dos vôos:

### **Transporte Aéreo**

É o seguinte o horário da Panair atualmente em vigor. Horário dos aviões da Panair do Brasil S/A.

RUMO SUL

DOMINGO – às 11 horas não escala em Fortaleza.

TERÇA – às 11 horas com escala em Fortaleza.

RUMO NORTE

SABADO – às 11 horas, não escala em Fortaleza.

SEGUNDA - às 11 horas, com escala em Fortaleza.

MALAS – Fecham-se às 9 horas, para qualquer sentido.

### **Avião Militar**

RUMO NORTE

SEXTA-FEIRA – Fechamento das malas 5ª. Feira às 16 horas.

ESCALA: Parnaíba, Terezina, Belém, Floriano, Campo Maior e Peripery.

RUMO SUL

SABADO – Fechamento das malas 6ª. feira às 15 horas.

ESCALA – Acaraú, Fortaleza e Rio de Janeiro.<sup>106</sup>

Alguma das empresas aéreas como a Panair do Brasil, com sua frota de hidroaviões, construiu estrutura de apoio em Camocim, ainda hoje podendo se ver algumas dessas instalações, fazendo com que a cidade se notabilizasse como pioneira no transporte aéreo no interior cearense. O memorialista local Artur Queirós, recorda:

Para o fim da década de 30, os americanos construíram em terra firme, um ponto de apoio para os seus aparelhos, jacente à orla marítima, no

<sup>105</sup> *A Razão*. 18 de dezembro de 1927, Camocim-CE, p. 4.

<sup>106</sup> Id. ibidem.

Bairro dos Coqueiros, em amplo quadrilátero, chamada PANAIR, ainda lembrada com gratas recordações. Ali edificaram vários e vistosos prédios para suporte técnico e de passageiros, estação bem decorada, casa de motores, almoxarifado, departamento de combustíveis e lubrificantes, tudo em material da melhor qualidade em estilo americano, muito limpo e bem cuidado.<sup>107</sup>

Os mais velhos rememoram orgulhosos esse passado. Face à presença dessa estrutura de apoio para a aviação civil, acreditamos que isso tenha de alguma forma influenciado na decisão de instalar uma pequena base militar americana em Camocim. O certo é que nossa posição estratégica nos aproxima da África e da Europa e, naquela época onde a autonomia de vôo dos aviões não se assemelhava nem de longe com a de hoje, Camocim era um ponto de apoio para reparos e reabastecimento.

Nessas freqüentes paradas dos aviões da Panair em Camocim, um programa para os camocinenses era conferir as celebridades que cruzavam o Atlântico. Fiando-nos na memória do nosso articulista, Arthur Queirós, citado anteriormente, ele lista algumas dessas personalidades que passaram por nossa cidade:

Transitaram por Camocim, portanto, muitos notáveis, gente importante, do que mencionamos os artistas Henry Fonda (...) Greta Garbo, por aqui esteve por duas vezes, na última em 1943, exibindo-se para soldados e oficiais americanos aqui destacados, na Base Militar de apoio da segunda guerra mundial, que aqui construíram (...) transitaram ainda, Buck Jones, George O'Brien, Charles Starret, Sonja Henie e muitos outros... Dona Darcy Vargas, esposa do grande Presidente Vargas, por aqui transitou com destino à Norte América, ocasião em que muito aplaudida foi, pelos camocinenses.<sup>108</sup>

Afora estes pequenos momentos com as celebridades nacionais e internacionais, é imperioso ressaltar o feito de um aviador camocinense na área da aviação - o engenheiro mecânico, formado pelo Drexel Institute da Filadélfia, Enclides Pinto Martins, que, em 1922, conseguiu a proeza de completar o vôo pioneiro, Nova Iorque – Rio de Janeiro. O vôo idealizador por Pinto Martins, juntamente com colegas americanos fazia parte das comemorações do Centenário da Independência do Brasil. Saíram de Nova Iorque em 17 de agosto de 1922, no *Sampaio Correia I*, impróprio para viagens de longas distâncias, o que aumentava os riscos da aventura. Tendo muitos

<sup>107</sup> QUEIRÓS, Artur. “As Glórias do Herói”. *O Literário*. Ano III, Edição 13, setembro de 2000. Camocim-CE, p.4.

<sup>108</sup> Id. *ibidem*.

problemas, como um pouso forçado na costa cubana, sendo milagrosamente salvos por um navio americano,<sup>109</sup> Pinto Martins, juntamente com quatro aviadores americanos, amerissaram em Camocim no seu hidroavião *Sampaio Correa II* somente em 19 de dezembro de 1922. Foram recepcionados com destaque pela sociedade camocinense no Sport Club, só chegando ao Rio de Janeiro em 08 de fevereiro de 1922, onde foram novamente homenageados<sup>110</sup>.

Toda essa movimentação comercial e todo esse trânsito aéreo e aquático necessitariam de uma estrutura logística. Com efeito, é que se pode apreender dos documentos e estudos. As firmas de importação e exportação se estabeleciam ficando trapiches, instalando escritórios e construindo armazéns. As firmas locais representavam outras do Norte e Sul do país. O governo por sua vez se fazia representar pelas repartições públicas. Prova dessa importância é que no Ceará, somente havia duas agências do Banco do Brasil, uma em Fortaleza e outra em Camocim.<sup>111</sup>

O advento das cooperativas no Brasil também teve sua correspondência na cidade. Neste sentido, entidades de classe fundaram este tipo de associação como a Cooperativa de Consumo das Classes Trabalhistas (1948) e a Cooperativa de Consumo dos Ferroviários da Estrada de Ferro de Sobral (1937). Por outro lado, utilizando-se da modalidade de cooperativas de crédito, camocinenses fundaram bancos regionais, de curta duração, na década de 1930, como o Banco Auxiliar Agrícola e Banco do Comércio e Lavoura de Camocim.<sup>112</sup> Afora estas já citadas, para efeito de ilustração podem-se relacionar várias outras empresas instaladas na cidade em diferentes momentos:

---

<sup>109</sup> Neste pouso, forçado por um forte temporal, o avião afundou e a viagem só pôde ser completada graças ao jornal “The New York Word”, que tinha os direitos de reportagem do reide aéreo e providenciou um outro avião, o Sampaio Correia II, com o qual se completou o reide aéreo.

<sup>110</sup> O feito de Pinto Martins foi realçado por Monteiro Lobato: “Volta para o Rio de Janeiro por ar, direto de New York, num vôo notável para os tempos. O povo o aclama como herói nacional. O Congresso concede-lhe um prêmio de 200 contos, que ele não chega a receber. ‘Suicida-se’ antes disso num quarto de hotel, sem que ninguém compreendesse semelhante tragédia”. Para Lobato, essa morte pode ser creditada ao monopólio do petróleo, visto que Pinto Martins desenvolvia pesquisas nessa área que contrariavam interesses. “Pinto Martins: mártir número dois do petróleo nacional”. LOBATO, Monteiro. *O escândalo do petróleo e ferro*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1959, p. 64.

<sup>111</sup> Nesta época, o Banco do Brasil, em todo território nacional, tinha apenas 38 agências..

<sup>112</sup> Essas casas bancárias foram gerenciadas por Fernando Cela e Horácio Pessoa, respectivamente.

### **Firmas nacionais e estrangeiras.**

1. *Companhia Lorentzen* – do capitão norueguês M. L. Lorentzen. Inicialmente atuou no transporte de gado em pé para o estado do Pará. Possuía os vapores: Rio, Ipu, Sobral, Camocim, Crateús. Atuou em Camocim entre 1900 a 1914.

2. *Companhia Pernambucana* – vapores: Rio Formoso.

3. *Companhia Maranhense de Navegação a Vapor* – vapores: Oriente e Ocidente.

4. *Sabóia Albuquerque & Cia.* – arrendatária da Estrada de Ferro de Sobral entre 1897 a 1910.

### **Firmas locais.**

5. *Casa Bancária Nicolau Carneiro* - fundada em 1893. Também realizava negócios de importação e exportação.

6. *J. Adonias & Cia.* – casa de importação e exportação.

7. *Carneiro & Veras* – Representante da Companhia Nacional de Navegação Costeira, proprietária dos vapores: Itapeua, Itanagé, Itaquicé, Itapoan, dentre outros, que visitavam nosso porto a cada quinze dias, na linha Manaus – Buenos Aires.

8. *Albuquerque & Cia.* Representante da Companhia Nyrba de hidroaviões, posteriormente Panair do Brasil, Lloyd Brasileiro e outras empresas. Fundada em 1888. Desativada.

9. *Murilo Aguiar & Cia* – ativa ainda hoje no ramo de material de construção.

10. *J. Felinto Cavalcante* – casa exportadora e importadora.

11. *Belarmino Carneiro de Araújo* – casa de fazendas e miudezas.

12. *Thomaz Zeferino Veras* – idem anterior.

13. *Manoel Dias Macedo* – idem.

14. *Banaiot Tahim & Irmão* – idem.

15. *Cia. Força e Luz de Camocim* – pioneira na oferta de energia elétrica a gasogênio. A instalação da luz foi orçada em duzentos contos de réis e os estudos preliminares foram confiados ao engenheiro Raymundo Cela (que posteriormente ficou conhecido como renomado pintor no Brasil). Há ainda as ruínas das oficinas e escritório.

### **Atividades industriais.**

16. *Empreza de Algodão* – beneficiamento de algodão. Seus armazéns ainda estão de pé.

17. *Fábrica de Sabão* – propriedade do italiano João Baptista Gizzi. Sucumbiu a um incêndio no início da década de 1930.

18. *Fábrica de Cigarros* – Produzia duas marcas: *Brasil* e *Aviador*.

19. *Produto farmacêutico* – *Gotas Arthur de Carvalho* – remédio para perturbações digestivas.

20. *Produto farmacêutico – Específico Pessoa* – próprio para tratamento de mordida de cobra com larga aceitação na região norte do país.<sup>113</sup>

Por outro lado, o apoio logístico extrapolava a área comercial. Talvez fosse preciso um vínculo maior nesse tipo de relação. É o que parece ter acontecido com a fundação da maçonaria em Camocim, em 1920, pelo italiano João Baptista Gizzi, constituindo-se em mais um pioneirismo para a cidade, visto que foi a primeira loja fundada no Ceará, ligada ao Grande Oriente, de rito escocês.<sup>114</sup>

Normalmente se atribui à Maçonaria uma ligação com os ideais positivistas e liberais que revolucionaram a seara filosófica, com intensos debates entre a Monarquia e a Igreja absolutistas. No Ceará, essa disputa animou os debates literários e colocou em trincheiras opostas os que defendiam “as idéias pautadas na razão e no cientificismo” contra “os segmentos ligados ao conservadorismo católico”. Esse embate foi mais visível na propagação de ideais, de parte a parte, via imprensa, através dos jornais *Fraternidade*, pertencente à loja Maçônica Fraternidade Cearense, e o jornal *Tribuna Católica*, ligado à Igreja Católica. Esta diferença de posicionamento ideológico se fez presente também nas concepções sobre educação, assim como na produção literária de cada grupo.<sup>115</sup>

A motivação maior para a iniciativa do industrial italiano em Camocim parece ter sido, além de congregar alguns irmãos de seu rito, moradores da cidade, servir como um ponto de apoio da Maçonaria para seus irmãos maçons europeus que aportavam com grande frequência no porto. Embora se acredite que o surgimento da maçonaria em Camocim tenha obedecido a uma lógica progressista, representado por “grandes interesses comerciais despertados pelo progresso, o surgimento de novas firmas comerciais e agências de navegação, abertas por capitalistas que por aqui chegaram”,<sup>116</sup> não se pode apontar outras motivações filosóficas ou ideológicas para tal.

A proibição da consulta dos documentos da loja aos não maçons nos impediu de ter acesso a outras informações possíveis que poderiam enriquecer a tessitura desse

<sup>113</sup> Informações retiradas de jornais, documentos do arquivo da Prefeitura Municipal de Camocim e, principalmente, MONTEIRO, Tóbis. *Op.cit.* As indústrias, com o declínio do porto, transferiram-se para Fortaleza.

<sup>114</sup> QUEIRÓS, Artur. João Batista Gizzi. In: *O Literário*. Ano II, Edição 5, novembro de 1999, p.2.

<sup>115</sup> NEVES, Berenice Abreu de Castro. Intrépidos romeiros do progresso: maçons cearenses do império. In: SOUZA, Simone de, NEVES, Frederico de Castro. (orgs.) *Intelectuais*. Coleção Fortaleza: história e cotidiano. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002, p. 99-124.

<sup>116</sup> QUEIRÓS, Artur. *Op. cit.* p.2.

contexto. Com efeito, algum embate de idéias contra a Maçonaria só aconteceria entre 1930 e 1940, a reboque da repressão contra o comunismo e os comunistas promovida pelo jornal católico *Correio da Semana*, propriedade da Diocese de Sobral, sob a qual estava subordinada a Paróquia de Bom Jesus dos Navegantes.<sup>117</sup>

Esse embate também sugere uma disputa ideológica em torno da organização dos operários. A Maçonaria inspiraria e até influenciaria uma tendência libertária num associativismo baseado nos costumes maçônicos, funcionando como “escolas práticas de governo”, exercendo o direito do voto secreto em suas decisões e adotando em suas atas e reuniões uma terminologia semelhante aos procedimentos maçônicos. Segundo o historiador Marcos José Diniz Silva, em seu estudo sobre a Aliança Artística e Proletária de Quixadá, “a relação maçons/libertários explica-se pelo fato de que estiveram envolvidos na luta anticlerical travada contra o ultramontanismo católico, entre o final do século XIX e a primeira década do século XX”. Contudo, as idéias anarquistas no Ceará já remontavam a 1904 quando surgiu o Centro Artístico Cearense.<sup>118</sup>

Por outro lado, a Igreja Católica, sob o lema *Deus, Pátria e Família*, não somente atuou na organização dos operários, incentivando a criação dos chamados “círculos operários” e núcleos integralistas que se tornariam mais tarde a base da Legião Cearense do Trabalho, fundada em 1931, como também transformaria essa organização em partido político, a Liga Eleitoral Católica.

Feito este pequeno paralelo entre as forças que influenciavam na chamada “questão social”, voltemos à cidade de Camocim. Embora até agora se tenha dado atenção a entidades que congregavam uma sociedade senão tipicamente burguesa, mas, presente nas estruturas de mando representadas pelo meio intelectual, comercial e político e suas interpenetrações, seu registro é imprescindível na costura de um panorama da cidade que se construía naqueles tempos. Por sua importância na produção da riqueza na cidade, a elite comercial tinha um projeto de sociedade que ultrapassava os limites do associativismo de classe, o que nos permitiu fazer este recorte. Neste sentido, faz-se necessário discorrer sobre a presença da Associação Commercial de Camocim (a

---

<sup>117</sup> O referido jornal fez oposição sistemática ao que chamava de credos exóticos. Na esteira dos ataques ao comunismo, também eram atacados a maçonaria, o protestantismo, o espiritismo. Por outro lado, servia de tribuna para a divulgação das idéias do integralismo, bem à feição da imprensa católica em todo o país.

<sup>118</sup> SILVA, Marcos José Diniz. *No Compasso do Progresso*. A maçonaria e os trabalhadores cearenses. Coleção Mundos do Trabalho. Fortaleza: BNB/UFC/DRT, 2007, p. 72.

partir de agora grafada como ACC), dentro dessa perspectiva de poder que a mesma construiu em torno de si.

O associativismo no Brasil, como se sabe, tem sua emergência na Primeira República. Muito desse fenômeno não deixa de ser uma resposta à nascente organização dos trabalhadores que se organizaram numa diversidade de agremiações inquietantes para o momento histórico e político pelo qual o país atravessava. A chamada classe patronal também se organizou dentro dos seus princípios e de sua lógica, colocando-se em clara oposição ao nascente trabalhismo como “classes conservadoras”. É ligada a este espírito que se funda a Associação Commercial de Camocim em 1918, muito antes de Sobral, cidade mais desenvolvida comercialmente, e pouco tempo depois da Associação Comercial de Fortaleza.

Considerando a Associação Commercial como entidade patronal, é preciso ressaltar a relação díspar com os trabalhadores, que em alguns casos revela conflitos de classe, como o banimento da cidade do comunista Francisco Theodoro Rodrigues em 1931, considerado “elemento pernicioso” e pedindo ao Interventor Federal no Ceará “severas punições (...) evitando seu regresso”.<sup>119</sup> Em outros, apresenta momentos de convergência de interesses, assim como de cordialidade entre diretorias da ACC e sindicatos de trabalhadores, o que revela para a história a riqueza das relações humanas, para além dos antagonismos defendidos como bandeira política, que engessaram posições de parte a parte na evolução historiográfica. Um movimento grevista dos ferroviários em 1934 apreciado pela diretoria da ACC, em 5 de junho de 1934, lança luzes sobre a análise atual das noções de solidariedade e rivalidade no mundo do trabalho:

(...) Em seguida disse que a respeito da greve de hoje, pelos ferroviários, por não ter o Decreto de reajustamento contemplado os mensalistas, encherava (sic) razão na referida greve e propunha que esta Associação tomasse algumas providências a respeito. (...) ficou resolvido por unanimidade da mesa, de se telegraphar no primeiro expediente do dia seguinte aos Snrs. Ministro da Viação, o Capitão Carneiro de Mendonça no Rio de Janeiro, solicitando conseguirem que os favores do dito Decreto se extendam (sic) sobre aquelles, os que mais necessitam.<sup>120</sup>

---

<sup>119</sup> Arquivo da Associação Commercial de Camocim, (doravante grafado como AACC). Sessão Ordinária de 16 de fevereiro de 1931. Livro de Actas, 1924-1934, p.77,

<sup>120</sup> AACC. Sessão Extraordinária de 05 de junho de 1934. Idem, p. 141.

O jornal “Correio da Semana” saudou a fundação da associação como sendo a “promovedora dos interesses do commercio em geral da zona norte do estado”<sup>121</sup>, mas, como já se disse e se verá adiante, sua atuação teve outros contornos. O mesmo jornal manda um enviado especial para descrever o prédio da novel associação e o jornalista se extasia com a imponência do prédio, como já se descreveu acima. Daí, que o referido prédio, inicialmente foi o ponto de partida para outros empreendimentos na cidade na área econômica e social. Sediou casas bancárias, serviu como salão de festas e foi sala de aula. Ainda hoje, outros usos podem ser percebidos na sede, como o abrigo de outras instituições como o SEBRAE, Câmara de Diretores Lojistas, Fórum Permanente de Turismo, dentre outras.

Uma característica importante também é a ressonância dos problemas do município no seio da associação. Embora que os fatos quase sempre estejam intimamente ligados à atividade comercial como, por exemplo, a matrícula dos trabalhadores do porto junto à Prefeitura ou a alta excessiva dos impostos alfandegários, salta aos olhos a preocupação dos sócios com outros assuntos, principalmente políticos, morais e de controle social.<sup>122</sup> Daí, nos momentos de crise, é a Associação Commercial que repercute junto às congêneres, no estado e no país, os problemas advindos com o assoreamento do porto, das condições de tráfego da ferrovia,<sup>123</sup> dos períodos de estiagem, na busca de obras públicas e atuando na distribuição de roupas e alimentos. Em seus documentos, a associação se intitulava a “verdadeira intérprete da sociedade camocinense”. Vale ressaltar também a íntima relação da associação com o poder público, sendo alguns prefeitos e vereadores originários dessa agremiação classista.

Exemplo do espírito de iniciativa deste grupo é a construção de uma estrada em 1909 que ligaria Camocim a Viçosa, no planalto da Ibiapaba, importante para o comércio local. De tanto solicitar e não ter respostas concretas do governo, a própria associação arrecada recursos, mobiliza as câmaras municipais de outras cidades da região e a população local e inicia efetivamente a estrada.

---

<sup>121</sup> *Correio da Semana. Associação Commercial de Camocim. Anno I, 27 de julho de 1918.*

<sup>122</sup> AACC. Livro de Actas, 1924-1934, p. 137 e 138. Assuntos tratados nas sessões extraordinárias de 22 de abril e 23 de maio de 1934.

<sup>123</sup> Ainda no ano de 1934, com a perspectiva de grande safra, a Associação telegrafou ao Ministro da Viação e ao Diretor da Rede de Viação Cearense em Fortaleza e suas congêneres de Sobral, Ipu e Crateús, pedindo com urgência o “suprimento de 2 locomotivas, 3 fomalhas e 10 wagons”, para atender ao transporte da safra. Sessão Extraordinária de 30 de Maio de 1934. AACC. Livro de Actas, 1924-1934, p. 140.

Preocupados com a estrutura da cidade, os comerciantes, através de ofícios, reivindicam das autoridades o policiamento da área portuária e comercial, chegam mesmo a pagar a segurança dessas áreas, aluguéis de residências para funcionamento de Posto Telegráfico, dentre outras ações de menor porte. Como proprietária de terras, a Associação faz doações para a construção de prédios próprios dos Correios e Telégrafos, Banco do Brasil e Quartel da Polícia Militar, ou incentiva e faz gestões junto à Prefeitura para doar terrenos ao governo estadual e federal para a instalação de prédios como o do INPS, CEPESCA, entre outros. Por outro lado, ela atuou no loteamento de terras de sua propriedade na periferia da cidade para pessoas de baixa renda. Também vendeu áreas para a instalação de uma fábrica de beneficiamento de caju, agora transformada na fábrica de calçados Democrata e, mais recentemente para a construção do Liceu de Camocim.<sup>124</sup>

Importante ressaltar também que não só o grande comércio tinha sua associação. Fundada para reunir os pequenos comerciantes, a Associação dos Retalhistas de Camocim foi criada em 23 de abril de 1934 e instalada a 26 de junho do mesmo ano, definia-se como sendo uma “sociedade beneficente e instructiva”.<sup>125</sup> Concebida dentro da filosofia do mutualismo, mantendo uma caixa de pecúlios, prestando assistência jurídica e promovendo a instrução pontuada nos vários itens que englobavam suas finalidades, é interessante notar uma abertura maior nesse tipo de associação, se comparada com a Associação Commercial de Camocim. Não que esta não apresentasse práticas de ajuda mútua, mas, o leque de abrangência social da Associação dos Retalhistas parecia ser maior. No Capítulo II de seus estatutos, em seu artigo 3º, pode-se confirmar tal abertura quanto à admissão de sócios:

Art. 3º - A Associação será composta de numero illimitado de sócios, sem distinção de sexo, classe, culto ou nacionalidade, assim classificados:

1. Effectivos
2. Cooperadores
3. Beneficentes
4. Beneméritos
5. Remidos
6. Honorários.<sup>126</sup>

---

<sup>124</sup> Em tal loteamento hoje estão encravados os bairros Brasília e Nossa Senhora de Fátima, este último ainda em formação.

<sup>125</sup> Estatutos da Associação dos Retalhistas de Camocim. Art. 1º, p.3.

<sup>126</sup>Idem, p.4.

Apesar de admitir como sócio efetivo comerciantes que praticassem comércio no atacado e, portanto, com um perfil mais para ser membro da Associação Comercial (havia casos do mesmo comerciante pertencer às duas agremiações), o critério maior para a admissão que se exigia de todos os tipos de sócios acima classificados era o candidato ter: “bom procedimento e reputação ilibada. (...) bons costumes (...) Conduta ilibada (...) prestado à sociedade relevantes serviços...”.<sup>127</sup> Como se pode concluir, as duas associações filosoficamente estavam irmanadas, apesar das diferenças quanto ao tamanho da riqueza e da natureza comercial.

Mas a sociedade camocinense não era só comércio. A documentação compulsada mostra outras modalidades de associações, que, por sua vez, não deixavam de ter entre seus membros esses comerciantes influentes. Partindo para a iniciativa patronal, os proprietários de terra fundam a Associação Rural de Camocim (1951), cujo objetivo era “agremiar as pessoas que exercem suas atividades na lavoura, pecuária e indústrias gerais”. Os trabalhadores rurais, em 1946, organizaram a Sociedade dos Pequenos Agricultores do Município de Camocim (que posteriormente se transforma em Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Camocim), com características mutualistas, atuando na assistência aos agricultores com caixa de pecúlio, mas, por outro lado, colocando no seu conteúdo programático a defesa dos direitos da justa remuneração, oito horas de trabalho e distribuição de terras.<sup>128</sup>

Como no caso dos comerciantes, entre os agricultores, é possível se perceber a presença de um mesmo nome nas duas associações. Joaquim Rocha Veras, que propriamente não era um agricultor, mas pequeno proprietário, figurava nas duas diretorias como primeiro secretário. Sua presença nessas associações pode ser creditada não somente a um perfil que atendesse ao cargo, como também sua condição de militante comunista, o que explicaria a influência do partido na fundação de associações e sindicatos na cidade. Isso também mostra que numa cidade pequena como Camocim, as relações de tensão, próprias do estatuto ideológico, são bastante relativizadas quando os interesses comuns e locais pareciam falar mais alto.<sup>129</sup>

Aliás, no período entre 1930 e 1950, as categorias profissionais da cidade se articularam para a fundação de associações e sindicatos. Ferroviários, trabalhadores do

---

<sup>127</sup> Idem, p.4 e 5.

<sup>128</sup> Cartório André 2º Ofício. Camocim-CE. Registro Civil de Pessoas Jurídicas. Ano 1951 a 1953.

<sup>129</sup> Id. ibidem. Joaquim Rocha Veras fazia parte da direção do PCB em Camocim e foi candidato a prefeito nas eleições de 1947.

porto, salineiros, trabalhadores da construção civil, estivadores, pescadores, dentre outros, criam suas associações de classe. A profusão de associações resultou na criação de espaços comuns como o Centro Artístico Camocinense, similar aos existentes em Fortaleza e Sobral. Os Centros Artísticos, assim nomeados em Fortaleza e Camocim, ou Clube dos Artistas em Sobral, eram espaços alternativos que abrigavam as atividades de caráter associativo e de lazer das classes laboriosas, constituídas por operários que detinham algum ofício como profissão e suas famílias, alijadas do convívio social em outros clubes ou centros marcadamente de freqüência elitista.

O jornal “A Razão”, de 24 de maio de 1934, destaca com entusiasmo a criação do Centro dos Ferroviários da Estrada de Ferro de Sobral, que nascia abrigado no seio do Centro Artístico:

Domingo, 6 do corrente; às 14 horas na sede do Centro Artístico Camocinense, os empregados da Estrada de Ferro de Sobral, realizaram animada sessão de fundação do ‘Centro dos Ferroviários da Estrada de Ferro de Sobral’. Presidiu-a o Sr. João Abreu do Nascimento, que fez uma longa exposição dos fins do Centro, cujo programa em síntese, é o seguinte:

1º - Defesa da classe;

2º - Cultura;

3º - Luta social.<sup>130</sup>

Mais uma vez, percebe-se que a criação de espaços e associações guardava certa simultaneidade com o que acontecia na capital, como a fundação do Centro dos Funcionários da Estrada de Ferro de Sobral em Camocim, que segundo a nota do jornal visava a “defesa da classe (...) e cuja existência desde que se imprima um programa criterioso (...) só lhes poderá trazer, a cada um, um apreciável bem”.<sup>131</sup>

Entretanto, não somente com esses objetivos eram fundados estes espaços de sociabilidade dos operários. Localizados na periferia da cidade, lugares como o Grêmio São João, Clube das Morenas eram tidos como populares, sem falar nas sedes dos sindicatos dos salineiros, portuários e estivadores que cediam seus salões para festas deste tipo.

Assim como a notícia citada acima sugere a fundação de um órgão de defesa da classe dos empregados da estrada de ferro, no mesmo número deste periódico, pode-se

<sup>130</sup> A Razão. Ano IX, nº 367, quinta, 24 de maio de 1934. Camocim-CE, p.1.

<sup>131</sup> Idem, ibid.

encontrar uma referência a um outro espaço que demonstra a demarcação social existente em toda cidade. Trata-se da inauguração do “Botequim” do Camocim Club. Ao que parecia, não era propriamente para empregados da estrada de ferro, principalmente os artífices das oficinas de manutenção de trens.

Realizou-se a 1º do fluente a inauguração do botequim do ‘CamocimClub’, com a presença de inúmeras famílias dos associados. (...) O Botequim está instalado de maneira impecável. (...) Dispõe de uma moderna geladeira ‘Frigidaire’ com capacidade para gelar grande quantidade de bebidas e fabricar gelo.

O botequim do Camocim Club é um ambiente aprazível e moralizado, podendo, por isso, ser freqüentado pela elite social de nossa terra que, ali terá oportunidade de saborear finas bebidas geladas, sorvetes, refrescos, doces, etc, ao mesmo tempo em que poderá divertir-se com jogos familiares.<sup>132</sup>

Na área do associativismo religioso, além das associações pias mais ligadas ao rito católico, como os Moços Marianos, Filhas de Maria, Irmãos do Santíssimo, há uma profusão de grupos e ligas que despontaram principalmente nos anos de combate ao comunismo, assunto que retomaremos mais à frente. Por enquanto, quero destacar o Círculo Operário de Chaval (então distrito de Camocim), visto que o circulismo no Brasil teve uma propagação relativamente grande, atuando na agremiação de operários no sentido de neutralizar os efeitos das idéias comunistas. Curiosamente, não se tem registro deste tipo de associação em Camocim, onde, como já se sabe, era forte a penetração do comunismo.

Por outro lado, foi profícua a fundação da Sociedade de São Vicente de Paulo, em 16 de outubro de 1938, até hoje em funcionamento. Criada pela Diocese de Sobral, durante as Semanas Sociais, atividades de combate ao comunismo, a Sociedade São Vicente de Paulo fazia da caridade pública a estratégia de “ganhar as almas” dos operários e das famílias pobres (camada da sociedade que, segundo a igreja, era onde “medrava” perigosamente a semente do comunismo). Em Camocim, chegou a funcionar como posto de distribuição de alimentos e medicamentos no auge dessa campanha contra o “perigo vermelho”, nas décadas de 1930-40.<sup>133</sup>

---

<sup>132</sup> Idem, p.4.

<sup>133</sup> Cartório André 2º Ofício. Camocim-CE. Registro Civil de Pessoas Jurídicas. Ano 1951 a 1953. O registro do Círculo Operário de Chaval é de 25 de janeiro de 1952 e a Sociedade São Vicente de Paulo de 16 de junho de 1953.

Ainda segundo a fonte documental utilizada, a sociedade civil também se manifestou e criou suas associações, neste caso, especialmente como entidades mantenedoras de escolas. É o caso da Sociedade São José, cujo objetivo era a “direção e manutenção do Patronato São José (...) e do Ginásio de Camocim” e da Sociedade Senhoras da Boa Vontade, com o objetivo de manter a Escola Doméstica Joana D’arc, que objetivava: “gratuitamente educar a juventude de Camocim, ministrando-lhes sólida formação moral e intelectual, instruindo-a no aprendizado de trabalhos domésticos, capacitando-a ao perfeito desempenho de seus futuros deveres, quer no lar, quer na sociedade feminina”.<sup>134</sup>

Estes são apenas alguns exemplos de como a cidade se movimentava sob essa perspectiva, a do associativismo. Em capítulo mais específico, deter-nos-emos no universo dessas associações. Por enquanto, tal registro é para apenas dar um panorama dessas relações, visto que os trabalhadores e lideranças das categorias profissionais da cidade experimentaram muitas outras iniciativas desse cunho, notadamente, as que estavam mais diretamente ligadas ao mundo do trabalho.

## **8. Anos 1950 – o começo do fim? Outros recomeços!**

Comumente, os estudos sobre a cidade de Camocim, sob a ótica econômica, dividem em ciclos a economia local. Apesar da limitação que este tipo de divisão encerra, neste momento, ela se torna necessária para entendermos os fins e recomeços de atividades produtivas que alimentaram a cidade e seus habitantes no soerguimento comercial e industrial. Neste sentido, nos últimos anos da década de 1950, o ciclo do porto começa a mostrar:

sinais de declínio com o assoreamento do acesso à enseada no final da década de 50, iniciando o processo de desativação do mesmo para embarcações de maior calado; o escoamento da produção e o abastecimento passam a ser realizados preferencialmente por via rodoviária. Inicia-se um processo de estagnação no desenvolvimento do município, culminando com a desativação do ramal ferroviário Camocim-Fortaleza em 1977.<sup>135</sup>

<sup>134</sup> Idem. A Sociedade São José e Sociedade Senhoras da Boa Vontade foram registradas em 7 de dezembro de 1951 e 12 de maio de 1952, respectivamente.

<sup>135</sup> Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Camocim. Documento Básico. Camocim-CE, 1998, capítulo 1, p.4.

Há que se dizer que com os problemas advindos desse declínio, há uma conseqüente desmobilização e arrefecimento nos trabalhos realizados por estivadores, salineiros e portuários, perdendo estas entidades, importância no cenário local. Os estivadores ainda conseguem completar seus tempos de serviços em busca de aposentadorias em outros portos do país. Um intenso intercâmbio pode ser visto na correspondência desse sindicato buscando trabalho para seus associados. Os portuários, agora sem porto, buscam a contribuição previdenciária nos carregamentos e descarregamentos de caminhões no centro comercial e os salineiros vêem diminuídas suas chances de trabalho com a queda no volume de produção do sal.

Posteriormente, veio o “boom” da pesca, com forte concentração na pesca da lagosta. No Ceará, as atividades de pescarias marinhas com características industriais datam do final da década de 1950, com ênfase no cobiçado crustáceo. Na opinião de um dos especialistas na área, as lagostas eram “capturadas por embarcações da frota artesanal, mas processadas em frigoríficos localizados na cidade de Fortaleza”, acarretando um aumento “dos barcos lagosteiros compondo a frota industrial e a melhoria e aumento de modernas unidades de processamento, com produção de gel, câmaras de congelamento e de estocagem”.<sup>136</sup>

A atividade pesqueira da lagosta toma impulso em Camocim no final da década de 1960, com a realização de estudos para a implantação de um frigorífico pela Ceará Pescas S.A- Companhia de Desenvolvimento (CEPESCA). Do ponto de vista logístico, a instalação de um núcleo de apoio à pesca da lagosta na cidade tinha várias vantagens. Segundo o diretor de produção da CEPESCA, na época Dr. Melquíades Pinto Paiva, essa iniciativa faria com que se reduzissem os dias de viagem dos barcos e aumentasse a produtividade das pescarias, visto que Camocim apresentava:

Proximidade de Tutóia (MA), onde se encontravam importantes recursos pesqueiros (lagosta, pargos e principalmente camarões); existência de instalações portuárias para a base da frota; disponibilidade de energia; estrutura viária para transporte da população até Fortaleza; facilidade de telecomunicações; e suporte urbano adequado para os serviços de atendimento da frota.<sup>137</sup>

---

<sup>136</sup> Melquíades Pinto Paiva. Palestra proferida em 6 de janeiro de 2006, na Academia Camocinense de Artes e Letras, p.2.

<sup>137</sup> Idem, p.3

O único entrave era a falta de um frigorífico, que acabou sendo construído em terreno doado pela prefeitura. A cidade ganhou uma nova dinamicidade com os empregos diretos e indiretos proporcionados por esta atividade. Cerca de catorze empresas se fixaram em Camocim, empregando mais de 1000 homens nos 170 barcos a motor de pequeno e grande porte. Vale ressaltar ainda, que os trabalhadores que não conseguiam vaga de trabalho em outros portos do país, também trabalhavam no serviço de desembarque de pescado.

As principais empresas da época, algumas com sede em Fortaleza, segundo Tóbis de Melo Monteiro, eram:

CAPESCA – Camocim Pesca Ltda.

DELMAR – Produtos do Mar Ltda.

PEIMPEX – Peixe, Importação e Exportação Ltda.

EMPESCA – Empresa de Pesca Ltda.

SOCIPESCA – Sociedade de Pesca do Nordeste

CEPESCA – Ceará Pesca.<sup>138</sup>

Contudo, o modelo de exploração era o predatório e foi agravado pelo esforço de pesca e logo essas empresas foram apresentando pequenas produções e saíram da cidade para buscar outros portos. A maioria das empresas que operavam em Camocim, por toda a década de 1980 e meados de 1990, se transferiram em sua maioria para o Estado do Pará. Bastante diminuída na sua estrutura e importância, a pesca da lagosta em Camocim é quase inexistente, comparada aos tempos áureos. A pesca do pargo, peixe com larga aceitação na pauta de exportação é o que ainda sustenta boa parte da economia local, que aproveitou um pouco da estrutura deixada pela lagosta, além da pesca artesanal que emprega ainda muita gente.

Assim como nos períodos de estiagem, a atividade pesqueira trouxe para Camocim outras levas de pessoas. Apesar de não se ter números precisos dessa imigração, o déficit habitacional na cidade se elevou a ponto de se construir pequenos conjuntos habitacionais. Com recursos do BNH – Banco Nacional de Habitação e contratado pela COHAB-CE, foi construído um primeiro conjunto. Posteriormente, são

---

<sup>138</sup> MONTEIRO, *Op. cit.* p. 41. As empresas com sede em Fortaleza eram DELMAR, EMPESCA, SOCIPESCA E EMPESCA.

construídos três conjuntos populares denominados de Nova Olinda, iniciativa da COHAB-CE, e Fundo Mole I e II, com recursos do Ministério do Interior.

Mesmo após o declínio da indústria pesqueira em Camocim, que de resto também é um problema nacional, o êxodo rural é crescente. Recebendo pessoas de sua zona rural e de cidades vizinhas, o acesso ao trabalho em Camocim torna-se cada vez mais escasso. Com isso, o déficit de moradias dignas é uma realidade, provocando a aglomeração dessa população,

em zonas de risco, segregadas, originando favelas, verdadeiras ameaças à ordem urbana, ou ocupando áreas públicas e institucionais e até mesmo terrenos privados sem nenhuma organização ou planejamento. Essas áreas, configuradas como aglomerados populares, localizam-se principalmente, nos limites sudoeste e oeste do município.<sup>139</sup>

Ao final dos anos 1990, surge um outro ciclo, que, na verdade, ainda se encontra em estado embrionário, à espera de políticas públicas de investimento e de um planejamento mais agressivo e sustentável da iniciativa privada – a indústria do turismo. Nos discursos de investidores e na propaganda oficial dos governos, destacam a atividade como sendo a redenção de todo o litoral cearense e, nesse sentido, Camocim é um destino turístico que, se bem explorado, poderá ser uma ferramenta muito eficiente de emprego e renda.

Com efeito, em relatório da SETUR – Secretaria de Turismo do Governo do Estado, há o reconhecimento dessas potencialidades:

O município tem uma inegável importância cultural e educacional, cuja ascendência alcança todos os municípios ao redor, através de escolas e da Universidade Vale do Acaraú. Possui vestígios históricos dos séculos XIX e XX(início), além de patrimônio ferroviário preservado. A influência cultural de Camocim também manifesta-se em eventos que extrapolam o âmbito local: festival de música, de quadrilhas, carnaval, regata de jangadeiros, etc.<sup>140</sup>

Descontando-se a referência ao patrimônio ferroviário que o documento diz está preservado, o que de todo não é verdade, visto que a preservação dá-se apenas ao

---

<sup>139</sup> Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Camocim. Documento Básico. Camocim-CE, 1998, capítulo 1, p.16-7.

<sup>140</sup> Cf. Governo do Estado – SETUR – Macrorregião Turística Litoral Oeste/Ibiapaba. Subsídios para o Planejamento Turístico de Camocim, p.8.

conjunto da Estação Ferroviária, o restante da citação procede, atraindo realmente boas levadas de turistas e filhos da terra que afluem à cidade nos períodos de realização desses eventos. As potencialidades turísticas, contudo, ultrapassam esses aspectos ditos culturais e históricos. As condições físicas, como fator de atração do turismo do município são muito relevantes, ainda segundo o relatório da SETUR:

... suas riquezas naturais incluem a Barra do Coreaú, com seus mangues e ilhas, a APA municipal de Tatajuba, na praia do mesmo nome, que possui um enorme manto de dunas (...) Camocim possui também fazendas consideráveis, com grandes plantações de cajueiros e carnaúbas. Além da vocação ecológica, Camocim apresenta um grande potencial do turismo esportivo, dada a adequabilidade das suas praias e da barra do Rio Coreaú para a prática de esportes náuticos.<sup>141</sup>

Além desses pontos citados, incluem-se três grandes lagos: Lago das Cangalhas, Lago Grande e Lago Seco, este último localizado totalmente na zona urbana com infraestrutura turística, um tanto já depredada, além das praias das Caraúbas, Xavier e Maceió, alvos dos investidores estrangeiros, principalmente italianos, que anunciam projetos de fundação de *resorts* e cidades turísticas. Este, aliás, é um ponto crucial que atualmente envolve a exploração turística no município, ocasionando conflitos com nativos dessas praias pela posse de terras.

Sem entrar no mérito desses conflitos, visto que não é o foco principal desse trabalho, é nítido o descompasso desses investimentos com a estrutura local e da política de investimento dos governos estadual e municipal para o impulso dessa atividade. Enquanto se ergue um *resort* quatro estrelas e outros empreendimentos turísticos de boa monta, não se tem um aeroporto regional que possa receber aviões de médio porte que possa justificar o investimento. Na maior parte do ano, esses hotéis ficam vazios, funcionando esporadicamente quando da realização de eventos. Desta forma, Camocim figura mais como um apêndice de outros *trades* turísticos já consolidados, como o da região da famosa praia de Jericoacoara e o delta do rio Parnaíba, no Piauí.

No diagnóstico feito no Plano Diretor de Camocim para o desenvolvimento do turismo no município, pode-se entrever a falta de uma política que venha atender a essa potencialidade econômica, dentro daquilo que os turismólogos chamam de uma atividade sustentável:

---

<sup>141</sup> Id. *ibidem*.

Por fim as atividades turísticas no município podem a vir se constituir de forma relevante tanto na absorção de mão-de-obra, quanto na geração de renda. Contudo, é necessário considerar que o município deve envidar um conjunto de ações que, além de assegurar uma racional preservação cultural e ambiental, incentivem o desenvolvimento de um amplo espectro de atividades industriais e serviços, inclusive artesanais que propiciem internalizar no município o potencial máximo do efeito multiplicador dos gastos provindos das atividades diretas e indiretas necessárias à constituição e sustentabilidade temporal dos fluxos-turísticos.<sup>142</sup>



5. Instantâneo mostrando a construção de muro de proteção para fixação da balastrada do Rio Camocim. Ao fundo, Estação Ferroviária, armazéns e trapiches. Foto: Arquivo particular de Aroldo Viana.

---

<sup>142</sup> Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Camocim. Capítulo 2, p.9.

## CAPITULO II

### 1. A atividade porto-ferroviária no contexto regional



6. Vista panorâmica do Cais do Porto de Camocim. Ao fundo a Estação Ferroviária. Anos 1950. Foto: Arquivo particular de Elda Maria Tavares Aguiar.

*Camocim era um fanico de cidade, mas em progresso só perdia para a Capital. Lá era o melhor porto dos mares cearenses, lá eram as oficinas da Rede de Viação Cearense, a famosa RVC a que o vulgo debochante denominava de ‘Rapariga Velha Cansada’, lá eram os espaços bíblicos onde os ‘besouros apocalípticos’ faziam sombra e era lá onde as liberdades proletárias vicejavam embevecidas no alento promissor das idéias comunistas.*<sup>143</sup>

A epígrafe acima já suscita várias questões que ao longo do texto se tentará dar conta. A cidade que era apenas um “fanico” é colocada em tom de comparação com a capital do estado. Seria interessante para o historiador ir atrás das evidências da construção de tal relação feita pelo escritor. Mera fraseologia de um militante querendo

<sup>143</sup> ARAGÃO, R. Batista. *Pedra Verde*. Fortaleza: IOCE, 1988, p.116.

dar voz às suas convicções ideológicas (“as liberdades proletárias vicejavam embevecidas no alento promissor das idéias comunistas”) ou uma constatação da importância dos espaços de trabalho (porto e ferrovia) que tornavam a cidade próspera mesmo sendo um “fanico”?

A partir dessa interrogação, crê-se que está posto um desafio a ser perseguido, pois, afinal, é em torno desses espaços de trabalho que toda uma região se consolidou como emergente no cenário estadual e sucumbiu, deixando para trás muitas histórias, revividas cotidianamente numa espécie de memória coletiva dos trabalhadores e da população em geral. Ao historiador cabe a tarefa de recuperar os vários sentidos dessas histórias e memórias, fundamentado nos pressupostos da história social e nas suas ferramentas de tratamento das fontes que se apresentam.

Neste sentido, buscaremos situar o aparecimento desses equipamentos aqui tratados – o porto e a ferrovia, como espaços do trabalho regional, motores de uma economia alimentada pela atividade pecuária, base da colonização das terras cearenses. Sendo assim, inicialmente traçaremos um panorama dessa atividade que propicia uma interessante quantidade de relatos sobre a região norte do Ceará. Embora a precisão dos dados seja discutível em face de alguns exageros evidentes, não há como deixar de lado os indícios apontados.

Caso exemplar é a descrição de Luís dos Santos Vilhena ao se referir à produção pecuária da região no início do século XIX. Excessos à parte, o interessante é a confirmação de que já havia uma prática da manufatura de carnes nas “charqueadas” realizadas nas “oficinas” próximas aos portos:

Os principais gêneros de que se compõem o comércio do distrito do Acaraú são, em primeiro lugar, couros, solas e carnes secas – produtos do imenso rebanho que nele se cria, podendo estender-se o número de suas fazendas de gado até duas mil, produzindo cada uma, anualmente, de quinhentos a mil bezerros. Todo o gado que não se emprega para consumo dos habitantes é levado para matança, em Camocim, em Acaraú ou em Itapajé, onde se extrai a carne, secando-a e salgando o couro. A tudo davam consumo e extração as cidades de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro.<sup>144</sup>

---

<sup>144</sup> VILHENA, Luís dos Santos. Cartas de Vilhena; notícias soteropolitanas e brasílicas. Bahia. Imprensa Official do Estado, 1802. Apud: COSTA, Lustosa. *Sobral do meu tempo*. Brasília: Senado Federal, 1982. Coleção Lima Barreto, p. 122.

Efetivamente, com as instalações de “oficinas” onde se beneficiavam as carnes e peles de animais, apareceram pequenas indústrias, conforme aponta o estudioso cearense Antônio Bezerra, próximas ao Porto de Aracati. As charqueadas iriam destacar a cidade de Aracati como o mais movimentado porto da capitania do Ceará, cuja riqueza a tornou o centro urbano cearense mais importante da época.<sup>145</sup>

Assim, carregando as marcas do passado colonial, a cidade de Aracati herdou um patrimônio arquitetônico remanescente do século XVIII que revela os “momentos singulares” dessa atividade econômica. Este patrimônio atravessou o Ceará colonial e serviu de justificativa para o tombamento federal do seu sítio histórico pelo IPHAN, em 2000, com os seguintes argumentos:

A liderança econômica que a cidade exerceu na Capitania do Ceará durante muito tempo; o traçado urbano remanescente e as construções que ainda dizem muito do quanto se produziu nas economias pecuária e algodoeira, destacando-se as casas térreas e os sobrados, que formam graciosos conjuntos e outras edificações de uso não residencial (templos religiosos, casa da câmara e cadeia pública etc.) detentoras de linguagem harmônica e ritmada, com detalhes arquitetônicos variados e expressivos.<sup>146</sup>

Mas não somente Aracati se destaca nessa produção durante o século XIX. A foz de outros rios como o Acaraú e o Coreau (Camocim) também se prestaram para a construção de charqueadas. Raimundo Girão, um dos grandes historiadores da economia do Ceará, recupera nas palavras do Governador Bernardo Manuel de Vasconcelos, a intensidade desse comércio: “A Villa de Granja, que domina a foz do rio de Camossi, tem, em si, um grande comercio de carnes e de algodão, que atrae, pelo seu comodo, muitas embarcações e traficantes das capitancias circunvizinhas”.<sup>147</sup>

Posteriormente, com os efeitos daninhos dos períodos cíclicos das secas, o comércio de charque e derivados de couro diminui e a fórmula do charque cearense imigra junto com os homens em busca da sobrevivência nos pampas do atual Estado do Rio Grande do Sul, onde a atividade encontra melhores condições de desenvolvimento.

---

<sup>145</sup> Aracati se localiza na região jaguaribana do Ceará, na desembocadura do Rio Jaguaribe. Atualmente a associação do turismo com o lazer e esportes náuticos respondem pela atividade econômica do município, privilegiado pelo conjunto paisagístico de águas doces e salgadas do rio e do mar, favorecendo a existência de uma rede hoteleira.

<sup>146</sup> BARBOSA, Maria Edivani Silva, SOUZA, Maria Salete de. Memórias sobre a Vila de Santa Cruz do Aracati. Mestrado de Geografia da UECE. Digitado. 2005, p.1.

<sup>147</sup> GIRÃO, Raimundo. *História Econômica do Ceará*. Fortaleza: Imprensa Universitária do Ceará, p.158-9.

Com a chegada da ferrovia em 1881, a região toma outro impulso. Naquele momento, estavam sendo ligados dois pólos de atração econômica. Sobral, por sua posição geográfica (próxima aos portos de Acaraú e Camocim), era ponto de confluência e escoamento da produção pecuária dos sertões vizinhos e da Serra da Ibiapaba. Camocim, sede do porto, tornava-se destino de levas de migrantes tangidos pela seca em busca da sobrevivência garantida por melhores ares, da possibilidade de trabalho nos trapiches, nas salinas e na pesca.

Feito esta contextualização sócio-econômica, na qual o objeto de pesquisa está inserido, têm-se uma análise consensual de que a cidade de Camocim seria outra se o porto e a ferrovia ainda estivessem funcionando. Os estudos até agora sobre estes espaços de trabalho apontam nessa direção, corroborados por uma memória dos trabalhadores e do senso comum dos habitantes que parecem sentir uma nostalgia que não só alimenta a subjetividade de suas lembranças, mas os angustiam objetivamente pela falta de emprego na cidade, onde no passado o porto e a ferrovia eram os principais empregadores.<sup>148</sup>

Procurar entender a inserção destes espaços de trabalho na cidade é necessário, contudo, faz-se também importante ir muito mais além do que as artimanhas da memória ou a dura realidade do desemprego. Desta forma, procurar entender o município de Camocim dentro das espacialidades econômicas regionais circunscritas dentro de espaços maiores - cearense e nacional, será nosso mote maior. Procurar-se-á, portanto, estudar a constituição desses espaços de trabalho por excelência – o porto e a ferrovia, dentro dessa dinâmica econômica que possibilitou a emergência destes espaços. Este caminho, é claro, estará fundamentado não somente na análise que a memória dos trabalhadores possa evidenciar num percurso de pesquisa sobre uma história da cidade, mas também nas recorrências históricas que informam sobre os momentos de pujança e declínio desses espaços ou nas possibilidades de um futuro não concretizado.

Essa opção de perceber, digamos, espacialmente a cidade de Camocim vai além de uma dimensão econômica desses espaços do trabalho. Com a revitalização dos estudos regionais no âmbito acadêmico, e os novos conceitos sobre região, percebem-se mais nitidamente os esforços de se escapar dos efeitos quase determinantes da fúria globalizante do mundo atual. Talvez a possibilidade que estes estudos nos oferecem,

---

<sup>148</sup> Referimo-nos a uma série de monografias elaboradas por alunos do Curso de História da UVA e algumas dissertações de mestrado, inclusive a nossa, que serão indicadas ao longo do presente trabalho.

com ares renovados em outras bases epistemológicas e teóricas, nos tira o remorso de que ao cantar sua própria aldeia, o poeta esteja falando apenas para dentro de seu casulo. Estudar, portanto, os trabalhadores urbanos de uma cidade do interior cearense é um pouco tentar fugir de uma homogeneização sufocante de viés determinista, mesmo sabendo dos perigos que isso representa ao defender seus particularismos, sua cultura e peculiaridades.

A perspectiva da história social, com suas importantes aproximações com o universo cultural, permite que a realização de estudos de micro-história ultrapassem suas fronteiras e faça o maior número possível de correlações com as dimensões da macro-história. Ao problematizar o mundo do trabalho e os trabalhadores urbanos de Camocim, é preciso ter em mente suas relações com a história nacional, principalmente a história dos portos e das ferrovias, do movimento operário, do sindicalismo, da militância política, do cotidiano dos trabalhadores, da cultura operária, enfim, de vários aspectos que informam sobre a historiografia do tema.

O próprio recorte temporal (1920-1960) do projeto de pesquisa inicial precisou ser flexibilizado para trás e para frente. Embora que a década de 1920 se apresente na documentação como um período de intensas transações comerciais e, a partir dos anos 1960, é que tanto o porto como a ferrovia começam a dar sinais de decadência. Creio que as raízes desses marcos cronológicos possam estar em datas anteriores e posteriores, onde também se possa perceber mais nitidamente esse leque de relações sociais no mundo do trabalho que pretendemos explicar. No entanto, é sintomático que num estudo recente sobre a cidade de Camocim, visando seu planejamento futuro, registre-se a decadência do espaço do porto e da ferrovia como elementos de sua derrocada econômica, sem realizar uma leitura dos processos que alimentam o movimento da economia regional ou mesmo nacional:

A eficácia do Porto começa a dar sinais de declínio com o assoreamento do acesso à enseada no final da década de 50, iniciando o processo de desativação do mesmo para embarcações de maior calado; o escoamento da produção e o abastecimento passam a ser realizados preferencialmente por via rodoviária. Inicia-se um processo de estagnação no desenvolvimento do município, culminando com a desativação do ramal ferroviário Camocim-Fortaleza em 1977.<sup>149</sup>

---

<sup>149</sup> PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO DE CAMOCIM – DOCUMENTO BÁSICO, p.16.

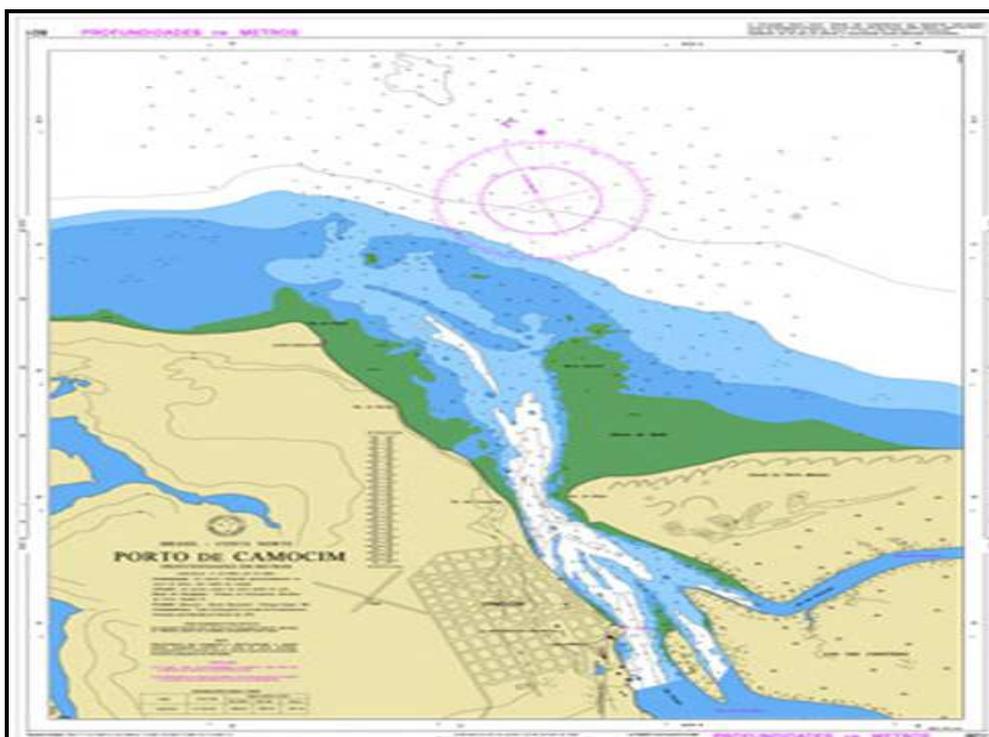
Estudar os trabalhadores urbanos de Camocim é também uma tentativa de realizar um deslocamento espacial para esta região e, quem sabe com isso, lançar novas contribuições sobre o tema, posto que, mesmo no âmbito de uma história social feita atualmente, que procura ampliar ao máximo a dimensão de seus objetos, percebe-se sempre uma centralização, talvez pelas melhores condições de produção (arquivos, pesquisa, financiamento, dentre outros fatores), dos estudos no Centro-Sul, tirando daí conclusões sobre a classe operária e o mundo do trabalho no Brasil.

Contudo, gostaríamos de enfatizar neste estudo, até para ressaltar a importância deste “locus” do trabalho, as condições e circunstâncias que fizeram ou delimitaram a região de Camocim como um espaço importante e justificado de ser objeto de análise por parte do historiador. Ressalte-se antes que, quando falamos de Camocim, inicialmente, não estamos nos reportando diretamente com a localização física do atual ancoradouro – hoje um simples terminal pesqueiro – localizado na zona urbana da cidade de Camocim, mas, de toda a região do Rio Coreaú, de excelente navegabilidade, segundo os relatos dos primeiros exploradores, principalmente sua foz, já próxima da atual cidade de Granja, distante de Camocim vinte e quatro quilômetros.<sup>150</sup>

---

<sup>150</sup>Sobre a localização antiga do porto, ver: STUDART, Guilherme. *Notas para a história do Ceará*. Volume 29. Brasília: Senado Federal, 2004. Edições do Senado Federal; KROMEMEN, Rita. *Mathias Beck e a Cia. das Índias Ocidentais*. (O domínio holandês no Ceará colonial). Fortaleza: UFC, 1997 e OLIVEIRA, André Frota de. *A Fortificação Holandesa do Camocim*. Fortaleza: Expressão Gráfica Editora Ltda, 1995.

## 2. O Porto.



7. Carta do Porto de Camocim.

*Nossa obsessiva preocupação com a pecuária, da zona noroeste do Estado (...) tem, entre os vários motivos, o de colocar em suas devidas proporções, o peso econômico da região, na economia colonial e do império, além de cotejá-la às demais áreas do Estado. Tudo isso, numa tentativa de identificar outros pólos econômicos como: Granja, Acaraú e Camocim, os quais, na qualidade de escoadouros da produção agropecuária, tiveram sua expressão engrandecida na época, embora de forma menos brilhante do que aconteceu com Sobral. Tal florescer foi responsável pelo surgimento das primeiras vias de penetração interna, ligando os portos aos centros de consumo.*<sup>151</sup>

Os portos parecem mesmo cidades especiais, quando eles não se tornam às vezes uma dentro de outra. Eric J. Hobsbawm se debruçou sobre a complexidade dos serviços e de categorias profissionais atuando neste microcosmo citadino, ao estudar os sindicatos portuários da Inglaterra. Essa especificidade que caracteriza o porto dá-se por suas

<sup>151</sup> COSTA, Lustosa. *Sobral do meu tempo*. Brasília: Senado Federal, 1982. Coleção Lima Barreto, p. 128.

“fronteiras fluidas e nenhuma forma exata”. Como indústria, conforme assinala o historiador inglês, “compreende também a manutenção das instalações e máquinas permanente do cais, o complexo de empregos burocráticos do pessoal de colarinho branco”.<sup>152</sup> A influência e complexidade dos portos acabam por imprimir às cidades portuárias peculiaridades muito próprias nas relações sociais no mundo do trabalho. Michael Hall ao prefaciar a obra do historiador Fernando Teixeira da Silva, “Operários sem patrões...”, chama a atenção para o caráter *sui generis* da cidade de Santos. Seu porto tanta fama fez que a cidade passou a ser cognominada de “Barcelona” ou “Moscou” brasileira.<sup>153</sup> Por seu turno, a cidade de Camocim sofreu também esse tipo de alcunhas por parte principalmente da imprensa comunista. “Pequena Moscou”, “Cidade Heróica”, “Moscouzinha”, “Cidade Vermelha” são epítetos que evocam um passado denunciador de uma intensa atividade política dos trabalhadores neste espaço de trabalho.

Recuperemos um pouco da trajetória do Porto de Camocim na historiografia como este espaço de afirmação do mundo do trabalho na região. Se nos detivermos nos relatos produzidos, começaremos a perceber que a região, desde o século XVII, já vinha sendo objeto de incursões de franceses e, mais tarde, holandeses, que disputavam com os portugueses, em intervalos curtos, a simpatia dos índios e as riquezas da região. Nas expedições exploratórias desses aventureiros, é comum a citação dessas potencialidades, já prenunciando uma pretensão de conquista, consubstanciada na intenção e até na efetiva construção de fortificações na costa da região, especialmente, franceses e holandeses, usando para isso o argumento da viabilidade dessas empreitadas.<sup>154</sup>

A constatação da existência de excelentes salinas, âmbar gris e pau violeta é farta na documentação já estudada por outros historiadores. Isso já era uma realidade em Camocim, quando da expedição de Gedeon Morris e, antes ainda, durante o domínio holandês, sob a responsabilidade do Conde Mauricio de Nassau. As explorações preliminares confirmavam:

---

<sup>152</sup>HOBSBAWM, Eric. J. *Os trabalhadores*. Estudos sobre a história do operariado. Trad. de Mariana Leão Teixeira Viriato de Medeiros. São Paulo: Paz e Terra, 2000, p. 242.

<sup>153</sup>SILVA, Fernando Teixeira da. *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2003.

<sup>154</sup>KROMEMEN, Rita. *Mathias Beck e a Cia. das Índias Ocidentais*. (O domínio holandês no Ceará colonial). Fortaleza: UFC, 1997.

A expedição para Camocim valeu a pena. Gedeon Morris encontrou outra salina rendosa, distante da costa apenas 1700 passos. O porto prestava-se também ao carregamento de navios. Por outro lado, viviam nos arredores 30 tribos tapuias, das quais apenas dez eram aliadas aos holandeses. Por isso queria o zelandês (sic!) ir ao interior da região, a fim de atrair mais índios para os seus homens através de atitudes humanas e de bom tratamento. Também não esqueceu de preparar uma determinada quantidade de madeira corante para exportação.<sup>155</sup>

Contudo, percebe-se que a guerra e os constantes conflitos com índios inimigos e portugueses foram obstáculos para as pretensões flamengas. Porém, antes dos holandeses, os franceses traficavam sem maiores problemas com os índios da Serra da Ibiapaba, espécimes da fauna e flora, a ponto de ameaçar a primazia do território dos portugueses. Receosos disso, fazem com que Pero Coelho se desloque da Capitania de Pernambuco até o Maranhão para combatê-los, onde a permanência dos franceses já adquiria *status* de colonização efetiva. Observe-se a descrição sobre essa expedição:

No início de 1604, reuniram-se várias tropas da expedição na foz do rio Jaguaribe, de onde marcharam juntas em direção ao Maranhão. Entre os 65 soldados, que acompanhavam Pero Coelho, encontrava-se Martim Soares Moreno, ainda muito jovem, que mais tarde desempenharia um papel importante. Além disso, participavam da expedição várias centenas de índios tabajaras e potiguaras. Esses últimos é que deram a um rio, onde se detiveram para descanso, o nome de Siara. As tropas ocuparam as localidades anseadas do âmbar (Parazinho), mata dos paus de cores (Jericoacoara) bem como o rio da cruz (Camocim), até que a caminho da Serra da Ibiapaba encontraram resistência dos índios que se tinham aliado aos franceses.<sup>156</sup>

Pode-se notar aí a quase incessante guerra entre colonizadores e nativos, além da referência geográfica da região, que é objeto desta análise, como rota dessas viagens que se tornarão constantes pelos séculos seguintes. Numa tentativa posterior, os holandeses confirmariam a excelência da costa cearense:

Trata-se aqui do mercador Hendryck Hendrykssen Cop e do capitão Claes Adriassen Cluyt de Ackersloot. Também eles abicaram primeiramente no Mockeroe (Mucuripe). No seu diário de bordo descrevem a costa cearense do Mucuripe até Camocim, indicando as distâncias e os graus de latitude não esquecendo de referir a qualidade dos ancoradouros e as riquezas naturais da região.<sup>157</sup>

<sup>155</sup>KROMEMEN, Rita, *Op. cit.*, p. 56.

<sup>156</sup> Id. *ibid.*, p. 30.

<sup>157</sup> Id. *ibid.*, p. 33.

Com estas incursões cada vez mais freqüentes, aos poucos, essa região tomava corpo nas tentativas de colonização de piratas e corsários por um lado, e de outro os portugueses, que tentavam a todo custo frear essas explorações.

Contudo, a historiografia parece produzir uma lacuna entre o século XVII, como já se viu, com as referências sobre as potencialidades de exploração da região por aventureiros estrangeiros e colonizadores portugueses. Isso, contudo, pode ser compreendido pela efetiva desorganização da ocupação da Capitania do Ceará e seus laços de dependência política junto às Capitâncias de Pernambuco e Paraíba, que dificultaram as ações de povoamento.

Caio Prado Júnior, em “Formação Econômica do Brasil”, credita a ocupação do litoral cearense à existência das serras alinhadas ao longo da costa, com características edafoclimáticas propícias à exploração agrícola – condição esta que teria impedido a desertificação dessa área. Isso teria contribuído para a existência dos portos:

[...] destacam-se por isto estas elevações como oásis de terras férteis e cultiváveis em meio da aridez que as cerca. Tais serras (Ibiapaba, Sobral, Uruburetama, Baturité) atraíram e fixaram algum povoamento que procura saída pelo mar próximo, dando lugar a pequenos portos que se arranjaram como puderam nesta costa difícil: Camocim, Acaraú, Fortaleza – que será a capital graças à sua posição central [...].

158

A importância do Porto de Camocim também sofria com estes percalços que a Capitania do Ceará contabilizava. Contudo, com a reorganização da economia da capitania ao final do século XVIII, baseada na produção do charque nas oficinas e, mais tarde, na expansão da cultura do algodão para o mercado externo, o porto recuperaria seu movimento, ganhando nova dimensão na economia regional, juntamente com outros portos cearenses. A indústria do charque, principalmente a partir de 1740, ganha novos contornos com os centros de produção desenvolvidos nas embocaduras dos rios das capitâncias do Ceará, Rio Grande do Norte e Piauí, agregando com ela a atividade saladeril. Neste sentido, a abertura de estradas ligando os núcleos pastoris do sertão aos portos do litoral é viabilizada. Raimundo Girão acentua: “Uma comunicou mais facilmente a serra da Ibiapaba e o Camocim; por outra, a estrada geral do Jaguaribe,

---

<sup>158</sup> PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação Econômica do Brasil*. Colônia. 22ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1992, p. 46.

despejavam os bois e as coiramas das ribeiras do Jaguaribe e Iço, bem como dos Inhamuns, para o ancoradouro de Santa cruz do Aracati”.<sup>159</sup>

Os portos cearenses, notadamente o de Aracati, ganham mais movimento, posteriormente, com a suspensão das atividades das oficinas de Mossoró e Açú, no Rio Grande do Norte. Ao início do século XIX, o governador, Bernardo Manuel de Vasconcelos, ressaltava a intensidade do comércio de charque na região: “A Villa de Granja, que domina a foz do rio de Camossi, tem em si hum grande comercio de carnes, e algodão; que atrai pello seu cômodo muitas embarcações e traficantes das capitancias circunvizinhas”.<sup>160</sup>

Esse ressurgimento da Capitania do Ceará no cenário econômico regional se prolongou pelo século XIX com as condições que se colocaram para a exploração da agropecuária nos sertões cearenses e, no caso da região do Rio Coreaú, somando-se, como já se disse, a atividade salineira. Segundo R. Batista Aragão, com estas atividades, o Porto de Camocim ganhara movimentação, pois era o ponto privilegiado de embarque dos produtos da região de Granja, “estendendo-se da Palma (Coreaú) a Ibiapaba e desta aos confins de sua jurisdição (Amarração)”.<sup>161</sup>

Vale salientar que a este tempo, o porto de Camocim já se localizava na atual cidade, funcionando à base de trapiches. A historiadora cearense Marta Emísia Barbosa, em trabalho sobre a cidade de Sobral, confirma:

O ritmo acelerado da produção acabou resultando, a médio prazo, numa queda da qualidade do produto, levando o governo a adotar, a partir de 1792, meios de controlar a qualidade do algodão a ser exportado. A prática de inspecionar o produto destinado ao mercado externo começou no Ceará, em 1810, mediante deliberação da Junta da Fazenda, determinando a saída do algodão somente pelos portos de Jaguaribe (Aracati), Mucuripe, Acaracu e Itapajé e Camocim onde era feita a triagem do produto.<sup>162</sup>

<sup>159</sup> GIRÃO, Raimundo. *Op. cit.* p.145.

<sup>160</sup> *Idem*, p. 158-9.

<sup>161</sup> Palma é o antigo nome da atual cidade de Coreaú, que fica ao sul de Camocim. Toda a região banhada pelo rio é denominada de Vale do Coreaú, de menor expressão na economia cearense, sobressaindo-se mais o Vale do Acaraú que escoava sua produção anteriormente pelos portos de Acaraú e Camocim. Amarração é o nome do antigo porto (atualmente Porto de Atalaia) no Estado do Piauí, atualmente cidade de Luís Correia. Ver: ARAGÃO, R. Batista. *História do Ceará*. vol. 3. Ed. do autor, 1985, p. 265.

<sup>162</sup> BARBOSA, Marta Emísia et all. *Sobral. Histórico e Evolução Urbana*. Sobral: Prefeitura Municipal de Sobral, 2000, p. 11.

No final do século XIX, com a chegada da ferrovia na região, o escoamento da produção e o tráfego de pessoas por essas vias se tornariam mais intensos.

Por estas duas vias de escoamento da produção saíam o sal de Camocim e Chaval, o charque das oficinas de Sobral e Granja, a farinha de Crateús, o boi em pé, a castanha de caju, a carnaúba e o algodão de toda a região. Por elas, chegavam também os tecidos, a porcelana inglesa, os vinhos portugueses, a moda francesa, a madeira da Amazônia, as companhias de teatro que se apresentavam no Teatro São João, de Sobral, e São José, em Fortaleza, as comissões científicas, como a que confirmou a Teoria da Relatividade de Einstein, em Sobral, marinheiros sonhadores, viajantes ávidos de aventuras, comerciantes em busca de estabelecer praça.<sup>163</sup>

Efetivamente, com essa importância estratégica, geradora da riqueza local, segundo ainda R. Batista Aragão, se “geram condições de habitabilidade”, dando à região “foros de povoação”.<sup>164</sup> Os povoados surgiram então ao longo do que se convencionou chamar de “caminhos das boiadas”, como assinala Marta Emísia Barbosa:

Os caminhos traçados pelas boiadas foram fundamentais para a ocupação do Ceará. O gado trazido principalmente de Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte, desde o início da colonização, definiu percursos que tinham como destino às ribeiras dos rios onde foram surgindo os primeiros povoados.<sup>165</sup>

Pode-se perceber aí que a demarcação desse espaço regional como desenvolvido comercialmente e como fator de atração de pessoas para uma efetiva ocupação extrapolava o meramente chamado espaço local. Se compreendermos esse espaço estudado, fruto da conjunção da atividade porto-ferroviária, como direcionado e construído em função das relações comerciais que começam a se gerar no seu interior rumo a outros mercados e a outras necessidades, perceberemos a destinação do mesmo no encadeamento das relações econômicas que determinam a função desses espaços. Coincidentemente, é no melhor período de desenvolvimento desses espaços de trabalho que se instala uma incipiente atividade industrial em Camocim, com pequenas fábricas de cigarro, sabão, beneficiamento de algodão etc., assim como as melhorias urbanas.

Dentro desta contextualização, é importante se fazer uma reflexão dessa demanda que propicia a ligação do Porto de Camocim com a cidade de Sobral, importante centro

<sup>163</sup> SANTOS, Carlos Augusto P. dos. *Cidade Vermelha. A militância comunista em Camocim-CE. 1927-1950*. Dissertação de Mestrado. UFRJ/UFC, 2000, p.59.

<sup>164</sup> ARAGÃO, R. Batista. *Op. cit.*, p. 265.

<sup>165</sup> BARBOSA, Marta Emísia et all. *Op. cit.* p. 11.

distribuidor de produtos baseado na atividade agropecuária, produzindo gêneros de primeira necessidade, couros, charque e produtos extrativos vegetais como a cera de carnaúba e oiticica.

Nesse processo de regionalização que tentamos compreender, as palavras do jornalista Frota Neto, ao prefaciar “Sobral do meu tempo”, de autoria de outro jornalista, Lustosa da Costa, são esclarecedoras, observando, no entanto, o problema de um ângulo que privilegia sobremaneira, quase sem remorsos bairristas, a cidade de Sobral como centro irradiador econômico, político e cultural. Diz o citado jornalista:

Era assim que a cidade-Estado atuava como pólo: um grande empório comercial-exportador para dentro e para fora de sua área de influência. Para dentro, na medida em que produzia, importava e distribuía para toda a Zona Norte do Ceará e para boa parte do Piauí e do Maranhão. Para fora, quando enviava – na interligação ferroviária – pelo Porto de Camocim, o resultado agropecuário ao exterior sem ponto de contato com a economia da simbólica capital política – Fortaleza – a que deveria estar ligada e subordinada.<sup>166</sup>

Talvez resida aí um dos pontos de inflexão para se compreender a importância econômica da região de influência do Porto de Camocim. Não precisando de intermediação via Fortaleza, os contatos comerciais e políticos eram feitos diretamente com a capital da República. Com efeito, observando-se os documentos da Associação Commercial de Camocim, são vários os pedidos feitos diretamente ao Presidente da República para a resolução de problemas atinentes ao porto e à ferrovia.

Essa ligação direta com o poder central no campo econômico e político, contudo, não impediu que outros “sítios econômicos e urbanos”, na expressão do jornalista, se desenvolvessem, provocando uma estagnação na região. Culpando as oligarquias acomodadas numa cegueira que as impediam de enxergar os novos movimentos da economia, o autor vaticina as causas da perda do poder político e comercial:

A indústria local era em si mesma uma força interior de mudança. Seus donos eram também líderes da comunidade. Portanto, eles em dado momento passam a disputar o poder regional. Mas sem modernizarem as formas de organização econômico-financeira e a tecnologia, sem evoluir em relação ao universo externo, eles foram se deixando dominar. Paralelamente ou mesmo sobre esses passos, o sistema de comunicações que facilitava a dominação foi se modificando de modo a enfraquecer a hegemonia de Sobral.<sup>167</sup>

<sup>166</sup> COSTA, Lustosa. *Op. cit.*, p. 10.

<sup>167</sup> *Ib. Ibid.* p.11.

Há de se ressaltar que essa relativa “independência” de Sobral e da região norte, em relação à capital nesse momento, é vista como algo positivo. A ligação direta da região com outras praças do país e da Europa provoca um orgulho bairrista pela opulência do variado comércio, sendo a elite sobralense abastecida pelas recentes novidades de além-mar, antes mesmo que a capital. Há até quem identifique, nesse sentimento manifestado por essa memória de opulência, uma tal “sobralidade”.<sup>168</sup> Como relembra o empresário Paulo de Almeida Sanford, acerca dos contatos comerciais de Sobral com outros lugares:

Sobral naquela época não tinha nada a ver com Fortaleza, com Pernambuco ou Rio de Janeiro – Sobral sempre se entendia com Manaus e Belém do Pará e por incrível que pareça, com Paris, viu. Houve casos que em Sobral recebiam mercadorias sobretudo de perfumes para senhoras, em vestes e em jóias, vinham de Paris, viu. (...) Gente, muita gente de Sobral tem ainda esses retalhos de jornais, de casas de Sobral anunciando a venda de produtos franceses e tal isso... ao preço de tanto e etc viu. Pois bem, a nossa comunicação era pra lá, foi que nós vivemos muito independente de Fortaleza.<sup>169</sup>

Curiosamente, se a ferrovia e sua conjugação com o porto fizeram a hegemonia do comércio da região, a ligação ferroviária desta com Fortaleza, inicialmente, beneficiou Sobral, pois as mercadorias não precisavam mais ser exportadas pelo porto de Camocim. Por outro lado, contribuiu para o seu enfraquecimento, visto que outros sistemas de comunicação e transporte se desenvolveram paralelamente. O enfraquecimento do porto contribuiu, por sua vez, para a deficiência da ferrovia. As rodovias e o transporte rodoviário seriam posteriormente guindados ao posto de alçôetes da desativação do ramal ferroviário Sobral-Camocim. Dizia-nos o jornalista:

A rota da decadência está registrada no novo sistema viário - pelo novo traçado e/ou pela construção pavimentada, além de outros sistemas de comunicação mais modernos como o avião, o telefone, a televisão que criaram elos entre o Brasil em modernização e os núcleos antes dominados sem fortalecer esses mesmos vínculos com Sobral. Pelo contrário, excluindo-o, substituindo-o por igual.<sup>170</sup>

<sup>168</sup> Para uma explicação melhor desse conceito, ver: FREITAS, Nilson Almino de. *Sobral: opulência e tradição*. Sobral: UVA, 2000.

<sup>169</sup> Paulo de Almeida Sanford. Entrevista realizada em 28/03/1984, p. 16. NUDOC- Núcleo de Documentação Oral da Universidade Federal do Ceará- UFC. 1984.

<sup>170</sup> COSTA, Lustosa. *Op. cit.* p. 12.

Ao mesmo tempo em que os fluxos comerciais se alteram, há uma clara reconfiguração regional dos poderes políticos e econômicos. Exemplo deste fenômeno que confirma o declínio da ferrovia face aos novos equipamentos viários, assim como das iniciativas industriais na região norte atingidas pela relação custo/benéficos do transporte rodoviário, é o relato do empresário Paulo de Almeida Sanford que manteve uma usina de açúcar até meados de 1930:

E quando foi em 1930, já na administração Getúlio Vargas, foi feita a estrada Transnordestina, ligando todo o Nordeste, inclusive com Pernambuco. Nós perdemos, porque o mercado açucareiro que estava em nossa mão, porque o açúcar de Pernambuco começou a chegar aqui em condições mais econômicas do que o nosso (...) O transporte anteriormente de Pernambuco até Sobral era um transporte marítimo, pesado e ia para Camocim e de Camocim sempre pegava a Estrada de Ferro. Chegava sempre em Sobral imponderável porque a nossa Usina tinha uma produção reduzida (...) Os caminhões começaram a fazer isso (...) com toda a força, e aí não podíamos mais competir porque o nosso lucro era pequeno e a produção era pequena.<sup>171</sup>

Neste sentido, a incipiente indústria sobralense não se capacitou tecnologicamente reduzindo sua capacidade de produção e ficando cada vez mais dependente da produção externa. A cidade de Fortaleza deixa de ser mais do que uma capital do “simbolismo burocrático”, como assinalava o nosso jornalista, e começa a se desenvolver mais fortemente com seu porto devido à nova estrutura viária. A esta altura, tanto o Porto de Aracati, assim como o de Camocim, devido ao enfraquecimento de seus movimentos portuários, não eram mais páreos para o Porto de Mucuripe que se modernizava e permitia uma maior concentração de trabalho.

Nesse momento em que se está analisando a decadência econômica das cidades de Aracati, Sobral e Camocim, é interessante mostrar a importância das mesmas nesse cenário como as primeiras vilas criadas no Ceará no século XVIII:

---

<sup>171</sup> Idem, p. 6.

TENTATIVA DE IDENTIFICAÇÃO DA REDE URBANA CEARENSE  
NO FINAL DO SÉCULO XVIII

<b>Vila ou povoado</b>	<b>Nível</b>	<b>Função Básica</b>
Aracati	1º	Comercial/Administrativa/Serviços
Icó	1º	Comercial/Administrativa/Serviços
Sobral	1º	Comercial/Administrativa/Serviços
Crato	1º	Agrícola/Administrativa/Industrial
Camocim	2º	Comercial/Industrial
Acaraú	2º	Comercial/Industrial
Quixeramobim	2º	Comercial/Serviços Básicos
Aquiraz	3º	Administrativa
Fortaleza	3º	Administrativa
Granja	3º	Industrial

FONTE: Sudene/Sudec – Estruturação do Espaço urbano e Regional no Ceará – Uma Abordagem Histórica – 1974 (mimeo). In: SOUZA, Simone de (org.). *Uma nova história do Ceará*. 3. ed. rev. e atual. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004, p.226.

Por outro lado, verifica-se a pouca expressão de Fortaleza em face de sua função administrativa. Contudo, em pouco mais de um século, supera a cifra de dois milhões de habitantes, consolidando-se na economia estadual e regional como metrópole.

Nunca é demais dizer que no processo de urbanização do Nordeste a agropecuária foi o fator principal da organização espacial. Concorre também para isso a consolidação da atividade portuária coadjuvada pela malha ferroviária, o que favorece “o estabelecimento de uma economia primário-exportadora que propiciava uma intensa dinâmica à cidade portuária que organizava extensas bacias de colheita de produção primária ligada ao extrativismo, à criação intensiva e à exploração de drogas do sertão”.

172

Era Fortaleza se fazendo metrópole, mesmo não possuindo as condições de outras capitais nordestinas, conforme assinala Manuel Correia de Andrade:

A capital do Ceará não possuía nem uma baía profunda como Salvador nem a foz de um rio como Recife onde as embarcações de pequeno e médio porte pudessem se abrigar, no período colonial, com o mínimo de segurança. Seu porto teria que ser construído em mar aberto (...) Se as condições naturais, inicialmente não favoreciam a construção do

<sup>172</sup> SILVA, José Borzachiello. A cidade contemporânea no Ceará. In; SOUZA, Simone de (org.). *Uma nova história do Ceará*. 3. ed. rev. e atual. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004, p.216.

porto, as condições econômicas também não foram (...) Com a Revolução Industrial e a intensificação da demanda de algodão pelo mercado inglês, o Ceará passou a produzir um produto de exportação e a intensificar o povoamento de seu território e a abertura de sua economia. Foi como exportador de algodão e, posteriormente de cera de carnaúba, que Fortaleza ganhou importância no século XX e teve suas instalações portuárias concluídas.<sup>173</sup>

Com todos esses fatores favorecendo Fortaleza, o município sai daquela condição de capital “simbólica”, de que falara o jornalista Frota Neto, e passa a ter realmente foros de metrópole.

“A condição de capital administrativa e, como conseqüência, sede de repartições públicas de vários níveis, além de outros órgãos ligados à administração, a construção da Estrada de Ferro de Baturité, partindo dela para o interior, no momento áureo da produção algodoeira, o melhoramento do porto, a construção de rodovias, entre outras medidas, contribuíram para que Fortaleza fosse paulatinamente adquirindo feições de grande metrópole, e que fosse, aos poucos, estabelecendo uma competição com as demais cidades do interior, até galgar a posição que desfruta hoje.<sup>174</sup>

Por outro lado, o poder político também se alterava. No dizer de Frota Neto, Sobral perdera a hegemonia, pois não contava mais com o apoio dos líderes de sua área de influência. A velocidade das comunicações eliminara a intermediação, digamos assim, das lideranças sobralenses na reivindicação dos pleitos da região e da Igreja, com sua característica de “mando e obediência”, que perdiam terreno nesse jogo de forças que se apresentava, mostrando novos atores que se perfilavam “nos cenários estadual/nacional”.<sup>175</sup>

Observa-se, então, uma conjugação de fatores que, encadeados, contribuíram para a decadência econômica da região. É claro que isso não se dá meramente pela força do jogo político nos meandros do fenômeno da regionalização. Quase um século antes, o historiador Antônio Bezerra já previra a fragilidade da rede de comunicações que alimentava a prosperidade de Sobral como centro econômico regional. Em suas “Notas de Viagens”, um longo estudo em que registra suas impressões sobre a província do Ceará, destaca sobre a região:

<sup>173</sup> ANDRADE, Manuel Correia de. A estrutura portuária e a organização do espaço no Brasil. In: *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*. Vol XIX, São Paulo: AGB, 1978, p.91.

<sup>174</sup> SILVA, J. B. *apud* SOUZA, S. (Org.). *op. cit.* p. 229.

<sup>175</sup> COSTA, Lustosa. *Op. cit.* p.14.

Não tenho a intenção de ofuscar o brilho de Sobral cuja prosperidade é visível, mas que estará estacionária logo que chegue a estrada a Ipu. Sobral é, atualmente, o empório do comércio do norte da província, porquanto recebe auxílio dos municípios vizinhos. Mas esse auxílio há de perder, pelo menos em parte, quando procurarem pontos mais próximos e meios mais fáceis de transporte.<sup>176</sup>

Lustosa da Costa lamenta a precisão profética do autor de “Notas de Viagem”. Sua constatação vai ao encontro dessa deficiência apontada pelo velho historiador. Por outro lado, não se pode dizer com veemência que somente a opção pelo transporte rodoviário ou a construção de uma malha de estradas, ligando o interior com a capital para o escoamento da produção de algodão, tenha sido o grande vilão da história. Há de se contabilizar também a falta de uma reação ou de uma organização mais forte dos setores produtivos da região, no sentido de se conseguir um aparelhamento mais efetivo tanto do Porto de Camocim como da Estrada de Ferro de Sobral. Some-se a isso a precarização do setor industrial sediado em Sobral, carente de tecnologia e a incapacidade de se implantar novas demandas que dessem uma sobrevida ao porto e à ferrovia. Naquele momento, cogitou-se a exploração da riqueza mineral da zona de influência desses equipamentos, principalmente, as jazidas de cobre de Viçosa do Ceará, na Serra da Ibiapaba e até de estados vizinhos, como o Piauí e o Maranhão.<sup>177</sup>

Mesmo assim, apontando-se alternativas de aproveitamento do potencial portuário e ferroviário da região, houve quem ignorasse essas condições técnicas. No prefácio da Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, no volume referente ao Estado do Ceará, o autor, talvez por sentimentos de simpatia ou de outros laços, ignora a base de estudos de viabilização econômica do porto e ferrovia cearenses e lança a idéia de um outro caminho para o desenvolvimento da região limítrofe dos estados do Ceará e Piauí:

Nos limites do Ceará e do Piauí existe a Baía dos Cajueiros em condições razoáveis para o estabelecimento de um porto, que se localizará nas proximidades de jazidas de ferro e de manganês, que se situam na divisa do Piauí com o Ceará e nos espigões da Serra de Ibiapaba. (...) Essa localização, além disso, está nas condições de

<sup>176</sup> BEZERRA, Antônio. Notas de Viagens. *Apud*: COSTA, Lustosa. *Op. cit.* p.122.

<sup>177</sup> A jazida de cobre da cidade de Viçosa, considerada a maior da América do Sul, com produção prevista de 25 mil ton/ano, chegou a ser explorada mais sem continuidade. Além disso, são dignas de registro as perspectivas de exploração mineral de ferro e manganês no município de Granja, calcário em Freicheirinha, no sopé da Ibiapaba, além da maior mina de urânio do Brasil em Santa Quitéria, próximo a Sobral.

facilitar o escoamento de sua produção siderúrgica para atender o nordeste.<sup>178</sup>

Por tudo isso, é sintomático que o Porto de Camocim só venha a ter visibilidade na historiografia quando se analisa a disputa do território entre portugueses, franceses e holandeses, ou quando a conjuntura internacional bafejada pelos reflexos da guerra proporciona o desenvolvimento da atividade algodoeira. De forma indireta, o porto de Camocim aparece, na historiografia do Ceará, ainda no processo de estruturação do sistema portuário de Fortaleza, fator provocador da decadência dos outros portos cearenses, juntamente com a desativação das ferrovias, ou nos momentos de calamidade pública.

De maneira geral, é importante ressaltar que os portos no império se ressentiam de uma organização maior no tráfego de produtos. Conforme as descrições, os mesmos não passavam “de um conjunto desarticulado de trapiches de madeira, onde encostavam as “lanchas” que eram carregadas para levar os produtos até o navio que ficava fundeado ao largo. Cada um destes trapiches tinha o seu dono, que, normalmente, tinha um grupo de escravos que transportava o produto desde o armazém até o pontal ou trapiche”.<sup>179</sup>

Embora o porto de Camocim permitisse em seu canal natural o ancoramento dos navios nos próprios trapiches, ressentia-se de uma estrutura maior, como um cais acostável que será construído somente na primeira metade do século XX. Essa necessidade de um melhor aparelhamento dos portos e dos serviços alfandegários, no período imperial, fazia-se urgente, visto o aumento da demanda da atividade exportadora. A *Collectoria* de Camocim só seria criada em 1882 e toda a arrecadação de impostos das mercadorias feitas por cabotagem era feita pela *Collectoria* de Sobral, facilitando o contrabando.

A falta de recursos, bastante minorada em virtude da participação brasileira na Guerra do Paraguai adiaria a construção das obras necessárias. Cezar T. Honorato traça um perfil dessas dificuldades:

No caso do Rio de Janeiro, que após 1850 detinha a hegemonia quase que absoluta das exportações brasileiras, surgiram dificuldades no embarque e desembarque de mercadorias, mas a própria geografia da

---

<sup>178</sup> FERREIRA, Jurandyr Pires. Prefácio. ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS. XVI Volume. Rio de Janeiro: IBGE, 1959, p. 12-3.

<sup>179</sup> HONORATO, Cezar T. *Op. cit.* p, 167.

cidade facilitava o surgimento de novos trapiches e armazéns, mascarando o colapso do setor.

[...] O mesmo ocorria com o porto de São Luiz do Maranhão, que em 1841, teve iniciada a construção do cais da Sagração, devido a insuficiente profundidade do canal de acesso e do ancoradouro, tendo em vista a grande oscilação das marés.

[...] No Relatório do ministro da Fazenda de 1865, notamos a mesma preocupação com a continuação das obras na Bahia e Pernambuco, e realização de novas obras nas alfândegas do Maranhão, Pará, Ceará, Paranaguá, Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

[...] A situação era ainda mais dramática nas províncias que, desde o final da década de 1850, vinham se impondo como expressivas regiões exportadoras. Tal era o caso de São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul ao Sul, do Pará ao Norte e de Alagoas, Rio Grande do Norte, Paraíba, Ceará e Sergipe, no Nordeste, com uma vitalidade econômica pouco anotada na historiografia econômica tradicional, que representaram, no ano de 1868/69, 33% das exportações brasileiras.<sup>180</sup>

Somente ao final do ano de 1869, é que o Imperador assinaria o Decreto nº 1.746 autorizando a iniciativa privada a contratar construções nos portos brasileiros e os direitos de exploração das tarifas sobre os serviços prestados sob a forma de Concessão de Serviço Público. Era a privatização da época. Hoje chamaríamos, mais modernamente, de Parceria Público Privada (PPP). Até agora na documentação compulsada, não nos foi possível verificar qualquer obra no porto de Camocim nesse período.

Contudo, apesar de todas essas dificuldades, o Porto de Camocim, segundo uma historiografia consolidada no Ceará e, de certa forma confirmada por uma produção mais recente, era tido como uma das entradas mais importantes para o Ceará. A sua excelente localização geográfica, próxima das regiões produtoras e do mercado europeu e seu período de auge enquanto lugar de circulação de mercadorias não enfrentando maiores rivalidades no setor, confirma sua importância<sup>181</sup>. Em meados do século XIX, a

---

<sup>180</sup> Id. Ibid. p, 167-171.

<sup>181</sup> A ligação direta do comércio entre o Porto de Camocim e outros portos do norte com a Metrópole portuguesa já é levantada pelo Barão de Studart como uma alternativa por demais viável: “Não se pode argüir a menor impossibilidade para a navegação seja direta a esta Corte, pois bem se conhece que as barras de Mossoró, Jaguaribe, do Acaracu e do Comocim dão suficiente entrada a corvetas pequenas, e por haverem sumacas de maior lote, que entram naqueles portos pelo comércio das carnes e várias embarcações que tem arribado ao Ceará”. In: STUDART, Guilherme. *Notas para a história do Ceará*. Volume 29. Brasília: Senado Federal, 2004. Edições do Senado Federal, p.497.

Companhia Maranhense de Navegação e a Companhia de Navegação Pernambucana já dispunham de armazéns no Porto de Camocim. Esta última com seus sete vapores dominava o comércio entre os principais portos das províncias do nordeste tendo como base Recife, chegando pela rota norte até o porto de Granja (denominado Camocim), “em viagens que duravam vinte dias”.<sup>182</sup>

Os anúncios dos jornais da época se prestam como uma excelente fonte para se perceber a importância desse movimento do porto para a economia da região. Veja-se, por exemplo, o que o jornal “A Lucta”, publica:

#### **Movimento do Porto de Camocim.**

- **Commandatuba**, da Companhia Bahiana, saíu do Recife a 3 do corrente devendo passar a 7 ou 8 para Amarração, de onde regressará para o sul, com escala por Camocim a 10 ou 11.
- **Pihauy**, da Comercio e Navegação, esperado do Rio, de onde saíu a 29, a 18 ou 20.
- **Cururupny**, da Maranhense, passou ante-hontem para o Recife, de onde é esperado a 25.
- O vapor **Sobral** está em viagem para o México, deve ancorar em Camocim, onde carregará para o Pará nos primeiros dias de junho.
- O paquete **Parnahyba** está em reparos em Belém, de onde em breve sahirá a fazer sua linha de Camocim a Belém.<sup>183</sup>

Essa importância diminuirá com a construção do Porto do Mucuripe de Fortaleza, beneficiado com o declínio do Porto de Aracati, e da ligação ferroviária de Sobral com Fortaleza. Por outro lado, a malha rodoviária, especialmente construída para o escoamento da produção de algodão, beneficiou sensivelmente o porto da capital do

---

<sup>182</sup>BARBOSA, Josué Humberto. Porto, navegação e vida social antiga: um cronista e o cotidiano do Recife nos meados do século XIX. In: *Saeculum*. Revista de História, nº 415. jan-dez. 1998/99. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, dezembro/2000, p.197-205. Os vapores eram: “Ipojuca, Pirapama, Giguia, Jaguaribe, Mundahú, Cururipe e Parahyba”. A rota norte fazia “escalas na Paraíba, Natal, Maceió, Mossoró, Aracaty, Acaracu e Granja (...). Ao sul fazia rota passando em Barra Grande, Porto das Pedras, Camaragibe, Maceió e Penedo, em viagens de 10 dias”, p.199.

<sup>183</sup> Jornal *A Lucta*, 07 de maio de 1914. Sobral-CE, p.02.

Estado, failitando as transações de exportação experimentada pelo “boom” da produção algodoeira.<sup>184</sup>

Um outro fator que concorreu para o agravamento da situação dos portos de Aracati e Camocim, beneficiando diretamente o de Fortaleza, foi o problema de assoreamento dos rios onde ficavam estes portos. Não recebendo a contento os trabalhos de dragagens regulares de que necessitavam, demandavam-se ao longo do tempo grandes esforços dos setores comerciais prejudicados na reivindicação destes trabalhos junto às autoridades políticas, como veremos adiante. Sobre isto nos diz o historiador Raimundo Girão: “Concomitantemente, agravava-se a imprestabilidade dos portos de Camocim e Aracati, tomadas as entradas pela areia e, assim dificultada a sua utilização, o recurso era o transporte para a metrópole do Mucuripe”.<sup>185</sup>

Pedidos de dragagem dos portos acima referidos inundam a documentação das associações ligadas ao comércio e dos jornais. No mesmo ano de estudos para viabilizar esses portos, o jornal “O Rosário”, de Aracati, traz notícias de melhoramentos para o porto após incidente com o vapor “Rio” (ocorrido em 1 de setembro daquele ano) autorizados pelo Governo Federal. O intendente de Aracati agradece a intermediação do Governador do Estado e ao Chefe da Comissão de Estudos dos Portos de Fortaleza a Camocim.

Dr. Accioly – Ceará. Dia 7. Resolução Ministro mandando dragar Barra nosso porto, transmittida hontem vosso telegramma, foi recebida maximo regozijo população. Em nome deste, principalmente commercio a quem mais interessa serviço, agradeço perante Ministro que, influenciado certamente vosso pedido, autorisou melhoramento imprescendivel, inadiável.

Saudações – Pompeu Lima.<sup>186</sup>

Nesses intervalos entre o pedido de dragagem e plantação das dunas adjacentes a estes portos e alguma execução dessas atividades, com certeza havia uma diminuição do movimento destes portos. Com os estudos avançados na primeira década do século XX (1911), referente ao Porto do Mucuripe em Fortaleza, a mesma comissão encarregada da

<sup>184</sup>Sobre o processo de superação do Porto de Fortaleza, em relação aos portos de Aracati e Camocim na exportação algodoeira e outros produtos, ver: O Sistema Portuário: contrastes e controvérsias. In: JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. *Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza (1945-1960)*. 2ª ed. São Paulo: Annablume, 2003.

<sup>185</sup>GIRÃO, Raimundo. *História Econômica do Ceará*. Fortaleza: Instituto do Ceará, s/d. Capítulo XVII – 1880 a 1920, p.447.

<sup>186</sup> Jornal *O Rosário*. Anno III, Nº. 133, 9 de setembro de 1911.

realização deste tipo de trabalho ampliou sua atuação para os portos de Aracati e Camocim. Do ponto de vista de sua constituição geológica, esses portos diferiam do de Fortaleza, visto que estavam situados em leitos fluviais, cujas proximidades com o litoral marítimo favoreciam a invasão de dunas “em conseqüência dos ventos reinantes do quadrante de SE, como, aliás, acontece em toda a carta septentrional do Brasil a partir do Cabo de São Roque”, no litoral potiguar.<sup>187</sup> Mesmo assim, a condição natural desses portos, segundo a própria Inspectoria Federal de Portos, Rios e Canaes, em relatório datado de 1922, poderia ser facilmente melhorada com custos baixos:

A barra do Rio Jaguaribe, e o porto de Camocim, assim como muitos outros do Norte do Brasil, são susceptíveis, pois, de serem melhoradas com despesa relativamente baixa; bastará que se estabeleça um serviço permanente de fixação de dunas em cada porto, e que se faça alguma dragagem para a limpeza dos canaes e remoção de alguns baixios; dragagem esta que poderá ser executada muito economicamente desde que seja realizado o programma proposto pelo Engenheiro Souza Bandeira de organizar um serviço permanente de dragagem, dotado de material adequado, de pessoal adextrado (sic) e de recursos pecuniários suficientes, de maneira que possam ser destacadas secções desse serviço, temporariamente, em um ou mais portos que delle careçam.<sup>188</sup>

Mesmo com estes problemas, os portos exerciam uma função de suma importância na facilitação de transporte de víveres nos períodos de estiagens. No período quase ininterrupto de secas no final do século XIX, o Porto de Camocim ficou em segundo lugar no movimento de importação de produtos alimentícios. Em sua “História Econômica do Ceará”, o historiador Raimundo Girão nos informa: “Estanque as fontes de produção, o povo passou a comer o que se importava. Somente de farinha, feijão, milho e arroz foram trazidos 15.871:384\$000. Pelo porto de Fortaleza 12.103:376\$300; pelo de Camocim, 2.598:319\$300; pelo de Aracati, 1.169:688\$800”.<sup>189</sup>

Como se pode observar até aqui, as condições de balneabilidade nos outros portos cearenses eram melhores do que os mares bravios do Mucuripe. O melhoramento e aparelhamento dos portos de Camocim e Aracati, diziam os estudos, demandariam baixos custos com relação ao de Fortaleza. Porém, é a capital cearense que apresenta

---

<sup>187</sup> Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspectoria Federal de Portos. Rios e Canaes. *Portos do Brasil*. Primeiro Centenário da Independência. 1822-1922. Rio de Janeiro: Empr. Ind. Editora “O Norte”: 1922, p. 64.

<sup>188</sup> Idem, p.65-6.

<sup>189</sup> GIRÃO, Raimundo. *Op. cit.* p.415.

uma maior concentração desses esforços de exportação desde o início do século XX, favorecidos pela exploração do algodão em tempos de guerra.

A preferência da alocação dos investimentos no Porto de Mucuripe obedece a nosso ver uma lógica que não responde apenas a uma conjuntura econômica, mas, de uma decisão política que tem íntima relação com este aspecto, desprezando os estudos técnicos. Exemplo deste tipo de decisão onde prevalece o componente político sobre as outras variáveis foram os acontecimentos que envolveram a desastrosa construção do Porto da Paraíba, quando há poucos quilômetros da capital paraibana o Porto de Cabedelo se mostrava mais viável economicamente.<sup>190</sup>

Vasculhando as informações contidas no Almanaque do Ceará, pode se visualizar o movimento de importação e exportação dos portos cearenses e a conseqüente supremacia do porto de Fortaleza sobre os demais:

#### **EXPORTAÇÃO NOS PORTOS DO CEARÁ – 1903 a 1908.**

<b>ANOS</b>	<b>FORTALEZA</b>	<b>CAMOCIM</b>	<b>ARACATI</b>	<b>TOTAL/ CEARÁ</b>
1903	6.578:500\$000	2.542:000\$000	1.161:000\$000	10.281:000\$000
1904	9.891:990\$963	2.263:351\$800	1.567:442\$970	13.722:485\$733
1905	—	—	—	13.462:935\$618
1906	9.738:075\$095	2.760:495\$750	1.136:650\$573	13.635:146\$318
1907	—	—	—	10.568:432\$889
1908	—	—	—	11.901:529\$750

FONTE: ALMANAQUE DO CEARÁ. ANOS DE 1904 a 1909.

Mesmo com a ausência de dados para os anos de 1905/1907 e 1908 na tabela acima, pela falta de informação dos portos separadamente, acredito que a tendência tenha se mantido, isto é, do Porto de Fortaleza ter três ou quatro vezes mais o movimento comercial do que o Porto de Camocim. Por outro lado, o fato de este apresentar um montante duas vezes maior do que o Porto de Aracati pode ser explicado pela concorrência mais forte que o Porto de Fortaleza exercia sobre este devido também

<sup>190</sup> Sobre os desmandos gerados pela tentativa de construção do Porto da Paraíba durante o Governo Epitácio Pessoa, ver JOFILLY, José. *Porto político*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983. (Coleção Retratos do Brasil).

à proximidade geográfica. Note-se também uma queda significativa do movimento dos portos a partir de 1907. O algodão respondia pela maior parte da pauta de exportação. Somente no ano de 1904 foram exportados pelos portos cearenses 3.214.318 Kg do produto. Em 1905, outros 4.449.648 Kg, diminuindo um pouco em 1906, para 3.914.472 Kg. Os outros produtos importantes da pauta eram a cera de carnaúba, borracha, peles de cabra e carneiro, gado bovino e couros salgados.

Os dados relacionados abaixo sobre o Porto de Fortaleza, embora não ofereçam exatamente uma série, ou se possa compará-los com outros parâmetros e portos cearenses, são utilizados somente como caráter ilustrativo para mostrar que, já na primeira década do século XX, embora com seus problemas de atração e navegação, era o mais movimentado.

#### MOVIMENTO DO PORTO DE FORTALEZA – ANO DE 1900

TIPO DE NAVEGAÇÃO	NAVIOS	TONELADAS
Longo curso	28	28.375
Grande cabotagem	256	231.200
Pequena cabotagem	58	7.009
TOTAL	342	266.584

FONTE: ALMANAQUE DO CEARÁ, 1902, p. IX.

Não se tem números para a mesma época no que diz respeito aos portos de Camocim e Aracati, porém, estes dados são ilustrativos do que o porto de Fortaleza já apresentava na virada do século XIX para o século XX. Em 1902, dos 326 navios que deram entrada, 266 eram nacionais, 40 de bandeira inglesa, 14 eram alemães. Suécia, Noruega e Rússia compareceram com dois navios cada.<sup>191</sup>

Portanto, por estes números apresentados, o porto de Fortaleza era o mais importante na primeira década do século XX. Mesmo no ano de 1919, devido a uma “desoladora calamidade climática” que atingiu o Estado provocando “o deslocamento e o êxodo das populações rurais em grandes levadas, a nossa exportação nesse ano sofreu sensível diminuição”, o porto de Fortaleza apresentou números esmagadores em relação aos outros portos e às fronteiras:

<sup>191</sup> Almanaque do Ceará. Ano de 1904, p. XII.

### VALORES OFICIAIS DA EXPORTAÇÃO DO CEARÁ - ANO DE 1919

PORTOS	VALOR OFICIAL	DIREITOS PAGOS
Fortaleza	27.597:841\$695	2.519:972\$534
Aracaty	1.985:220\$266	170:177\$556
Camocim	1.963:591\$170	179:456\$765
Fronteiras	1.854:324\$013	164:615\$723
TOTAL	32.400:997\$144	3.034:222\$578

Contudo, se por estes números se pudesse dizer que o porto de Fortaleza era a principal porta de entrada e saída do Ceará, não se pode excluir as potencialidades dos portos de Camocim e Aracati, assim como da função social que estes portos representavam para suas respectivas regiões. O que se configura neste instante, além de uma disputa de discursos sobre o melhor porto para o Ceará, é a inserção da economia cearense dentro da lógica capitalista, naquele momento da conjuntura nacional e internacional.

Dentro desse contexto, observa-se que essa dinâmica favoreceu o porto e a cidade de Fortaleza. A periodicidade das secas, cujos efeitos se verificavam mais fortemente no interior, e, principalmente, a abertura de estradas ligando a capital aos municípios do interior e de estados vizinhos a transformaram em ponto de atração para movimentos migratórios vindos do interior cearense, de outros estados nordestinos, da região amazônica, além de uma pequena parcela de estrangeiros. Hoje, esses fatores contribuem para o fenômeno chamado de “macrocefalia urbana”, que no Ceará (e acreditamos que em outros estados do norte-nordeste do Brasil) provocam um crescimento desigual com reflexos na constituição dos espaços urbanos. Explicando tal fenômeno para a região metropolitana de Fortaleza, Cleide Bernal nos diz:

Enquanto Fortaleza atinge hoje uma população de mais de dois milhões de habitantes, a segunda cidade mais populosa, Caucaia, apresenta população quase dez vezes inferior (225 mil habitantes) e a

quarta, Maracanaú, 174 mil habitantes, ambas situadas dentro da região metropolitana.<sup>192</sup>

Apesar desses pontos demarcatórios que assinalamos como expressão do “boom” e da decadência das atividades no porto e na ferrovia, o processo histórico que devemos recuperar é muito mais rico. Sabe-se que a relação espaço-tempo de uma periodicidade, como assinala a historiadora Rosa Godoy Silveira, baseada na configuração do “modo de produção que estrutura a sociedade” é capaz de produzir “um espaço específico, expressão da sociedade que o organiza”.

Essa especificidade do espaço local é o nosso maior alvo que pretendemos perseguir nesta pesquisa, visto que, como nos diz ainda nossa historiadora: “Ademais, não sendo o tempo histórico linear, mas encerrando contradições, o espaço que o exprime condensa o modo de produção daquele tempo determinado ou nos seus vários momentos, ou condensa ainda modos de produção (processos produtivos) anteriores”.<sup>193</sup>

É o que Milton Santos nomeia de ‘rugosidades’, que são:

(...) o espaço construído, o tempo histórico que se transforma em paisagem, incorporado ao espaço. As rugosidades nos oferecem, mesmo sem tradução imediata, restos de uma divisão do trabalho internacional, manifestada localmente por combinações particulares do capital, das técnicas do trabalho utilizadas. Assim, o espaço, espaço-paisagem, é o testemunho de um modo de produção nestas manifestações concretas, o testemunho de um momento do mundo.

O espaço, portanto é um testemunho, ele testemunha um momento de um modo de produção pela memória do espaço construído, das coisas fixadas na paisagem ainda. Assim o espaço é uma forma durável, que não se desfaz paralelamente à mudança dos processos: ao contrário, alguns processos se adaptam às formas preexistentes enquanto outros criam novas formas para se inserir dentro delas.<sup>194</sup>

São, portanto, os fatores internos e externos que delinearão, no tempo e no espaço, os vários usos que esses locais, antes destinados ao mundo do trabalho específico, venham a assumir, hoje, novos contornos e usos, subordinados às novas forças produtivas.<sup>195</sup> Neste sentido, ao destacar a atividade porto-ferroviária, estes

<sup>192</sup> BERNAL, Maria Cleide Carlos. *A Metrópole Emergente: a ação do capital imobiliário na estruturação urbana de Fortaleza*. Fortaleza: Editora da UFC/Banco do Nordeste do Brasil S. A., 2004, p. 152.

<sup>193</sup> SILVEIRA, Rosa Maria Godoy. *O Regionalismo Nordestino*. Existência e Consciência da Desigualdade Regional. São Paulo: Editora Moderna, 1984, p. 49. Coleção Contemporânea.

<sup>194</sup> SANTOS, Milton. *Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica*. São Paulo: HUCITEC, 1978, p.138.

<sup>195</sup> SILVEIRA, Rosa Maria Godoy. *Op. cit.* p.70.

espaços estão intimamente imbricados. Se em alguns momentos, o porto pareceu se destacar, foi mais por sua precedência enquanto fonte de trabalho para a cidade. Da mesma forma, ao destacarmos a ferrovia no item seguinte, a relação com o porto, na dinâmica das relações de trabalho, está permeada de interseções no mundo do trabalho e nas histórias de vidas dos trabalhadores urbanos de Camocim.

### 3. A ferrovia



8. Prédio da Estação Ferroviária – atualmente sede da Prefeitura Municipal de Camocim. Foto: Vando Arcanjo.

*Com a ausência do trem, de declínio em declínio Camocim foi ficando malograda e, como diz o poeta, terminou como pau sem raiz. Naquelas esperas e partidas de “horários” a estação parecia uma catedral em festa. No hoje de nossos dias, decorridos tantos anos da partida definitiva do último trem da estação de Camocim, tudo quanto lhe pertenceu é olhado com o carinho de quem abraça com os olhos - tudo torna-se assim como um sacramento, porque provoca uma recordação daquela glória passada.<sup>196</sup>*

<sup>196</sup>XIMENES, Luís. *Paixão Ferroviária*. Edição do Autor, 1984, p.194.

A nostalgia dos tempos da *Rapariga Velha Cansada* – uma alusão à RVC (Rede de Viação Cearense), que dirigia os trabalhos da Estrada de Ferro de Sobral, vai além da maneira moleque e irreverente que o cearense tem de brincar com a realidade em que vive. Mesmo denunciando o estado da ferrovia, comparando-a com uma prostituta que não tem mais os encantos da juventude, alquebrada pelo desgaste de trabalho de anos a fio sem as devidas peças de reposição, a ferrovia exerce sobre os homens um interessante fascínio.

Mesmo correndo o perigo de parecer nostálgico ou de enveredar para as recordações de cunho romântico, a ferrovia é lembrada pelo camocinense, e acredita-se que por outras comunidades cortadas pela Estrada de Ferro de Sobral, como algo positivo que deveria ter sido preservado, de vital importância social e econômica e, principalmente, do sentimento de um crime cometido contra a região.

Assim como o porto, é necessário contextualizar a construção da Estrada de Ferro de Sobral, visto que, como já se disse, em determinado momento é deslocado para Fortaleza o eixo das atividades econômicas. Herdando da colônia uma economia agro-exportadora baseada em entrepostos regionais que ultrapassavam os limites das províncias, o Império procurou trabalhar para fortalecer essas redes de relações comerciais através da implantação de uma malha ferroviária. Segundo o historiador Evaldo Cabral de Mello, esse reforço, no entanto, não aconteceu no Ceará e outras províncias do norte. O nó da questão estaria na centralização das transações comerciais de importação e exportação na capital cearense, consumidora de significativa parcela de artigos importados, o que provocaria o barateamento dessas mercadorias. Assim ocorrendo, estaria diminuindo a influência dos entrepostos comerciais do interior como Aracati, Sobral, Icó e Crato, o que de fato ocorreu posteriormente. No entanto, na projeção inicial de um sistema ferroviário para a província do Ceará, não se previa essa centralização em Fortaleza, uma vez que se privilegiava a autonomia dos entrepostos comerciais:

... projetou-se uma rede com três troncos, que, grosso modo, internar-se-iam paralelamente pelo interior: ao norte, a estrada de Sobral, partindo do Camocim ou do Acaraú; ao centro, a Fortaleza-Baturité; e ao sul, a Aracati-Icó, à qual se reservaria ademais o prolongamento do

Cariri, solução que inclusive a um dos fundadores do Baturité, o Senador Pompeu, parecia a mais lógica.<sup>197</sup>

Interessante colocar essa questão, visto que ela foi definidora dos traçados efetivos dos caminhos de ferro pelo Ceará. A princípio, o traçado do norte não preocupou os interesses da capital, posto que o comércio existente, e aquele a ser desenvolvido com esta ferrovia, realizava-se com certa independência de Fortaleza. A estrada de ferro rumo a Sobral partiu de Camocim, depois que as negociações e pressões políticas terem preterido o Porto de Acaraú. André Frota de Oliveira atribui essa escolha do traçado definitivo à presença de políticos sobralenses no governo imperial.<sup>198</sup> Como se viu na determinação do projeto ferroviário inicial para a província do Ceará, havia a dúvida de qual porto partiria, Acaraú ou Camocim. Estudos preliminares eram consensuais, contudo, Sobral era um “ponto obrigado” por sua importância comercial na região. A ferrovia deveria margear a Serra da Ibiapaba e atingir os sertões de Crateús, como efetivamente se deu quando de sua conclusão.

De qual porto partiria a ferrovia, no entanto, encetou um debate onde as controvérsias foram postas lado a lado. Se o traçado foi definido, segundo André Frota de Oliveira, por uma simples carta do Senador do Império Francisco de Paula Pessoa, político influente da província, seria interessante se colocar os argumentos dos defensores da outra proposta de traçado da estrada. Depois de se colocar os problemas do porto de Camocim, como a predisposição natural para o assoreamento do canal natural do rio, da dificuldade de se encontrar água potável, da pouca produção agrícola da região, da maior distância em quilômetros deste ponto a Sobral, da demora na conclusão dos estudos da ferrovia face aos vários problemas encontrados, além da maior quantidade de recursos e homens a serem despendidos com obras d’arte e pontes, os defensores do outro traçado enumeram as vantagens de se partir a ferrovia do porto de Acaraú:

Sabe-se que as águas do rio Acaracú lanção-se no mar por tres boccas, e que é esta a causa única e tornar-se a barra menos profunda. Não há

---

<sup>197</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte agrário e o Império. 1871-1889*. 2ª ed. revista. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999, p.224.

<sup>198</sup> Assevera o referido autor: “... os importantes pontos de Palma e Santana foram sumariamente suprimidos, devendo-se essa supressão arbitrária a uma simples carta enviada por Francisco de Paula Pessoa, Senador do Império, homem possuidor de grande fortuna e enorme influência política na província, por intermédio de cujas relações distintas e seletas desviou-se o traçado do projeto inicial da Estrada de Ferro de Sobral”. OLIVEIRA, André Frota de. *A Estrada de Ferro de Sobral*. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 1994, p.38.

alli morros nem correntezas que concorrão para a obstrução do canal existente, e toda vez que se empreguem os meios necessários para aprofundá-lo, termos um porto magnífico.

Estes meios estão ao alcance de todos os que, como nós, conhecem a barra desse rio, e os estudos feitos pelo Dr. Hermann attestão e convencem, de que tapadas as duas boccas menores as aguas nas grandes enchentes se encarregarão de aprofundar a terceira, que é a barra primitiva.(...).<sup>199</sup>

Com isso, os defensores da ferrovia partindo do porto de Acaraú arrematam que, para se verificar sua viabilidade econômica, bastaria que se realizassem estudos técnicos que apontariam uma economia na construção de uma estrada com quarenta quilômetros a menos, além das fontes de receitas das sete povoações que a ferrovia iria tocar. Enfim, queriam apenas que se fizessem os estudos e estabelecessem comparações. No entanto, como se verá posteriormente, no processo de desativação do ramal ferroviário Sobral-Camocim, nem sempre os argumentos técnicos vencem.

O artigo do qual foi pinçado estas citações é muito mais longo e pormenorizado, o que revela, pelo menos, o desejo dos postulantes em fazer com que governo levasse em consideração a opção pelo Porto de Acaraú, ainda grafado naquele momento de Acaracú. Esta, no entanto, não foi uma voz isolada a bradar quanto ao pretenso desperdício de dinheiro público ao se preferir o porto de Camocim. Em suas “Notas de Viagem”, Antônio Bezerra, que será citado mais à frente, maravilhado com o progresso de Camocim, diante do movimento comercial que testemunha entre o porto e a estação, contraditoriamente, assim se referiu à ferrovia:

Estrada de Ferro de Sobral!

Aquilo significava para mim a última palavra da vaidade humana, a ostentação caprichosa da falta de patriotismo, a impunidade do extravio dos dinheiros públicos sob fútil motivo, o ridículo mais criciante aos sacrifícios de um povo inconsciente dos seus direitos!

Adiante me encarregarei de provar o que vem a ser aquele luxo de despesa, aquela gargalhada de escárnio modulada em escala ascendente, desde Camucim até Sobral, que nem o futuro com todas as suas promessas de grandeza será capaz de fazer emudecer.

Presentemente contento-me com dizer que não conheço nesta Província nada mais inútil, nem mais ilusório, que aquela grande mentira escrita em 131 quilômetros de trilhos de ferro.

---

<sup>199</sup> Transcrito por André Frota de Oliveira, este artigo primeiramente foi publicado no *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro e depois republicado no jornal *Pedro II*, de Fortaleza, o que prova que essa controvérsia do traçado da ferrovia ultrapassou o cenário provincial. *Pedro II*, Fortaleza, 10 de novembro de 1878. *Apud.* OLIVEIRA, André Frota de. *Op. cit.*, p. 45-8.

Não me engano, e duvido que os homens profissionais, em quem palpito no coração resto de amor da pátria, sejam capazes de me contestar seriamente.<sup>200</sup>

Contradições à parte, resta analisar o conteúdo vaticinador de Antônio Bezerra para a ferrovia. A aposta no futuro não foi capaz de emudecê-lo, mesmo porque, já naquele momento presente, as variáveis econômicas para o sucesso da ferrovia já não eram tão consistentes, face às disputas políticas que alimentavam outros projetos. Saindo dessas questões paroquiais e voltando para um contexto maior da espacialização da economia cearense à época, a rivalidade mais ferrenha do comércio de Fortaleza era mesmo com Aracati e, nesse sentido, usou todas suas forças contra suas “pretensões ferroviárias”, que ao final do século XIX tinha um importante comércio no abastecimento do sertão cearense e um intenso intercâmbio com a praça de Recife que a abastecia. Daí que, numa leitura rápida da situação, o comércio fortalezense não via na Estrada de Ferro de Sobral um potencial concorrente de suas pretensões comerciais. Sobre essa rivalidade, nos informa Evaldo Cabral de Mello:

Há muito a praça de Fortaleza movia uma guerra de morte ao comércio do Aracati, como atesta o episódio de 1851, quando, sob pressão de interesses ligados àquela, o Governo Imperial extinguiu a alfândega da cidade rival, a pretexto de combate ao contrabando e malgrado o fato de a sua arrecadação ser superior à de várias capitais de província, como Natal, Paraíba, Maceió e Vitória, sem falar nos portos de Paranaguá e Santa Catarina. Contudo, Fortaleza não conseguiu atrair então o comércio do Aracati. O tiro saiu pela culatra, ‘pois uma parte do movimento do vale do Jaguaribe reorientou-se para o Rio Grande do Norte, quando anteriormente era quase toda a região do vale do Apodi que negociava através da cidade cearense; o Recife também saiu ganhando, ao reforçar sua posição no sul do Ceará’.<sup>201</sup>

Não bastaria, no entanto, um porto com boas condições de navegabilidade, nem uma malha ferroviária que permitisse um razoável escoamento da produção, mas, essas relações comerciais com outras províncias se configuravam como elementos de uma engrenagem maior da expansão comercial que se verificava naquele momento. Isso pode ser evidenciado na construção da Estrada de Ferro de Sobral como estratégia de reprodução e conservação dos interesses políticos que motivavam o cenário da Zona Norte do Ceará. Pensada anteriormente como um marco das ações do Império para amenizar os problemas advindos da grande seca de 1877, no socorro aos flagelados, da

<sup>200</sup> BEZERRA, Antônio. *Notas de Viagem*. Fortaleza: Imprensa Universitária, 1965, p. 64.

<sup>201</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. *Op. cit.* p.224, citando ACD, 1882, I, pp. 498-9 e 502.

sua autorização à definição de seu percurso, muitas polêmicas iriam se instalar entre as elites que viam nesse empreendimento uma forma de aumentar seus lucros com a passagem da ferrovia por suas propriedades. A este respeito, vale a pena mais uma vez citar o historiador pernambucano:

Afinal em 1878, Fortaleza assestou o golpe definitivo nas aspirações ferroviárias do Aracati. Quando, por ocasião da grande seca de 1877, o Governo Imperial promoveu a construção de duas ferrovias no Ceará, o projeto da Aracati viu-se preterido em favor do prolongamento da Baturité e da implantação da Camocim-Sobral, a qual contava com a influência da facção Pompeu do partido liberal, cujas bases eleitorais situavam-se no norte da província e que apoiava fielmente o gabinete Sinimbu. A preterição seria dificilmente justificável em termos do motivo alegado pelo Presidente do Conselho para as ferrovias cearenses, isto é, o socorro às populações periodicamente flageladas pela estiagem, pois, deste ponto de vista, a estrada do Aracati era precisamente a que oferecia maiores vantagens, servindo aos habitantes do vale do Jaguaribe e do Cariri mas igualmente aos sertanejos do alto sertão pernambucano, da Paraíba e do Rio Grande do Norte, o que não se dava com as duas concorrentes preferidas pelo Governo.<sup>202</sup>

Como vimos, a “saída natural de todo o sul da província, e o Cariri e o vale do Jaguaribe, as regiões mais agrícolas e populosas do Ceará”, que representavam Aracati não sensibilizou o governo imperial. Contudo, na correlação das forças políticas favoráveis a Fortaleza, não se evitou a construção da Estrada de Ferro de Sobral. Se a ligação da cidade de Sobral “ao que a opinião técnica considerava o melhor ancoradouro do Ceará”, configurava-se como uma ameaça ao comércio fortalezense, no entanto, era muito menor em importância do que a região Aracati-Icó e sua área de influência. A expansão futura da Camocim-Sobral só poderia ter sua expansão em direção ao Piauí, passando por Ipu e Crateús, cujo prolongamento foi decidido já na República Velha, em 1888.<sup>203</sup>

Feito este percurso, é interessante que se compreenda a chegada da ferrovia na região e suas implicações na sociedade. Quase sempre, a ferrovia assim como a eletricidade e outras inovações tecnológicas são vistas como fruto das noções de

<sup>202</sup> Idem, p.225. Para uma discussão sobre os vários projetos de trajetos por onde a Estrada de Ferro de Sobral deveria passar, ver: OLIVEIRA, André Frota de. *Estrada de Ferro de Sobral*. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 1994, cap.III, p.51-7. Para uma análise mais política sobre a construção da estrada de ferro envolvendo os interesses políticos da zona norte do Ceará representada pela facção liberal dos Pompeu e o gabinete do ministro Sinimbu, preterindo outros projetos ferroviários como o de Aracati, ver: MELLO, Evaldo Cabral de. *Op cit.*

<sup>203</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. *Op cit.*, p.227.

progresso e modernidade. É claro que isso não é um discurso único e homogêneo, visto que se vê no imaginário popular que, contrariamente, a estrada de ferro poderia representar também um prejuízo para os proprietários, como a matança de animais em seu leito ou mesmo, interferir nos costumes e nos códigos de moralidade das populações. No caso brasileiro, essa modernidade via instalação de uma malha ferroviária, é uma tentativa, como nos diz o historiador Josemir Camilo de Melo, de se adequar ao modo de produção capitalista,

[...] através da divisão internacional do trabalho, cabendo ao Brasil, o papel de agro-exportador de produtos primários. Para deslanchar o processo ferroviário, o Estado Imperial adotou a política de financiamento das ferrovias inglesas no Brasil, visto porque a acumulação de capital, a nível doméstico, era insuficiente. [...] A partir da implantação de ferrovias inglesas no Brasil, o Estado perdeu completamente a autoridade de estabelecer uma rede nacional, como era o plano inicial.<sup>204</sup>

Essa modernidade com foros de liberdade, propugnadora do individualismo e do avanço econômico, como salienta Richard Grahan, em estudo pioneiro sobre a modernização no Brasil, dá-se pela chegada das estradas de ferro no país, capitaneadas por grupos modernistas. Por motivações óbvias, a maior parte dos empreendimentos no setor se dará nos estados produtores de café, especialmente, São Paulo.<sup>205</sup> Se compararmos esse avanço pela quilometragem construída dos caminhos de ferro desde 1851 a 1920, perceberemos que a construção da Estrada de Ferro de Sobral (iniciada em 1879 e tendo o primeiro trecho inaugurado em 1881) está dentro de um período de pico que só perde em números absolutos para o período compreendido entre 1906 a 1916, já na era republicana. A República recebeu um legado do Império de “9.583 quilômetros de estradas de ferro e 11.825 de linhas telegráficas”.<sup>206</sup> Vejamos a tabela completa.

<sup>204</sup> MELO, Josemir Camilo. *Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste. (1850-1902)*. UFPE/CFCH. Recife, 2000. Tese de Doutorado, p.24.

<sup>205</sup> GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil. 1850-1914*. Coleção Estudos Brasileiros. São Paulo: Brasiliense, 1973, p.37.

<sup>206</sup> Nossas Estradas de Ferro. *Correio da Semana*, Anno XXV. Sobral-Ceará, 3 de setembro de 1943, p.1.

### A Construção das Estradas de Ferro Brasileiras, 1851-1920<sup>207</sup>

ANOS	NOVAS CONSTRUÇÕES	TOTAL CONSTRUÍDO
1851-5	15	15
1856-60	208	15
1861-5	276	223
1861-5	276	499
1866-70	246	745
1871-5	1.056	1.801
1876-80	1.597	3.398
<b>1881-5</b>	<b>3.532</b>	<b>6.930</b>
<b>1886-90</b>	<b>3.030</b>	<b>12.967</b>
1896-1900	2.349	15.316
1901-5	1.465	16.781
<b>1906-10</b>	<b>4.686</b>	<b>2.467</b>
<b>1911-5</b>	<b>5.280</b>	<b>26.747<sup>208</sup></b>
<b>1916-20</b>	1.906	28.653

FONTE: J. Palhano de Jesus. Rápida notícia da viação ferrea do Brasil, em INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRAPHICO BRASILEIRO, DICIONÁRIO HISTÓRICO, GEOGRAPHICO E ETHNOGRAPHICO DO BRASIL (conmemorativo do primeiro centenário da Independência), 2 vols. Rio: Imprensa Nacional, 1922, I, 736-7.

Há, contudo, de se fazer uma distinção entre modernidade e modernização quanto aos empreendimentos no setor ferroviário. Se compreendermos que o conceito de modernidade está relacionado com as noções de racionalidade, eficácia e produção, o advento das ferrovias se transforma num ícone moderno que alia estas noções citadas numa nova concepção da dimensão espaço-temporal. Neste sentido, a malha ferroviária deveria se justificar não somente dentro dessa lógica racional do tempo, mas também dos pressupostos do capital. Se tomarmos o conceito de modernização em Habermas, teremos uma acumulação de processos que indicam a complexidade do termo, pois interagem e se reforçam mutuamente e vão além da clássica relação capital versus trabalho, indo “ao estabelecimento de poderes políticos centralizados e à formação de identidades nacionais, à expansão de direitos de participação política, de formas urbanas de vida e de formação escolar formal, (...) à secularização de valores e normas, etc”.<sup>209</sup>

Vê-se, portanto, que o conceito de modernização é muito mais amplo e complexo no contexto das relações sociais, demonstrando sua característica processual, o que, ao final de tudo, suscita sua riqueza teórica. Analisando este aspecto para o surgimento das

<sup>207</sup> GRAHAN, Richard. *Op. cit.*, p.38.

<sup>208</sup> Grifos nossos. Os números em negrito revelam a quantidade de quilometragem construída no final do Império e início da República, período em que a Estrada de Ferro de Sobral é iniciada e concluída, isto é, 1879 a 1920.

<sup>209</sup> HABERMAS, Jürgen. *O discurso filosófico da modernidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1990, p.14.

ferrovias cearenses, Cid de Vasconcelos Carvalho observa a adaptação deste conceito aos interesses regionais representados mais pela força da esfera política do que propriamente por um dinamismo reclamado pelas relações capitalistas, modelo adotado “nos países desenvolvidos ou mesmo no Sudeste do país”.

Isso configura as peculiaridades regionais em que se baseiam as reivindicações para a construção das ferrovias. Num sentido mais geral, as ferrovias no Brasil assumem um caráter diferenciado do que ocorreu, por exemplo, nos Estados Unidos da América. Lá o sistema ferroviário buscava uma integração nacional, aqui os caminhos de ferro se fizeram “auxiliares na regionalização de uma economia dependente” se restringindo à ligação das regiões produtoras aos portos. Sobre a Estrada de Ferro de Sobral inserida nesta análise, diz-nos o autor acima referido que a mesma:

... integra-se a um quadro sócio-econômico mais amplo (...) Assim, trata-se de uma modernização que se configura sobretudo em relação ao espaço regional, trazendo inovações tecnológicas para as cidades que são servidas pela Estrada, como Camocim, mas que acaba por ser limitado, no sentido capitalista do termo, por não se adequar à expansão do mercado mundial, no sentido que o algodão, principal produto a ser veiculado pela via férrea, já se encontra longe de ser um item relevante na pauta de exportações do país.<sup>210</sup>

Mesmo não sendo o produto mais importante da pauta de exportação do país, é a cultura algodoeira que supre a necessidade de matéria prima para a indústria têxtil inglesa, o que de certa forma contribui para a emergência de uma malha ferroviária na região Nordeste, além da cana-de-açúcar. Contudo, o fator de maior relevância para o surgimento das estradas cearenses vai numa outra direção, isto é, o caráter assistencialista que se forja nas reivindicações para diminuir os rigores das secas constantes, que no caso da Estrada de Ferro de Sobral, responde pela seca de 1877. Corroborando com Cid Vasconcelos de Carvalho, Josênio Parente esclarece a contradição de a seca estimular de forma paradoxal o desenvolvimento da região: “A seca é um dado da realidade nordestina. Parece contraditório que no Ceará (...), sobretudo após a seca de 1877, quando se faz sentir uma atitude intervencionista na economia nordestina”.<sup>211</sup> Vale a pena transcrever a justificativa do Presidente do Conselho de Estado Imperial a D. Pedro II, em 1878.

<sup>210</sup> CARVALHO, Cid Vasconcelos de. *Op.cit* p. 62.

<sup>211</sup> PARENTE, Josênio. *Anauê*. Os camisas verdes no poder. Fortaleza: Edições UFC, 1999, p.58.

A experiência de outros países que, como essa região do Império, estão sujeitos a secas periódicas, tem mostrado não haver meio mais eficaz para minorar os efeitos de tais flagelos, como a da construção de vias-ferreas, por onde, quando se manifestam, os habitantes do interior possam receber os socorros de toda a parte, ou como recurso extremo, buscar na emigração lenitivo aos seus padecimentos.

Convicto desta verdade e considerando que, segundo a lição da história, é o Ceará de todas as províncias do norte a que tem sido vexada pela secca em diversas épocas, entende o Ministério que por ella deve começar a tentativa que vae fazer.

Assim propõe não só a resgatar a parte construída da via férrea de Baturité (...); mas também levar a effeito outra via férrea que, seguindo do porto de Camocim passe pela cidade de Granja e, contornando a Serra da Meruóca, termine em Sobral, donde mais tarde se prolongará acompanhando a serra geral em direção ao Piauí.<sup>212</sup>

Vale ressaltar que, afora os princípios neocolonialistas que nortearam a introdução das ferrovias no Brasil, fazendo a ligação das áreas produtoras de base agrícola aos portos litorâneos, elas tiveram um expressivo papel no desenvolvimento urbano das capitais e interiores, como é o caso de Camocim. Sobrevivendo às oscilações dos preços de produtos como o açúcar e o algodão no mercado externo, o governo imperial garantia políticas para quem investisse no setor. Neste sentido, o capital inglês atuou largamente na construção das primeiras ferrovias brasileiras. Já no ano de 1857, havia sido concedida uma licença ao inglês Mr. Tomaz Dixon Lowden para construir uma estrada ligando Camocim a Ipu.<sup>213</sup>

Uma outra via para a entrada do capital inglês no setor ferroviário era a opção pelo arrendamento das estradas. O governo brasileiro garantia taxas de 7% de juros sobre o capital aplicado. Isso possibilitava os negócios de acionistas ingleses nos ramais ferroviários, como aconteceu com a Estrada de Ferro de Sobral pela firma *South American Railway Company Limited*. A presença do capital inglês, geraria muitas polêmicas entre políticos, comerciantes, técnicos e engenheiros, além de alterações nas relações de trabalho, conforme veremos adiante.<sup>214</sup>

<sup>212</sup> Thomaz Pompeu de Sousa Brasil, *apud* OLIVEIRA, André Frota de. *Op. cit.*, p.37.

<sup>213</sup> Não se sabe se o inglês desistiu da empreitada por não ter capital ou não se satisfez com a potencialidade econômica da região, mas o certo é que este tipo de empreendimento se constituía uma aventura comercial para a iniciativa privada numa região pobre como a nossa. Ver: MONTEIRO, Tobis de Melo. *Camocim centenário*. 1879-1979. Ed. do Autor, 1984, p. 60.

<sup>214</sup> Para compreender a presença dos ingleses no Brasil com relação à contribuição técnica e financeira no setor ferroviário, Cf. GRAHAN, Richard. *Op. cit.* Quanto ao capital inglês nas ferrovias do Nordeste, Cf. MELO, Josemir Camilo. *Op. cit.* Para uma discussão da presença dos ingleses no Ceará, Ver: OLIVEIRA, André Frota de. *A Estrada de Ferro de Sobral*. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 1994; FERREIRA, Benedito Genésio. *A Estrada de Ferro de Baturité*. Fortaleza: Edições UFC/Stylus, 1989. Coleção Estudos Históricos.

Por outro lado, como assinala o historiador Evaldo Cabral de Mello, estes “melhoramentos materiais” nas províncias do Norte é uma resposta do governo imperial ao protesto que se formaliza pelas lideranças dessas províncias que usam o argumento do desnível de desenvolvimento e da concentração de investimentos alocados para as províncias do Sul. Neste sentido, o socorro aos flagelados da seca de 1877-78 é uma oportunidade do governo se redimir um pouco e mandar construir por sua conta as “ferrovias de Baturité e de Sobral, no Ceará, e de Paulo Afonso, ligando o médio e o baixo São Francisco”. A ferrovia se estenderia ainda até Crateús, rumo ao estado do Piauí, numa extensão de mais de 370 quilômetros. Segundo Evaldo Cabral de Mello:

Durante o Segundo Reinado, os caminhos de ferro constituíram a forma predominante, quase exclusiva, que tornaram os investimentos públicos de caráter reprodutivo, de modo que sua existência representava um sinal mais visível de favor governamental do que, por exemplo, a imigração estrangeira, os engenhos centrais ou o crédito à grande lavoura.<sup>215</sup>

Para Camocim, no entanto, sendo ponto de partida da ferrovia que ligaria o porto ao pólo comercial de Sobral, a construção da estrada de ferro, iniciada em 1878, seria o outro elemento que iria se juntar à atividade portuária que sofria a oscilação das condições climáticas que alimentavam a produção do charque, do couro e de outros produtos agrícolas. Isto, segundo o historiador R. Batista Aragão, proporciona a Camocim as condições necessárias de emancipação do município de Granja. O processo de emancipação dá seu primeiro passo com a elevação de Camocim à Vila, pela Lei Provincial Nº 1.849 de 29 de setembro de 1879, apenas um ano depois de se ter começado os trabalhos de construção da ferrovia.<sup>216</sup>

Neste momento, Camocim era distrito do município de Granja. Portanto, apesar de estarmos nos referindo a uma região de produção agropecuária que se estendia em torno de Sobral, o epicentro das transações comerciais dos sertões da zona norte do Ceará, o porto era sua via de escoamento para outras províncias e exterior. Porém, o espaço que queremos demarcar como objeto de estudo, a atual cidade de Camocim, no que se refere aos seus aspectos urbanos e, conseqüentemente, sua massa operária, ainda não se havia constituído inteiramente. A chegada da ferrovia, sem dúvida, iria contribuir

<sup>215</sup> MELLO, Evaldo Cabral. *Op. cit.*, p.191.

<sup>216</sup> Institui-se a Freguesia a 5 de setembro de 1882, instala-se a vila a 8 de janeiro de 1883 e a elevação à cidade dá-se pela Lei Provincial nº 2.162, de 17 de agosto de 1889. Cf: ARAGÃO, R. Batista. *História do Ceará*. 4 volumes. Ed. do autor, 1985 – 1991, p.265.

para tal. A descrição de Antônio Bezerra das suas impressões de viagem pelo norte da província atesta o nível de mudanças que a então Vila de Camocim sofrera com a chegada da estrada de ferro:

A agitação constante do povo nas ruas, a afluência de passageiros desta e da província do Maranhão que concorrem ao hotel, certa animação nas transações comerciais, o grito da locomotiva anunciando a saída ou chegada de trens de Sobral, os navios ancorados no porto a receberem carga para dentro e fora do império, causam a quem desembarca aqui pela primeira vez uma agradável impressão. De feito é a localidade da província que mais tem progredido e na qual há tudo que esperar em futuro não muito remoto. Essa esperança advém de que, não há ainda oito anos, existiam apenas dois armazéns e um ou outro casebre de pescadores.<sup>217</sup>

Apesar de realçar o caráter preponderante em que se baseou a construção das ferrovias no Ceará, é inegável os efeitos da modernização que a ferrovia trouxe para a cidade de Camocim. Exemplo disso é o que descreve Antônio Bezerra na citação acima, mas não somente o embevecimento do viajante pode ser percebido. Uma série de melhoramentos chega com o trem: o telégrafo, a mesa de rendas, fábricas de cigarro, sabão e beneficiamento de algodão, posto médico, farmácia, construção da Igreja Matriz, elevação da vila em cidade (1889), cinemas, jornais, dentre outros. A própria ferrovia também toma iniciativas, inserindo muitos jovens na aprendizagem de diversos ofícios em suas oficinas e fundando escolas formais em vários pontos do trajeto da estrada. É o que nos informa o jornal católico sobralense *Correio da Semana*:

O Ilustre Dr. Afonso Feijó, operoso chefe da 5ª Divisão da R.V.C., num louvável gesto de patriotismo, fundou recentemente em diversos lugares, à margem da Estrada de Ferro, escolas primárias que se destinam aos filhos dos operários da mesma Estrada. É digno dos melhores aplausos o seu ato e digno de encômios o concurso que vem prestar ao governo na alfabetização da infância máxima no meio operário. Estamos devidamente informados de que o Dr. Feijó está contando com a franca cooperação e dedicado apoio dos Delegados do Ensino, professores: Hugo Catunda, Manuel Bessa e Luiz Jacome. Só temos a louvar a patriótica realização do D. Afonso Feijó; que os outros sigam o exemplo do benemérito chefe da 5ª Divisão da R.V.C.<sup>218</sup>

<sup>217</sup> BEZERRA, Antônio. *Op.cit.* p. 39.

<sup>218</sup> Louvável iniciativa, *Correio da Semana*, Anno XXVI. Sobral-Ceará. Domingo, 9 de abril de 1944, p.2.

Na acepção de Habermas para o conceito de modernização, a Estrada de Ferro de Sobral estaria cumprindo o que chamou de “formação escolar formal”, além de capacitar para o trabalho da ferrovia, propriamente com a adoção de jovens aprendizes em suas oficinas. Estes jovens, quase sempre filhos de ferroviários, aprendiam mecânica em suas várias especialidades, carpintaria e outros ofícios correlatos com a natureza do trabalho ferroviário. Um bom número desses jovens se tornava trabalhadores da estrada, já configurando um expediente de acesso ao trabalho pelos laços de parentescos que serão analisados posteriormente em capítulo específico. Por outro lado, como se pode perceber na narrativa de Antônio Bezerra, a ferrovia trouxe para a cidade de Camocim uma vitalidade de tal monta que, conjugada com o movimento portuário, a tornou “a localidade da província que mais tem progredido”. Esse aspecto estaria dentro do feixe processual de que falava Habermas como “formas urbanas de vida”.

A Estrada de Ferro de Sobral, aliás, desencadeará uma nova etapa na constituição de um “locus” no mundo do trabalho local, não somente quando da construção da estrada envolvendo mais de uma dezena de milhares de trabalhadores, mas, pela representatividade na mão-de-obra empregada na cidade de Camocim. A ferrovia ofereceu, em momentos de pico, quase 300 empregos diretos entre funcionários de manutenção de trens e pessoal burocrático. O movimento da ferrovia quase sempre foi superavitário, sobretudo no período de arrendamento para a firma Sabóia, Albuquerque & Cia, de 1898 a 1915. Porém, experimenta um intervalo de tempo deficitário (de 1913 a 1914), quando foi arrendada para a firma inglesa *South American Railway Company Limited*, que a administrou entre 1910 a 1915. Na mesma época, os ingleses também arrendaram a Estrada de Ferro de Baturité.<sup>219</sup>

Desde a inauguração até a segunda década do século XX, passando por administrações do governo e de firmas arrendatárias temos os seguintes números:

---

<sup>219</sup> A firma Sabóia, Albuquerque & Cia. transfere o direito de arrendamento à firma inglesa no período de 1910 a 1915, sendo que os anos mais deficitários na administração inglesa são 1913 e 1914. Sobre a presença do patrão inglês nas ferrovias cearenses ver: OLIVEIRA, André Frota de. *Op.cit.* e FERREIRA, Benedito Genésio. *A Estrada de Ferro de Baturité: 1870-1930*. Fortaleza; Edições UFC/Stylus, 1989.

**ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL**<sup>220</sup>

ANOS	RECEITA	DESPESA	SALDO	ADMINISTRAÇÃO
1881 a 1897(31/10)	1.748.544\$914	2.721.162\$282	-972.617\$368	Governo Imperial
1898 a 1915(31/08)	8.153.504\$139	6.408.818\$311	1.905.516\$068	Sabóia, Albuquerque & Cia e South American Railway Company Limited *
1915 (1/09) a 1920	4.136.872\$674	3.191.984\$040	944.888\$634	Governo Republicano

\* No período de arrendamento pelos ingleses, o déficit no ano de 1913 foi de 56.876\$000 e, em 1914, de 93.954\$240, totalizando 150.830\$240.

A presença do patrão inglês parece não ter sido muito harmoniosa entre nós. Já se mostrou suas garras sobre as relações de trabalho no caso do porto, quando auferiu enormes lucros plantando a idéia da inviabilidade do porto com a conivência de nosso prático de barra, no tópico anterior. Com a ferrovia não foi diferente. Em 1914, quando a administração desastrosa dos ingleses apontava para mais um ano de prejuízos na exploração da estrada, a adoção da “semana inglesa” provocou um movimento grevista entre os ferroviários. Mesmo ainda não tendo sua entidade representativa da categoria (a União dos Empregados na Estrada de Ferro só se organizaria na década de 1930), os ferroviários reagiram à proposta dos ingleses de só pagarem três dias pelo trabalho de uma semana completa e tiveram o pagamento restabelecido integralmente.<sup>221</sup> Neste episódio, pode-se perceber um embrião de ações politizadas no seio da categoria dos ferroviários que iriam brotar em outros momentos onde as relações de trabalho na ferrovia se tornavam adversas. Não à toa, é no âmbito da ferrovia que os embates nacionais iriam encontrar correspondência, principalmente nos anos 1930, onde as idéias comunistas e integralistas encontrariam vários defensores, com evidente preponderância dos “vermelhos”.<sup>222</sup>

<sup>220</sup> Tabela confeccionada a partir de dados de BRASIL, Thomaz Pompêo de Sousa. *O Ceará no Centenário da Independência do Brasil*, Fortaleza, Typ. Minerva, 1926. *Apud* OLIVEIRA, André Frota de. *Op. cit.* p. 117.

<sup>221</sup> Lustosa da COSTA. Greve. *Jornal Diário do Nordeste*, Fortaleza, 04/09/96.

<sup>222</sup> A disputa política entre comunistas e integralistas e seus aspectos no campo religioso será tratada em outro texto.

Contudo, as divergências políticas pareciam ser esquecidas em momentos cruciais para a economia, para “vida” da cidade. Quando o “trem que puxava” os outros setores da economia do município ficava a perigo, as várias facções organizadas eram chamadas a intervir. Exemplo disso foi o movimento contrário à retirada das oficinas de manutenção de trens e transferência de funcionários de Camocim para Sobral e Fortaleza, em 1950.

A Estrada de Ferro de Sobral perdera um pouco de sua importância com a ligação ferroviária direta de Fortaleza a Sobral, fazendo, conseqüentemente, ligação com as ferrovias dos Estados do Piauí e Maranhão. Contudo, na condição de ramal Sobral–Camocim, mesmo antes de 1950, a direção da Rede de Viação Cearense, já havia tentado sua desativação.

A documentação oferece indícios de que a população e os operários da ferrovia pareciam estar de prontidão quando dos acontecimentos de janeiro de 1950. Uma determinação da direção em mandar dois funcionários substituírem outros dois em Sobral, que gozariam férias, e o deslocamento de uma tripulação para equipar uma locomotiva em Sobral no “escoamento sobre cerca 400.000 sacas de milho acumulada várias estações zona norte com prejuízos incalculáveis para comércio exportador esta Capital”<sup>223</sup>, foi a gota d’água no desfecho que levou a população a se mobilizar na obstrução de 600m do leito da ferrovia, impedindo a entrada e saída dos trens.

A população não se satisfazia com as explicações da RVC e nem com a boa vontade dos destinatários dos telegramas em transmitir o teor dos mesmos. Ela condicionava a saída dos trens a um pronunciamento do Ministro da Viação, Dr. Clóvis Pestana, sobre a permanência de oficinas e funcionários em Camocim.<sup>224</sup> Sentindo-se impotentes para resolverem o impasse que já durava uma semana, o diretor da RVC, o deputado Murilo Aguiar, e o Presidente da Associação Comercial, Alfredo Coelho,

---

<sup>223</sup> Trecho do telegrama enviado ao Dep. Murilo Aguiar ao Sr. Alfredo Coelho, presidente da Associação Commercial de Camocim, e ao vigário Inácio Magalhães, pelo Dr. Aloísio Bonavides, representante do Governador do Estado, Hugo Rocha, diretor da RVC e Francisco Coelho, Prefeito Municipal de Camocim, que, após reunião em Fortaleza, pedem aos destinatários que expliquem ao povo as medidas tomadas pela RVC. *Jornal O Povo*, Fortaleza-CE, 25 de Janeiro de 1950. *Apud.* OLIVEIRA. André Frota de. *Op. cit.*, p.104.

<sup>224</sup> Em 1949, o problema das ferrovias já era preocupação do Ministro da Viação, conforme informa o jornal *Correio da Semana*. Reunião no Rio dos Diretores de Estradas de Ferro. “Rio 23-O Sr. Clóvis Pestana, Ministro da Viação, vai reunir nesta capital, entre 15 de junho a 21 de Agosto, todos os diretores de estrada de ferro com os respectivos chefes de departamentos, afim de apreciar a situação econômica-financeira das ferrovias do país, cujo aproveitamento progressivo constitui problema relevante. *Correio da Semana*, Anno XXXI- Nº 9, Sobral-Ceará, 24 de Abril de 1948, p.1.

pediram a intervenção do Governador do Estado junto ao Ministro da Viação no sentido de resolver a situação.

Os telegramas trocados entre a Associação Commercial, que se achava em sessão permanente, e a direção da Rede de Viação Cearense eram analisados pelo povo, que insistentemente ficava de prontidão em seus arredores. Neles, algumas passagens mostram o caráter resolutivo da população na defesa da manutenção das oficinas e funcionários em Camocim:

A cidade, não obstante não haver-se registrado nenhum incidente, ainda permanece sob intensa exaltação. A massa popular continua vibrante e entusiasmada, com o propósito de obter o cancelamento da ordem de saída de qualquer operário. Acredito que somente a vinda do ministro da Viação conseguirá normalizar a situação.... Saudações.

Capitão Assis Pereira Delegado Especial.

Em resposta ao seu radiograma, informamos que estamos empregando todos os esforços no sentido de que a tranqüilidade volte a reinar em nossa terra. O povo, entretanto, continua intransigente, com o objetivo de conseguir um pronunciamento definitivo do sr. Ministro da Viação sobre a permanência das oficinas da Estrada de Ferro, (...) Toda a população, sem distinção de classe ou de credos, percorre as ruas da cidade, numa demonstração evidente de que pretende fazer valer os seus direitos. Logo mais, daremos melhores informações sobre os resultados que estamos empregando. Abraços.

Murilo Aguiar e Alfredo Coelho.

Continuamos a empregar grandes esforços no sentido de conseguir que o povo aceite a solução contida no telegrama do Dr. Hugo Rocha. Entretanto, consideramo-nos impotentes, dada a exaltação do povo. Abraços.

Murilo Aguiar, Alfredo Coelho e José Coelho.<sup>225</sup>

André Frota de Oliveira, em “A Estrada de Ferro de Sobral”, dedica um capítulo inteiro a este fato.<sup>226</sup> Nele é ressaltada a atuação da Associação Commercial de Camocim. Esta entidade ficou em sessão permanente durante as negociações sobre a transferência dos trens e funcionários. Seu presidente foi convidado a acalmar a população, num primeiro momento, explicando as medidas da RVC. A multidão, ao

<sup>225</sup> Telegramas publicados em Janeiro de 1950 no Jornal *O Povo*, Fortaleza-CE. Apud OLIVEIRA, André Frota de. *Op. cit.*, p.105-6

<sup>226</sup> OLIVEIRA, André Frota de. *Op. cit.* Cap. VIII. *Janeiro de 1950: tentativa de desativação das oficinas de Camocim*. A Estrada de Ferro de Sobral.

redor da sede dessa associação, manteve vigilância e analisou os telefonemas trocados entre a Associação Commercial e a RVC, portanto, o quartel-general das negociações. O seu presidente e o deputado udenista pediram a intervenção do Governador do Estado no impasse criado. Vindos para Camocim, o Governador do Ceará, Faustino de Albuquerque, seu secretário Bonavides e o engenheiro Vírginio Santa Rosa, representante do Ministro da Viação, realizaram na Associação Commercial uma magna sessão, após o comício na Praça da Estação, onde asseguraram a permanência das oficinas e ainda prometeram a dragagem do Porto.

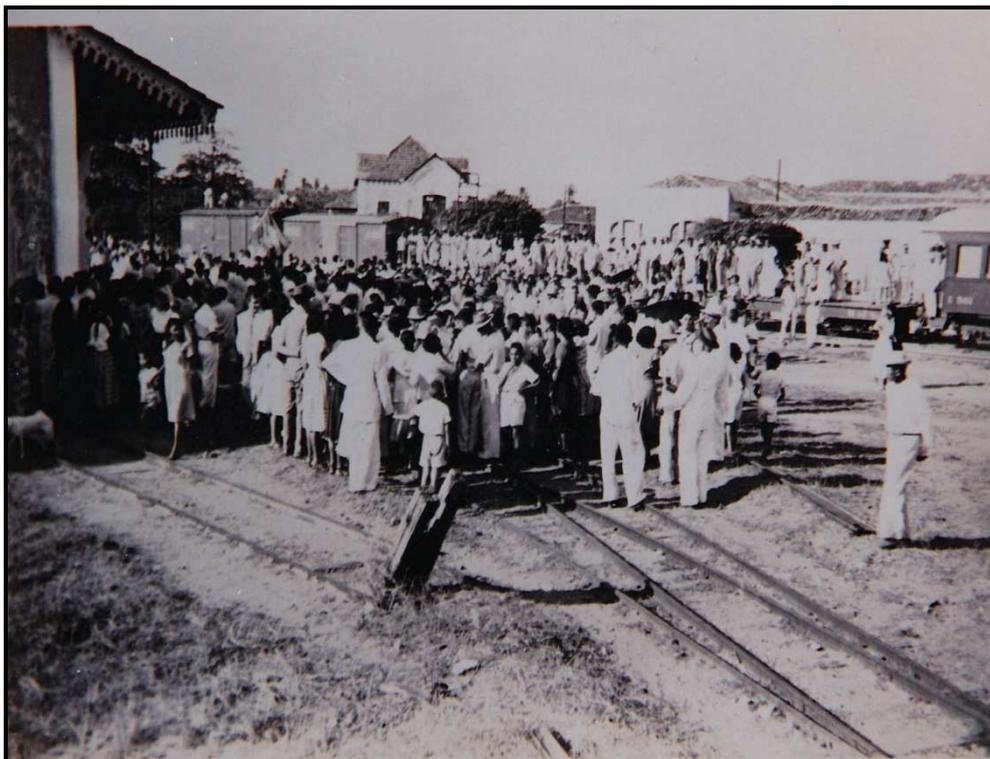
Da sacada da sede da Associação Commercial, o governador dirigiu-se novamente ao povo que acompanhava os passos da comitiva. Finalmente, na residência do presidente, realizou-se um banquete onde vários oradores se pronunciaram e a multidão pediu ao governador que pernoitasse em Camocim, convite este aceito prontamente.

A importância no cenário político da Associação Commercial - sendo seu presidente um dos chefes políticos locais -, talvez tenha motivado o destaque dessa associação na obra do pesquisador cearense André Frota de Oliveira, já referida. No entanto, essa multidão não era uma aglomeração amorfa. Nas fotos sobre esse acontecimento, a população carrega bandeiras e estandartes que poderiam identificá-la com outras associações. Nessa época já se contavam com vários sindicatos e associações na cidade: portuários, estivadores, ferroviários, salineiros, trabalhadores da construção civil, retalhistas, mulheres, além das de caráter religioso, filantrópico e recreativo.

Após a sessão magna na Associação Commercial, novamente a comitiva, tendo à frente o Governador do Estado, faz o caminho de volta à Estação Ferroviária para dar início aos trabalhos de desobstrução da linha férrea, onde se encontravam “em torno da Estação (...) mais de mil pessoas reunidas, inclusive grande quantidade de mulheres”.<sup>227</sup>

---

<sup>227</sup> OLIVEIRA, André Frota de. *Op. cit.*, p. 107.



9. Populares obstruem a ferrovia impedindo a saída dos trens – Janeiro de 1950. Foto: Arquivo particular de Elda Maria Tavares Aguiar.

Neste episódio, diferentemente daquele que envolveu os ferroviários em 1914, já se pode notar a influência do trabalho de base sindical dos comunistas. Fundado em Camocim no ano de 1927, o PCB, malgrado a perseguição dos primeiros tempos, conseguiu organizar as principais categorias profissionais da cidade, além de eleger representante para a Câmara Municipal nas eleições de 1946. Em depoimentos colhidos, a lembrança do episódio é reativada, como no caso do mecânico Nilo Cordeiro da Silva. “Seu” Nilo relembra a participação de seu pai, Pedro Rufino, militante comunista, e seus companheiros:

... na época da greve para tirar o trem daqui, papai foi o maior cabeça contra, prá não tirar o trem daqui, ele lutava noite e dia lá na frente do trilho, lutando, botando bagulho lá no meio, mais o pessoal, chamando todo mundo prá ir na luta, prá não deixar tirar o trem daqui para Sobral. Foi o maior batalhador que eu já conheci vivo, foi o papai.<sup>228</sup>

Esse trabalho de arregimentação da população, em ficar defendendo até o fim suas oficinas, mostra que as associações e a população de uma maneira geral foram

<sup>228</sup> Entrevista com o Sr. Nilo Cordeiro da Silva. 13/03/199. Camocim-CE.

importantes nesse processo e não o sobressair evidente de apenas uma associação, como parece denotado na obra de André Frota de Oliveira.

Como sempre acontece neste tipo de manifestação, as promessas são feitas para não serem cumpridas. Passada a euforia da “vitória” dos trabalhadores da “Cidade Vermelha”, da “Cidade Heróica” saudada pelos jornais, principalmente “O Democrata”, de Fortaleza, de inspiração comunista, a administração da ferrovia foi paulatinamente executando o plano inicial. Oficinas foram sendo desativadas e funcionários sendo transferidos. Some-se a isso a constante precarização do material rodante e a quase nenhuma reposição de máquinas e manutenção da linha férrea. A propósito disso, conclui Cid Vasconcelos de Carvalho: “A decisão do governador foi, certamente, uma manobra para acalmar os ânimos da população. Embora mantida a promessa de não permitir que a Estrada fosse fechada, nada fez para incentivá-la”.<sup>229</sup>

Coincidentemente ou não, por ocasião dos acontecimentos do ano de 1950, se dá a ligação ferroviária de Sobral com Fortaleza, diminuindo sobremaneira o movimento de importação e exportação, visto que os produtos oriundos dos sertões da região de Sobral não precisariam mais passar pelo Porto de Camocim. Nos anos 1960, a desativação das oficinas seria um golpe fatal no processo de desativação do ramal. Cid Vasconcelos assinala que as mesmas “eram consideradas um dos mais relevantes setores da companhia, responsável pela construção de carros e material rodante e tida como um dos centros de referência no Brasil à época da inauguração da Estrada, exportando material para diversos estados”.<sup>230</sup>

Ainda na década de 1960, os relatórios oficiais reforçam os discursos veiculados na imprensa de inviabilidade financeira do ramal ferroviário Sobral-Camocim. Os anos 1970 chegam sob o signo da inevitável desativação, quase sempre justificando para tal o aspecto deficitário do ramal e a comparação da relação custo benefício com o transporte rodoviário.<sup>231</sup>

Finalmente, o dia 24 de agosto de 1977 marcou a morte definitiva do ramal. O movimento cívico de 1950 não pôde se repetir e a bravura de outrora do povo camocinense se resumiu em acorrer à Estação para se despedir do último trem e manifestar seu descontentamento com alguns poucos cartazes para serem mostrados pela

---

<sup>229</sup> CARVALHO, Cid Vasconcelos de. *Op. cit.*, p. 83.

<sup>230</sup> Id. *Ibid.*

<sup>231</sup> Sobre estes relatórios ver: SUDENE. *O Transporte Ferroviário no Nordeste do Brasil*. Recife, 1962.

televisão. Ironia do destino, o acervo da Estação foi transportado por via rodoviária para Sobral e todo o patrimônio foi relegado ao abandono e à intempérie dos tempos.

Os reflexos da desativação na economia foram imediatos nos municípios beneficiados pelo ramal, como Camocim, Granja, Martinópolis, Uruoca, Senador Sá e Massapê. A indústria salineira de Camocim, que teve seu movimento diminuído em 20%, logo sentiu os efeitos dos fretes, 50% mais caros que o transporte ferroviário prejudicando produtores e causando desemprego com o fechamento e falência das salinas e firmas de moagem de sal. As compras de cimento em Sobral e de açúcar nas praças de Recife, João Pessoa e Maceió ficaram inviáveis para algumas firmas camocinenses, assim como a venda de produtos da região como sal, castanha, farinha de mandioca e cera de carnaúba teve efeitos negativos com os fretes rodoviários.

Por outro lado, é interessante ressaltar que a produção econômica da região poderia salvar o ramal ferroviário da extinção se fossem tomadas algumas medidas de reaparelhamento da ferrovia e do material rodante da mesma, o que demonstrou não ser uma prioridade do governo a viabilidade de tal transporte para a região, posto que se configurava uma outra intenção naquele momento: o privilégio do transporte rodoviário. Na opinião de André Frota de Oliveira, a atividade pesqueira em Camocim viabilizaria o ramal, visto que o município era,

... o maior produtor de lagosta do Ceará, detendo sessenta por cento da produção total; havia três unidades frigoríficas; existiam em Camocim 13 indústrias pesqueiras (...) A frota pesqueira compunha-se de 48 barcos de pesca e outras embarcações menores. Não havia, entretanto, vagões-frigoríficos servindo àquele promissor ramal. Em consequência de não existirem vagões suficientes, grande quantidade de sal era transportada por via rodoviária.<sup>232</sup>

Para fundamentar ainda mais sua tese da viabilidade econômica do ramal, André Frota de Oliveira lista várias alternativas. Menciona o transporte de 60.000 sacas de arroz do Maranhão feito através do ramal para os municípios da região norte no ano da desativação, além da demanda de transporte de combustível, gêneros alimentícios, do pescado, do sal, da mamona, dentre outros produtos que poderiam gerar arrecadação

---

<sup>232</sup> OLIVEIRA, André Frota de. *Op. cit.*, p.130.

para o ramal, se este tivesse infra-estrutura para tal.<sup>233</sup> Como se vê, os critérios econômicos utilizados para fundamentar a desativação não foi propriamente um declínio da produção da região, mas, os critérios de uma política mais atrelada à priorização de um tipo de transporte.

A historiadora Dilma Andrade de Paula atribui essa operação de desmonte das ferrovias brasileiras ao arbítrio governamental instalado no país após 1964. Neste sentido qualquer voz discordante dessa política era sufocada, principalmente os sindicatos ferroviários, alvos de repressão naquele período. Vale citar nota sobre o grupo que organizou os estudos para a desativação dos ramais ferroviários “deficitários”:

Em 1966, foi criado o Grupo Econômico para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos – GESFRA. Esse grupo passou a ter a função permanente no comando das operações de desativação de ramais e sua atuação foi decisiva nesse processo. Sua composição envolvia o staff do DNEF, DNER – Departamento Nacional de Estradas de Ferro e RFFSA – Rede Ferroviária Federal S. A. . Pela composição, o alto escalão do Grupo revelava a lógica da associação tecnocrata inaugurada durante o Regime Militar (implantado através do golpe político, em 31 de março de 1964), com a participação conjunta de militares e/ou engenheiros e economistas.<sup>234</sup>

Contudo, não é demais repetir que a desativação da ferrovia fez parte também de um processo que afetou o porto e que foi analisado no tópico anterior e está configurada no contexto da nova conjuntura da espacialização da economia regional que, por sua vez, também sofre influência das políticas nacionais, mais notadamente no setor de transportes no Brasil. Por outro lado, é sugestivo apontar um “fenômeno” que aconteceu após a desativação do ramal. O discurso que determina o fechamento da estrada parece não ser convincente o suficiente, fazendo emergir a “indústria das promessas” pela volta do trem e da dragagem do porto feita pelos políticos em campanhas eleitorais. A memória recente ainda presa nas retinas e nas mentes das pessoas, dos trens indo e voltando, dos navios chegando e partindo contribuíram nesse momento, para que estas

---

<sup>233</sup> Só a indústria pesqueira de Camocim consumia 500 mil litros de combustível, a firma distribuidora de gasolina no município, José Maria Veras & Cia, recebia outros 250 mil litros, a cidade de Granja 90 mil litros, sem contar a soma das outras cidades da região. Idem, p. 130-1.

<sup>234</sup> PAULA, Dilma Andrade de. “O futuro traído pelo passado: a produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras”. In: FENELON, Déa Ribeiro, MACIEL, Laura Antunes, ALMEIRA, Paulo Roberto de, KHOURY, Yara Aun. (orgs.). Muitas memórias, outras histórias. São Paulo: Editora Olho D’Água, 2004, p. 55, nota 40.

promessas rendessem milhares de votos. A fórmula se esgotou e essa estratégia eleitoral caiu no descrédito da população com o tempo.

Sintomaticamente num período posterior, são os próprios políticos, que um dia prometeram que os “trilhos não sairiam” de Camocim e depois prometeram até a exaustão sua volta, que cuidam de imprimir um outro discurso para dar novos usos aos lugares de memória representados pelo porto e a ferrovia. Com a degradação desses espaços, principalmente do prédio imponente da estação beirando o extremo, servindo como morada da escória social, é preciso agora revitalizá-lo, dando-lhe novo significado e uso.

A restauração do prédio da estação é o início desse processo de desmistificação, cabendo-lhe agora abrigar as atividades de cunho econômico sob a batuta do SEBRAE e, posteriormente, das atividades acadêmicas sob a chancela da Universidade Estadual do Vale do Acaraú – UVA, sediando um campus avançado.<sup>235</sup> Prosseguindo nesse processo de ressignificação, o prédio passou no ano de 2005 por nova reforma se adaptando agora para ser sede do poder municipal.

A ressignificação, porém, não acontece somente com o uso dos edifícios. Os traçados dos caminhos de ferro continuam obedecendo às nuances e as determinações do jogo político regional. No perde e ganha dos investimentos de iniciativa governamental e privada para os estados do Nordeste, percebe-se mais nitidamente essa partilha. Se o Ceará perdeu uma refinaria para Pernambuco, embora apresentasse melhores condições técnicas, compensa-se com uma usina siderúrgica, que, por sua vez, será contemplada com a ligação da Ferrovia Transnordestina. O traçado ferroviário, portanto, obedece ao projeto que beneficiou desta vez o Porto do Pecém, independente de outras possibilidades de trajetos e argumentações técnicas, como a exploração da maior mina de urânio do Brasil localizada na cidade de Santa Quitéria, há 200 km do Porto de Camocim.

Por outro lado, a política de compensação, principalmente em períodos pré-eleitorais, em forma de pequenos investimentos, reapareceu para colher seus dividendos no último 18 de setembro de 2006. Em solenidade no antigo galpão da Companhia Docas do Ceará, pescadores, armadores de pesca, políticos e candidatos a deputado ouviram e viram o Ministro da Pesca discorrer sobre a política do governo federal para o

---

<sup>235</sup> CARVALHO, Cid Vasconcelos de. *Op. cit.*, p. 89.

setor pesqueiro e assinar ordem de serviço para melhoramentos no terminal pesqueiro de Camocim, no valor de 2,5 milhões de reais.<sup>236</sup> As obras, no entanto, não tocam no problema crucial do porto, isto é, os estudos de batimetria da barra e a dragagem. Perguntado sobre isso, o ministro colocou para o futuro essa possibilidade. Naquele momento, o que interessava eram os equipamentos a serem construídos para viabilizar a atividade pesqueira que agoniza na cidade: uma fábrica de gelo, câmara frigorífica, espaço para comercialização do pescado, uma sala de reunião e outra para consertos.

Foguetes, discursos, coquetel de conagração, tapinhas nas costas, apertos de mão, distribuição de propaganda política, entrevistas para repórteres locais, salvas de palmas para o ministro. Dessa forma se assistiu ao anúncio de mais uma obra paliativa para a revitalização do Porto de Camocim, aliás, para o Terminal Pesqueiro de Camocim, como está pintado nos seus muros.

Feitas estas ponderações, isto é, depois de situar a cidade no contexto da atividade porto-ferroviária, privilegiar-se-á no próximo capítulo a presença dos trabalhadores no mundo do trabalho e da cultura expressas em seus cotidianos e a atuação desses homens e mulheres no espaço cidadão. Para isso, pretende-se analisar uma documentação sindical que informa sobre os passos e processos que estes trabalhadores sofrem na construção de suas experiências em Camocim e em outros portos do país, com as agências institucionalizadas. Portanto, estivadores, portuários, salineiros, dentre outros, serão abordados nesses aspectos.

A memória desses trabalhadores também será usada para se compreender os meios de apropriação dos discursos acerca do mundo do trabalho e da cultura, visto que são agentes ativos da história, assim como de realizar contrapontos com outros setores que compõem este universo do trabalho.

Procurar-se-á levantar e identificar, no âmbito local das relações de trabalho, novas questões que animam a produção historiográfica sobre “os mundos do trabalho”. Neste sentido, a lei como campo de outorga, o significado da cultura operária e sindical, o cotidiano operário, dentre outros, serão observados. Finalmente, a cultura no cotidiano destes trabalhadores (colocada de passagem nos capítulos anteriores) será evidenciada, compreendendo a cultura política desses trabalhadores, suas práticas associativas, simbólicas, de lazer, dentre outras, que pulsam na documentação em histórias

---

<sup>236</sup> Na verdade, trata-se de uma das várias secretarias do Governo Lula com status de ministério. No caso, a autoridade maior no evento referido, era o Sr. Altemir Gregolim da Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca.

interessantes de pessoas comuns. Desta forma, os momentos de festa, de luta, os espaços de sociabilidade, os conflitos sociais, as estratégias de sobrevivências serão ressaltados e analisados.

Além da memória, outras fontes darão base para a confecção desse capítulo, em especial as atas do Sindicato dos Estivadores do Porto de Camocim, do Sindicato dos Serviços Portuários de Camocim e da Sociedade Beneficente Ferroviária. Uma documentação policial informará muito sobre o cotidiano desses trabalhadores, envolvidos nas lides do trabalho, do lazer, da violência, do cotidiano. Alguns jornais da época também nos ajudarão a construir um *corpus* documental.

### CAPÍTULO III



10. Sindicato dos Estivadores do Porto de Camocim. Observe-se a Bandeira Nacional hasteada, provavelmente num dia de domingo ou de festa. Em primeiro plano, mulheres à beira mar.  
Foto: Arquivo particular de Aroldo Viana.

O presente capítulo objetiva mostrar os trabalhadores atuando no meio sindical. Como disse Foot Hardman, é no “exame das instituições criadas pela classe (uniões, ligas sindicatos, jornais, partidos etc.)” que podemos perceber *materialmente* a consciência de classe.<sup>237</sup> Mais do que isso, o conjunto de fontes que serão trabalhadas nos permitirão analisar as relações mantidas entre estes trabalhadores e os órgãos do governo, outras instituições e setores da sociedade.

Não queremos com isso recuperar uma “história operária” dos trabalhadores urbanos de Camocim, mesmo porque o que dispomos em termos documentais não dá conta da diversidade das categorias profissionais existentes na cidade no período recortado pela pesquisa. Por outro lado, a ênfase dada ao estudo dos estivadores, portuários e ferroviários permitidos pela documentação revela não somente o cotidiano sindical, mas propicia ao historiador se acercar de seus problemas com o mundo do trabalho e sua cultura.

Trafegaremos, portanto, pelo interior destas relações percebidas nos fragmentos deixados pelas atas e outros documentos, além de testemunhos de alguns trabalhadores.

<sup>237</sup> FOOT HARDMAN, Francisco. *Nem pátria, nem patrão!* : memória operária, cultura e literatura no Brasil. 3ª ed. rev e ampl. São Paulo: Editora da UNESP, 2002, p. 39.

Neste sentido, o caráter descontínuo e às vezes desorganizados destes documentos, nos permitem entrever a classe se organizando e se percebendo como tal, principalmente nos momentos de luta pelos postos de trabalhos e da defesa de direitos e pontos de vista.

### 1. Os trabalhadores vão ao sindicato

*Com minha mão direita sobre a bandeira brasileira, prometo obedecer todas as leis vigentes do país, bem assim como as nossas autoridades e hierarquias. Obedecerei fielmente as decisões das assembleias e as ordens emanadas da diretoria deste sindicato. Obedecerei com exatidão aos regulamentos estatutários da Entidade e da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho). Desempenharei com fidelidade e pontualidade minhas atividades profissionais. Serei fiel e unido aos meus irmãos companheiros de atividade. Tudo farei para prestigiar e fazer respeitar o nome desta Entidade que hoje passou a fazer parte da minha vida profissional. Tudo farei para manter o conceito e a estabilidade desta Entidade perante o público, as leis e as autoridades. Enfim, prometo todo esforço no sentido que sejam mantidos a ordem e respeito e o progresso deste sindicato, bem como o desenvolvimento do nosso Brasil.*

238

O ano era 1971. Mesmo experimentando uma progressiva queda no movimento portuário, os trabalhadores ainda disputavam uma vaga no Sindicato dos Estivadores do Porto de Camocim (doravante grafado com a sigla SEPC). Eram várias as motivações que provocavam uma verdadeira batalha para o ingresso na referida entidade, dentre elas a procura de um trabalho para ganhar o pão diário, o recebimento de um salário-família para a prole, o fato de pertencer à classe dos estivadores (que entre as categorias existentes na cidade era a que tinha maior *status* e auferia uma melhor remuneração nos serviços portuários) e a efetivação posterior de uma aposentadoria.

De pé e com as mãos estendidas sobre o “livro da lei”, os novos sócios, naquela sessão de outubro de 1971, depois de chamados pelo presidente do sindicato, juraram solenemente seu compromisso com a entidade a partir dali, sob os olhares dos estivadores veteranos e das autoridades presentes: a representante do INPS e da

---

<sup>238</sup> Ata de Assembleia Geral Extraordinária. Sindicato dos Estivadores do Porto de Camocim, 11 de outubro de 1971, Livro 2, (não há paginação neste livro). Camocim-CE. A partir daqui, as referências às atas de assembleias realizadas serão representadas por siglas. AAGE - Ata de Assembleia Geral Extraordinária; ASO – Ata de Sessão Ordinária; ASE – Ata de Sessão Extraordinária; ASS – Ata de Sessão Solene, assim como SEPC – Sindicato dos Estivadores do Porto de Camocim.

Capitania dos Portos. Feito o ritual, seguiam-se os cumprimentos entre os presentes. Os novos sócios eram convidados a pagar junto à tesouraria suas respectivas jóias de ingresso estipulado pela diretoria, além da tradicional rodada de cachaça para os veteranos no bar mais próximo depois de encerrados os trabalhos protocolares na sede do sindicato.

No dia seguinte, no entanto, o novo integrante era colocado diante da realidade nua e crua do mundo do trabalho que iria enfrentar, assim como da vida interna tumultuada do sindicato a que agora pertencia. Pouco a pouco, iam notando que se aquelas palavras juradas solenemente tiveram algum sentido para eles, agora não faziam a menor diferença ou já as tinham esquecido. Felizmente, parte deste cotidiano pode ser recuperado a partir dos dois Livros de Atas do SEPC, que estão compreendidas entre 1957 a 1972. Contudo, o período áureo do trabalho na estiva, estimulado por uma movimentação maior do Porto de Camocim, entre 1914 e 1950, não pode ser analisado. O sindicato foi fundado em 1919, mas os registros só aparecem a partir de 1957 como já foi assinalado.

Há de se lamentar, no entanto, a pouca documentação com relação a outras categorias presentes na cidade. Sendo assim, as maiores referências neste sentido serão feitas aos estivadores, pelos motivos já expostos. Foi possível compulsar alguma documentação da Sociedade Beneficente Ferroviária e um livro de atas do Sindicato dos Portuários (cuja documentação preservada se refere aos anos de 1980 a 2002). Na falta de maior documentação, procurou-se realizar entrevistas com pessoas das outras categorias.

Antes de entrar nesse universo sindical, vale ressaltar a memória dos caminhos percorridos pela iniciativa de se consolidar a organização dos trabalhadores do porto de Camocim. Alguns documentos timbrados do sindicato apontam a data de 3 de agosto de 1919. Efetivamente, é nesta data que a primeira sociedade estivadora denominada “Deus e Mar” foi criada. Posteriormente, passa-se a chamar “Deus e Oceano”. Embora haja consenso em fixar-se o dia 3 de agosto como sendo o dia da fundação, “segundo lembrança de muitos”, faltava naquele momento demarcar o ano correto que estava sendo “investigado para ficar definitivamente marcado no calendário”. Há de se levar em conta, ainda, a coincidência do reconhecimento dessas sociedades, transformada como tantas outras para se adequar à legislação do período varguista. “Foi reconhecido como Sindicato Marítimo dos Estivadores do Porto de Camocim, pelo Ministério do

Trabalho, Indústria e Comércio, em 3 de agosto de 1936”. A sessão comemorativa de consagração definitiva da data deu-se em 3 de agosto de 1970.<sup>239</sup>

Na ritualística da comemoração, observa-se uma homenagem aos sócios fundadores, um minuto de silêncio aos sócios falecidos e uma salva de palmas aos aposentados presentes. A lembrança de um passado de glória e de sacrifício dos primeiros tempos do sindicato ficou patente no discurso do sócio Alexandre Teixeira de Oliveira que enalteceu administrações anteriores,

... como a do associado Thomaz de Aquino Cavalcante, um dos presidentes do passado, quando este Sindicato teve dias promissores. Lembrou ainda mais, aqueles trabalhos penosos quando os estivadores trabalhavam em lanchas fora da barra, falou na bravura dos estivadores como o sócio aposentado Raimundo Vieira Passos que se lançava na água para passar o virador na marra, enfrentando o risco do mar e dos tubarões.<sup>240</sup>

No entanto, desde as primeiras atas conservadas que a história do sindicato é tomada por conflitos no seio da *categoria*, assim chamada pelos próprios estivadores. Em outros momentos, o grupo se autodenomina de *classe*, além de *massa estivadora* em alguns registros. Logicamente que estes termos identificatórios estavam muito mediados pela compreensão de quem escrevia as atas. Os termos *categoria* e *massa*, por exemplo, aparecem mais quando as atas são escritas pelos próprios secretários estivadores, com todas suas dificuldades com o vernáculo, na descrição dos problemas inerentes ao dia-a-dia do sindicato. Já o termo *classe*, apesar de aparecer também na condição anterior, era mais destacado nos momentos de comemoração, eleição e posse de novas diretorias, onde quase sempre eram convidadas pessoas mais letradas para redigirem tais registros.

Aliás, parece que nestes momentos de comemoração e mudanças na política interna do sindicato, a presença das autoridades da cidade (prefeito, padre, capitão dos portos, agente do então INPS, funcionários públicos etc.), assim como de outros presidentes de entidades sindicais locais e de outras cidades, funcionava quase sempre como mediadora de conflitos de uma gestão administrativa que se findava, justificando e legitimando um novo tempo, uma nova era que se inaugurava, concitando a todos para marcharem unidos pelo bem comum da *categoria*, da *classe* ou da *massa estivadora*.

<sup>239</sup> SEPC/ASS, 3 de agosto de 1970, Livro 2. Camocim-CE.

<sup>240</sup> Idi. *ibidem*.

Por outro lado, estas desavenças chegavam até aos estivadores camocinenses como sendo algo que se dava também em centros mais desenvolvidos. As disputas políticas dos portos de Santos e do Rio de Janeiro, assim como do Pará ou da Bahia, quando das realizações das eleições para a Federação Nacional dos Estivadores eram discutidas no SEPC. Pelas atas, pode-se perceber o jogo político na tentativa de cooptação de votos para tal grupo, do convite para participar de tal chapa, ou mesmo algum candidato lembrando em carta ou ofício do que já fizera pelos estivadores de Camocim (especialmente com relação a vagas de trabalho em outros portos do país).

Interessante é o caso dos conflitos entre o Presidente da Federação Nacional dos Estivadores e o Presidente do Sindicato dos Estivadores do Rio de Janeiro. Pelo que se deduz do registro da pendenga, este último, numa “atitude ilegal e arbitrária”, suspendera aquele de “suas funções ativas”, isto é, impedindo-o de trabalhar. Além de tomar partido pelo companheiro presidente da Federação, Oscar Fernandes da Silva, o presidente do SEPC, Thomaz de Aquino Cavalcante, explicou o caso para os demais presentes. A assembléia em sua maioria deliberou mandar, “... através de um telegrama enviar ao amigo Oscar um voto de solidariedade e congratulações pelos seus brilhantes serviços prestados a frente da Federação, e um veemente protesto à atitude arbitrária do Presidente do Sindicato do Rio de Janeiro”.<sup>241</sup>

Não se sabe se o teor desse telegrama chegou ao conhecimento do Presidente do Sindicato dos Estivadores do Rio de Janeiro. Acredito que outros telegramas possam ter chegado a um e a outro demonstrando suas posições quanto ao caso, mas, o que salta aos olhos é que mesmo sendo presidente de uma federação, o estivador estava sujeito às leis estatutárias e ao humor do presidente do sindicato ao qual estava vinculado. Porém, nestes momentos de conflitos, numa direção contrária, iam se tecendo laços de solidariedade entre os estivadores. Uma comissão pró-reeleição de Oscar Fernandes da Silva, para a presidência da Federação Nacional dos Estivadores, discorreu sobre sua má situação financeira e os estivadores camocinenses deliberaram “mandar uma ajuda monetária conforme nossas possibilidades”.<sup>242</sup>

Essa solidariedade percebida no caso anterior, apesar das dissensões internas e externas, entre estivadores e outras categorias que serão analisadas posteriormente, tem um pé em acontecimentos anteriores que necessitavam da união das categorias de

---

<sup>241</sup>SEPC/ASO, 4 de setembro de 1957, Livro 1, p.1. Camocim-CE.

<sup>242</sup> Id. *ibidem*.

trabalhadores urbanos na defesa de seus postos de trabalho. Já referida neste estudo, o amálgama que juntou os trabalhadores camocinenses no episódio da transferência das oficinas e trens em 1949-50 (ver Capítulo 2) foi um passo nessa tentativa de se criar uma cultura de solidariedade entre as diversas entidades classistas.

Talvez para se resguardarem de outros sustos, posto que, mesmo com a resistência dos trabalhadores e do povo em geral, paulatinamente os serviços e os funcionários da Estrada de Ferro foram se transferindo para outros lugares até sua extinção total em 1977. Algumas atas do SEPC se referem a uma união institucional dessas categorias. A experiência foi uma espécie de central sindical local no sentido de fortalecer os laços do operariado. Embora não se tenha encontrado registros desta entidade propriamente dita, as atas do SEPC são reveladoras de sua existência.

Na sessão extraordinária do dia 8 de dezembro de 1957, o secretário leu ofício da USACC – União dos Sindicatos e Associações de Classes de Camocim “comunicando sua fundação e sua finalidade, ficando os associados presentes cômicos de tão notável acontecimento”.<sup>243</sup> Na mesma ata, contudo, já se percebe o caráter assistencialista da nova entidade. O presidente do SEPC foi chamado a esclarecer sobre a compra de alguns medicamentos para serem usados pelos sócios quando estivessem doentes a bordo, pois, se falava à “boca pequena”, que os mesmos tinham sido uma doação. Revela então o presidente:

... que, por intermédio da USACC a agremiação criada de recente com o fim de zelar pelo bem de todos os operários camocinenses, veio uma remessa de medicamentos para os Estivadores, mas, por ser pequena quantidade e não dar para fazer uma distribuição geral, o Sr. Presidente ficará com o medicamento em seu poder, para atender aos sócios que precisem do tal medicamento, enquanto não for esgotado.<sup>244</sup>

A USACC aparece ainda nas atas cobrando do SEPC, através de ofício, Cr\$ 100,00 (Cem cruzeiros) “como pagamento da jóia para aquela entidade a qual está filiado”<sup>245</sup>, assim como na organização das comemorações do Primeiro de Maio de 1958, estipulando depois, de acordo entre as demais entidades, a quantia de “trezentos e tantos cruzeiros a cada classe, ficando, portanto, concordado pela Assembléia”.<sup>246</sup> Essa feição

<sup>243</sup> SEPC/ASE. 8 de dezembro de 1957, Livro 1, p.7. Camocim-CE.

<sup>244</sup> Id. *ibidem*.

<sup>245</sup> SEPC/ASE. 29 de dezembro de 1957, Livro 1, p.9. Camocim-CE.

<sup>246</sup> SEPC/ASE. 20 de abril de 1958, Livro 1, p.13 v. Camocim-CE.

de articuladora entre as entidades nos momentos de comemoração, como do Dia do Trabalho, deve-se frisar, propiciava o conagraçamento dos trabalhadores, talvez despertando reflexões sobre suas condições.

Apesar do caráter assistencialista dos sindicatos, representado pelas diversas caixas de pecúlio que se criava nessas organizações, assim como do mutualismo bastante presente em associações congêneres,<sup>247</sup> havia iniciativas que apontavam para uma outra direção. A ação da militância comunista na cidade que efetivamente organizou e fundou associações de classe é uma delas. Outra vertente era a discussão coletiva de problemas que afetavam diretamente o mundo do trabalho dessas categorias, onde todos discutiam o melhor encaminhamento para a resolução dos impasses. O depoimento do comerciante João Ricardo em trabalho anterior merece ser repetido:

“Naquele tempo nós nos reuníamos para discutir os problemas dos outros. O sindicalismo aqui em Camocim era organizado. Nós éramos convidados para assistir as reuniões de outros sindicatos e associações. Quando um tinha uma questão para ser resolvida a gente dava opinião e fazia um movimento para encontrar uma solução. Os desfiles de Primeiro de maio eram muito bonitos, a passeata ia em todas as sedes dos sindicatos e associações e todo mundo participava. Hoje não, cada um cuida de si e até atrapalham os outros.”<sup>248</sup>

Os conflitos entre categorias, embora possam ter existido no passado, descrito pelo depoente, o ex-sindicalista remete para o presente essa desunião e a postura egoísta de cada um cuidar de si. Mesmo que o depoente demarque tempos diferentes, antigamente e hoje, seria ingênuo pensar que essas ações de solidariedade fossem contínuas. Apesar disso, “discutir os problemas dos outros” e “encontrar uma solução” parece ter sido uma prática que ultrapassou os discursos de conagraçamento das categorias profissionais nos momentos festivos e reivindicatórios do Primeiro de Maio. Pode-se perceber isso também nas festas de posses das diretorias sindicais, nas palestras de líderes trabalhistas que visitavam os sindicatos em períodos pré-eleitorais, ou mesmo para se resolver um problema específico, por exemplo, o de como se devia fazer o rodízio de chefes de turma, capatazes, mestres e contramestres entre os estivadores.

<sup>247</sup> Até mesmo setores do comércio local organizaram-se em associações mutualistas. No ano de 1932, os sócios da *Mutualidade Camocinense* são convocados para a eleição da diretoria para o biênio 1933-1934, em anúncio na imprensa local. *Jornal A Razão*, Ano VII, nº 314. Camocim-CE, 1 de dezembro de 1932.

<sup>248</sup> Cf. SANTOS. *Op. cit.*, p.56-7. O referido sindicalista não está mais entre nós. Morreu em 2000, antes que se terminássemos a dissertação de mestrado, onde fora colaborador com alguns depoimentos.

Muito dessa leitura reatualizada por João Ricardo sobre o sindicalismo é fruto do desgaste e dos novos rumos das diretrizes sindicais que apontam para novas posturas que enfatizam o individualismo, prejudicial para o movimento, na avaliação do mesmo, que “até atrapalham os outros”. A solidariedade entre os sindicatos lembrada por João Ricardo, de certa forma, põe em xeque um mito alimentado pela historiografia sobre o período varguista - de que o estado exercera uma tutela voraz sobre a organização sindical. Mesmo que tênues e efêmeras, estas ações isoladas e espalhadas pelo país demonstram que era possível se realizar atitudes de resistências dentro das agências institucionais.

Aqui, faz-se necessário uma pausa para se apresentar outras categorias importantes na cidade naquele momento, a partir de suas associações de classe: os portuários e ferroviários. Fazendo-se uma análise das atas do Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuários de Camocim (doravante STSPC)<sup>249</sup>, no curto espaço de tempo entre 1979 a 1985 (obedecendo e flexibilizando um pouco o recorte temporal), percebe-se que grande parte do seu conteúdo está voltado para um momento onde a atividade portuária agoniza na cidade. A grande preocupação é em se adaptar às novas modalidades de trabalho no sentido dos associados contribuírem para a previdência, além do sustento diário. As poucas oportunidades de trabalho no porto proporcionadas pelo carregamento de sal e desembarque de pescados são disputadas por estivadores, salineiros e os próprios portuários. A saída era buscar trabalhar no comércio local como carreteiros nos serviços de embarque e desembarque de mercadorias nos caminhões.

Pode-se verificar também nas atas uma dependência quase total da vida do sindicato às determinações e explicações da autoridade do Capitão dos Portos (o que não ocorre nessa dimensão com os estivadores) e a busca incessante dos líderes sindicais em manter o sindicato funcionando mesmo que precariamente. Para isso, era recorrente o discurso da manutenção das mensalidades e da caixa de pecúlio em dia por arte dos associados. Na sessão ordinária de 03 de junho de 1979 está anotado: “Falou também o Sr. Antônio Magno Zeferino sobre as irregularidades dos associados que não tem responsabilidade pelo seu sindicato, pois desta casa é que nascem todos os direitos que nós temos”.<sup>250</sup> A noção de direitos perpassa por toda a documentação, mas se refere

---

<sup>249</sup> Foi fundado em 6 de janeiro de 1934 e reconhecido em 6 de maio de 1958, sob N° 992908/51. Rua Humaitá, 795. Camocim-CE.

<sup>250</sup> STSPC/ ASO, 03 de junho de 1979. Livro1, p. 4v. Camocim-CE.

principalmente ao direito hereditário dos filhos de portuários no ingresso do sindicato, nas vantagens produzidas pelas caixas de pecúlio, do salário-família e da aposentadoria.

Mesmo não sendo um sindicato formalmente, a Sociedade Beneficente Ferroviária (doravante SBF) possuía características parecidas, que iam desde a caixa de pecúlios à defesa dos direitos de seus associados. Com feição nitidamente mutualista, a SBF era mais uma das associações que se fundaram com esse propósito, como por exemplo, a Mutualidade Camocinense, a Cooperativa de Consumo das Classes Trabalhistas de Camocim, a Associação dos Retalhistas de Camocim (até hoje em atividade).

Salta aos olhos a longevidade deste tipo de associação. Embora mutualistas, elas ainda atraem as pessoas que vêm neste tipo de sociedade uma segurança para momentos de aflição, como a morte e apertos financeiros outros. Nesta perspectiva, Francisco Foot Hardman aponta para o caráter deste tipo de associação que foge dos esquematismos acadêmicos e contraria os estereótipos que adornam a periodização da história do movimento operário brasileiro, dando como exemplo a União Operária Beneficente de Diamantina, Minas Gerais:

... de caráter tipicamente mutualista, está viva ainda hoje, tendo acompanhado todas as aventuras da república brasileira, muito além dos marcos históricos em que esse tipo de associação foi considerado ‘característico’ da organização operária (segunda metade do século XIX, até 1890). Sob o solo que afirma o reconhecimento oficial de uma história do Brasil única e dominante, outras histórias permanecem ocultas e esquecidas.<sup>251</sup>

Com efeito, até quatro anos atrás, a SBF mantinha uma regularidade de cobrança das mensalidades de seus sócios e, a partir daí começou a desfazer-se de seu patrimônio. Isso só corrobora o que Foot Hardman assinala quanto a significação da existência de organizações deste tipo – como “sociedade civil”, em lugares tão ermos e distantes dos grandes centros, quando o dominante em “matéria de associações operárias são os sindicatos segmentados por categorias profissionais e atrelados ao Ministério do Trabalho por meio de estrutura corporativista implantada desde o Estado Novo”.<sup>252</sup>

Contudo, as idéias do mutualismo podiam servir a outros interesses que não os dos operários. Antes mesmo da fundação da SBF, aparece no jornal comunista “O

<sup>251</sup> FOOT HARDMAN, Francisco. *Nem pátria, nem patrão!:* memória operária, cultura e literatura no Brasil. Terceira edição revista e ampliada. São Paulo: Editora da UNESP, 2002, p. 362.

<sup>252</sup> Id. *ibidem*.

Operário”, editado em Camocim, a notícia da criação da Caixa Auxiliadora do Pessoal da Estrada de Ferro de Sobral, com os objetivos de “concessão de empréstimos, pecúlio e instrução literaria e profissional”, assim como a composição de sua primeira diretoria. A veia crítica do editor do jornal, no entanto, não deixa passar uma observação que desnuda os objetivos da sociedade mutualista já no seu nascedouro: “N.R. Nessa directoria não figura a nome de nenhum operário. Pobre gente esquecida. Esquecida para as direcções e lembrada para entrar com o **cobre**”.<sup>253</sup> Pela questão levantada pelo editor do jornal, observa-se que este tipo de sociedade muitas vezes podia nascer da tutela de patrões, ou no caso em tela, por uma elite de funcionários dentro da hierarquia do funcional da Estrada de Ferro de Sobral. Configurava-se em Camocim, de alguma forma, o que ocorrera na década de 1920, no percurso da organização da classe trabalhadora cearense, como veremos a seguir.

A diversidade de associações das mais variadas tendências se organiza em 1921 em torno da Federação dos Trabalhadores do Ceará, que toma a posição de combater o mutualismo, visto sua filiação à “princípios e estratégias anarquistas, como a recusa à participação eleitoral, a ação direta e a defesa de alternativas autônomas de luta dos trabalhadores contra o Estado e o patronato”,<sup>254</sup> embora a quantidade de associações beneficentes filiadas à Federação, como parece ser a tendência da Caixa Auxiliadora do Pessoal da Estrada de Ferro de Sobral e a SBF, tenha dificultado sua orientação.

Antes, em 1919, tinha sido fundado o Partido Socialista Cearense, defendendo a jornada de oito horas de trabalho, repouso semanal, direito de associação e proibição do trabalho de menores. Com projeção nos meios operários, a “Voz do Gráfico”, periódico da Associação Gráfica do Ceará, atuou de 1920 a 1922, conclamando os operários à organização sob o lema marxista: “Trabalhadores do todo o mundo uni-vos”. Em 1927, surgem as primeiras células comunistas e o Bloco Operário Camponês, com seus correspondentes em Camocim em 1928, que a tornou conhecida como “Cidade Vermelha”, sendo observada uma série de associações e sindicatos daí por diante.

Percebe-se então, nesses organismos, a influência de lideranças consolidadas no seio do operariado camocinense, seja tanto por uma memória recorrente nos depoimentos colhidos, quanto pela presença na rala documentação. Essa questão da existência de verdadeiros “paladinos da causa dos trabalhadores” é bastante profícua na

<sup>253</sup> *O Operário*, Anno IV, nº 68, p.3. Camocim-CE, domingo, 5 de outubro de 1930. Grifo nosso.

<sup>254</sup> SILVA, Marcos José Diniz. *No compasso do progresso. A maçonaria e os trabalhadores cearenses*. Coleção Mundos do Trabalho. Fortaleza-CE, 2007, p.78.

historiografia sobre o movimento operário no Rio de Janeiro. O historiador Fernando Teixeira da Silva chama a atenção para o que ocorre na cidade de Santos sobre estes personagens que atuavam na base operária “buscando defendê-los no terreno político e legal”.<sup>255</sup> Neste sentido, a presença desses homens na defesa de outros, mesmo sendo dentro dos códigos legais permitidos por uma ordem dominante ligada ao patronato, no pequeno universo do mundo do trabalho em Camocim, lança luzes para a compreensão dessa prática.

Na documentação utilizada, vamos encontrar exemplos dessa prática, seja na atuação do jornalista Francisco Theodoro Rodrigues, incentivando a representação trabalhista na Câmara Municipal, ainda nos anos 1920. A semente plantada desse incentivo somente renderá frutos em Camocim, nas eleições de 1947, sendo eleito para vereador Pedro Teixeira de Oliveira. Em tempos distintos de sua trajetória como militante comunista, vamos encontrar Pedro Teixeira de Oliveira atuando como rábula na elaboração de habeas-corpus em defesa dos trabalhadores envolvidos em pequenos delitos, seja na justiça ou na polícia.<sup>256</sup>

Nesse rastro de atividade organizacional que atingia os trabalhadores surge a já citada SBF, fundada em 23 de julho de 1932, que congregava os mais diversos tipos de funcionários da ferrovia, do engenheiro ao aprendiz que pagavam cotas diferentes e abrangia toda a extensão da Estrada de Ferro de Sobral, de Camocim a Crateús, num raio de mais de 300 quilômetros. Com sede própria, funcionava à Rua Santos Dumont e dividia o espaço de reuniões com outra agremiação, a Liga de Defesa dos Ferroviários e uma sala de aula para filhos de ferroviários, prioritariamente.

Sobreviveu ao tempo um livro de atas que vai de 1947 a 1950 e um Livro de Registro de Associados datado de 1936-39. Neste livro consta o tamanho da entidade quanto ao número de sócios. No ano de 1936 eram 295 associados, incluindo as esposas destes. Já em 1939 esse número era quase o dobro: 486 associados, dentre estes, 60 eram esposas de sócios. Tomando como base o ano de 1936, a tabela abaixo apresenta a diversidade societária da SBF distribuída pelas várias profissões necessárias para o funcionamento da ferrovia, indo desde o engenheiro-chefe ao aprendiz. Por outro lado, a inclusão das esposas dos sócios (em torno de 10% do total de associados) revela não somente o caráter mutualista e assistencialista da associação, geradora de direitos e

---

<sup>255</sup> SILVA, Fernando Teixeira da. *Operários sem patrões*. Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2003, p. 36.

<sup>256</sup>

benefícios advindos dessa filiação, passando pela compra de gêneros alimentícios, auxílio funeral, escola para os filhos de associados etc, mas, de alguma forma mostra a presença das mulheres contribuindo na construção dos espaços associativos de seus maridos. Não à toa, elas estarão atuando na defesa dos postos de trabalho de seus companheiros nos acontecimentos de 1949-50, mobilizando e organizando a população contra a transferência dos funcionários e a tentativa de desativação da ferrovia.

**TABELA DEMONSTRATIVA DOS ASSOCIADOS DA SBF**<sup>257</sup>

<b>PROFISSÃO</b>	<b>Nº DE ASSOCIADOS</b>	<b>TOTAL</b>
Trabalhadores	66	66
Operários	59	59
Guarda-freios	16	16
Feitor	14	14
Servente	13	13
Agente conferente	09	09
Maquinista e Conferente telegráfico	07 (cada)	14
Mestre de linha, Escrevente, Agente, Guarda Estação e Pedreiros	05 (cada)	25
Escriturário, Ajudante de Trem, Servente Escriturário, Vigia e Guarda Fio	03 (cada)	15
Chefe de Trem, Bagageiro, Aposentado e Servente de Oficinas	02 (cada)	08
Engenheiro, Pagador, Servente de 1ª Classe, Ajudante de Distribuição de Material, Chefe de Depósito, Construtor, Auxiliar Técnico, Estafeta, Praticante, Guarda Chaves, Auxiliar de Armazém e Aprendiz	01 (cada)	12
Esposas de trabalhadores	-	24
<b>TOTAL DE ASSOCIADOS</b>	<b>-</b>	<b>295</b>

FONTE: Livro de Registro de Associados da SBF.

<sup>257</sup> Livro de Registro de Associados da SBF. 1936. Camocim-CE.

Vários documentos avulsos e pastas com documentação burocrática recente até os anos 1990 (recibos, contratos de locação, formulários escolares etc.) completam o acervo da SBF, hoje sob a guarda de um memorialista local. A sede foi vendida para um descendente de um dos sócios.

As atas da SBF são bastante reduzidas não entrando muito em detalhes dos acontecimentos registrados. O conteúdo se atrela mais aos encaminhamentos relacionados com o patrimônio da SBF, à caixa de pecúlio e às casas alugadas para sócios e terceiros. Esta última, aliás, é uma preocupação bastante recorrente nas reuniões. Nelas, os sócios apresentam propostas de compras de imóveis para incorporação ao patrimônio da associação, são sugeridas pequenas reformas nas casas de sua propriedade e discussão sobre o preço a ser cobrado pelos aluguéis. Não se encontrou nenhuma discussão sobre o preço de aluguéis na cidade, contudo o fato de administrar um patrimônio imobiliário e favorecer os sócios com aluguéis menores aponta para uma conjuntura provável de carestia neste quesito, o que justificava a ação prioritária da SBF.<sup>258</sup>

Numa análise mais acurada das atas da SBF, observa-se uma sintonia com os temas locais e nacionais. Como já se disse antes, estes registros não informavam com detalhes as discussões, mas, pela menção dos assuntos se pode depreender que houve um intenso debate. Neste sentido, como não poderia deixar de ser, a questão da transferência dos funcionários e oficinas da ferrovia, em 1949-50, figurou na ordem do dia. Com a possibilidade de se concretizar essa transferência de funcionários, aqueles que ocupavam cargos na diretoria foram substituídos.<sup>259</sup> Numa outra sessão, chega a ser escolhido um procurador para zelar os bens da SBF face à iminência da transferência em massa em vias de se concluir.<sup>260</sup> Quanto à resistência dos ferroviários aos acontecimentos de 1949-50, já aludidos, a SBF envia para Associação Commercial de Camocim um memorial “se solidarizando com o movimento que ora se desenvolve nesta cidade”, além de telegrafar diretamente ao Ministro da Viação.<sup>261</sup>

---

<sup>258</sup> O patrimônio imobiliário da SBF, além da sua sede social, compreendia várias casas.

<sup>259</sup> SBF/ASO, de 02 de setembro de 1949. Camocim-CE.

<sup>260</sup> SBF/ASO, de 07 de outubro de 1949. Camocim-CE. O interessante neste aspecto é que mesmo com a possibilidade de esvaziamento da SBF pela transferência de funcionários, nesse mesmo mês de outubro, novos sócios são admitidos. SBF/ASO, de 02 de outubro de 1949. Camocim-CE.

<sup>261</sup> SBF/ASO, de 11 de novembro de 1949. Camocim-CE.

As questões nacionais também tiveram eco entre os sócios da SBF. O presidente da Comissão de Estudo e Defesa do Petróleo local, Artur Carneiro de Queirós (que era funcionário da Estrada de Ferro de Sobral), fez conferência sobre o tema aproveitando a data cívica do Sete de Setembro de 1948.<sup>262</sup> Nos festejos alusivos ao 18º aniversário da SBF, o Sr. Francisco de Assis Coutinho, presidente do Sindicato dos Salineiros, discursa na solenidade apelando “pela interdição da arma atômica como meio de destruição das massas e pela intensificação da luta pela paz”, secundado pelo vereador e líder comunista Pedro Teixeira de Oliveira.<sup>263</sup>

Quanto à questão do comunismo, já foi referido que na “cidade vermelha” os ferroviários, por seu número e atuação política, era um grupo de destaque na divulgação dessas idéias. Entre os sócios da SBF, encontravam-se vários filiados do Partido Comunista e simpatizantes. Nomes como o de João Farias de Sousa – o Caboclinho Farias-, Emiliano Pereira de Matos, Luís Gonzaga Viana e João Bezerra são encontrados em outras fontes que confirmam suas preferências ideológicas.<sup>264</sup> Em 1947, é saudada com entusiasmo a fundação da Sociedade dos Filhos e Amigos de Camocim que era uma entidade com fortes ligações com o PCB local.<sup>265</sup>

Voltando-se para os atos aprovados na sessão da SBF, (moção de apoio à interdição do uso de arma atômica e a fundação da Sociedade dos Filhos e Amigos de Camocim), nota-se que, do ponto de vista simbólico, a aprovação dos atos confirma, senão a vinculação, a simpatia dos sócios da SBF pela causa defendida pelos comunistas. Luiz Gonzaga Viana apresentou “projeto de ser amanhã, dia 03 de janeiro, data do aniversário do grande Senador e batalhador pela causa do operariado Luiz Carlos Prestes, passado um telegrama pela Sociedade”. Tal moção teve aprovação geral.<sup>266</sup> Em julho de 1948, o consócio Osvaldo Jorge de Aragão propõe a compra do quadro “Os Oito Mártires de Chicago”,<sup>267</sup> cuja compra foi efetuada pela SBF somente em março de 1949.<sup>268</sup> A compra talvez se explique, para além do significado que tal obra, fato e data

<sup>262</sup> SBF/ASO, de 07 de setembro de 1948. Camocim-CE.

<sup>263</sup> SBF/ASE, de 23 de julho de 1950. Camocim-CE.

<sup>264</sup> Principalmente João Farias de Sousa, encontrado nos processos criminais contra os comunistas cearenses por mim pesquisados no Arquivo Nacional, além de referências nos jornais da época, especialmente *O Democrata*, editado em Fortaleza-CE. O nome de João Farias de Souza é ainda citado no livro *Brasil nunca mais*, como o de pessoas que sofreram tortura ou constrangimento diante de familiares.

<sup>265</sup> SBF/ASO, de 02 de agosto de 1947. Camocim-CE.

<sup>266</sup> SBF/ASO, de 02 de janeiro de 1948. Camocim-CE.

<sup>267</sup> SBF/ASO, de 16 de julho de 1948. Camocim-CE.

<sup>268</sup> SBF/ASO, de 18 de março de 1949. Camocim-CE.

representam para os trabalhadores do mundo inteiro, a vanguarda da SBF em promover e articular as festividades do Primeiro de Maio em Camocim.<sup>269</sup>

Feito este pequeno percurso pelas entidades que abrigavam portuários e ferroviários, voltam-se às atenções para os estivadores. O cotidiano do SEPC, mostrado nas atas, é uma caixa de ressonância dos problemas enfrentados no chão do cais do porto, da insalubridade das salinas, dos perigos do trabalho a bordo, da indisciplina dos trabalhadores, assim como do autoritarismo da hierarquia sindical, dentre tantos outros aspectos registrados nesse tipo de documento. Claro está que as atas são apenas resumos dos acontecimentos, muitas vezes direcionadas para um ponto de vista onde prevalece a opinião da autoridade, da lei ou da hierarquia que organiza e regulamenta o trabalho dos estivadores.

Quase sempre está registrada a “letra da lei” retirada da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, legitimando e justificando os atos do presidente. O Guia dos Dirigentes e os Estatutos do SEPC, mesmo não sendo citados em suas diretrizes e tópicos textualmente, mas, apenas a menção deles reforçam a justeza das atitudes tomadas e tiram as dúvidas surgidas. As falas do Capitão dos Portos, do Delegado do Ministério do Trabalho ou do Diretor do Trabalho Marítimo, ou de qualquer outra autoridade, arbitram os conflitos e convidam as partes litigantes para a harmonia.

Mesmo assim, o *corpus* documental das atas não sufoca inteiramente os conflitos que surgem nas gestões do sindicato. O questionamento de um sócio ou de um grupo político opositor à direção, mesmo aparecendo no conteúdo da ata para ser ao final quase sempre suplantado pelos aspectos legais ou hierárquicos colocados no parágrafo anterior, informa muito sobre uma parcela da vida cotidiana destes trabalhadores. Cabe ao historiador perceber nas entrelinhas desses registros os vários aspectos mostrados e silenciados.

O que se propõe a partir de agora é procurar desvendar as várias possibilidades que esses registros apresentam. Um dos assuntos que perpassam pelos livros de atas compreendendo cerca de quinze anos de vida sindical é a escolha dos fiscais, que gera os mais variados conflitos entre os estivadores que vão desde a relação de privilégio dentro do sindicato, passando por sua interpretação no corpo de documentos jurídicos que

---

<sup>269</sup>SBF/ASO, de 16 de abril de 1948. Camocim-CE. Para saber mais sobre o Primeiro de Maio em Camocim, ver: SANTOS, Carlos Augusto Pereira dos. *Op. cit.*

regulamentam a questão, ou até mesmo a honradez e respeitabilidade dos escolhidos para a função.

No ano de 1957, o presidente do SEPC enfrenta a questão se apoiando nas resoluções das assembleias gerais, que segundo a lei, são soberanas e lhe conferiram o direito de nomear por dois anos os fiscais e demais funcionários do sindicato.<sup>270</sup> O caso é que um grupo de oposição a este sistema teria convocado uma assembleia para estabelecer o rodízio para o cargo de fiscal geral. Sabendo dessa manifestação, o presidente usou de sua autoridade dizendo que,

... o cargo de fiscal e demais funcionários, é de acordo com a lei de nomeação do Presidente, como também não poderá ser um fiscal analfabeto, portanto o fiscal atual vai tirar o período de 2 anos na fiscalização, pois, se antigamente o fiscal era eleito em uma sessão era porque as administrações passadas não executavam a lei nesta parte, mas agora é executado.<sup>271</sup>

O sócio Raimundo Nonato Monteiro contrapõe a fala do presidente argumentando o número de sócios e o direito de todos usufruírem dos serviços proporcionados pelo sindicato. “Somos 88 associados, (...), portanto era mais prudente que fosse formado uma espécie de rodízio para o cargo de fiscal geral”, sendo apoiado por considerável parcela dos presentes. Outro sócio, Caetano Menezes, no mesmo tom de insatisfação procura desmontar a tese contra o fato de analfabeto não poder exercer a função de fiscal, demonstrando que “O sindicato de Chaval tem muito mais analfabetos que o nosso e, no entanto é executado o rodízio de fiscal, sendo um fiscal por cada navio”.<sup>272</sup>

Colocadas as posições em discussão, o presidente se julgou, segundo o registro da ata, “mal satisfeito” com as sugestões e ponderações apresentadas, atribuindo tudo isso a uma questão de um grupo querer semear “a discórdia e uma desmoralização que querem levar a efeito contra a pessoa do presidente”. Caetano Menezes, em suas palavras, põe a nu os posicionamentos contrários, talvez ainda resquícios das disputas eleitorais no sindicato, dizendo que o presidente poderia ser “mais democrata, mais

---

<sup>270</sup> Além dos fiscais, que de acordo com o movimento poderiam ser mais de um, o presidente nomeava os tesoureiros das caixas de pecúlio existentes e o contínuo, que cuidava da sede social.

<sup>271</sup> SEPC/ASO, 4 de setembro de 1957, Livro 1, p.1v. Camocim-CE.

<sup>272</sup> Id. *ibid*, p.1 v-2.

socialista e distribuísse a fiscalização e não fosse um Ditador e dê o direito cabível a todos e não a um só”.<sup>273</sup>

Em sessão posterior, quando o mesmo assunto volta à baila, o presidente se vale de um certo “guia dos dirigentes” para responder a pergunta do sócio Raimundo Monteiro, fazendo a leitura de um trecho “que lhe dá direito a nomeação de funcionários do Sindicato” além de enfatizar que o fiscal deve ser de sua confiança e o “companheiro Cândido é um cidadão digno desta confiança para o citado cargo”.<sup>274</sup> Ao final dos anos 1960 e por toda a década de 1970, a questão dos fiscais ficou mais flexível, existindo momentos que se extinguiu ou se criava a figura do fiscal geral, ou mesmo nomeando-se temporariamente fiscais para trabalhos específicos por um ou dois navios, muito ao sabor do ritmo de trabalho que se desenrolava no porto ou nas salinas.

Vale a pena se demorar nos termos usado pelo sócio Caetano Menezes: *democrata, socialista, ditador*. O uso destes termos informa como se dava a apropriação e recepção destes termos no meio sindical, como em qualquer outro, demonstrando que os sentidos e significados dos mesmos eram flexíveis e fluídos, indo muito além da suposta objetividade dos mesmos e rompendo seus limites ideológicos. A tentativa de um grupo de estivadores em reivindicar o rodízio de fiscal estava em sintonia com o que vinha ocorrendo em outros portos do país, inclusive na vizinha cidade de Chaval, um porto ainda menor que o de Camocim. Colocar isso em prática seria uma atitude democrática por parte do presidente.

Indicações de que o termo *socialista* empregado naquele momento não queria dizer apenas uma ação em direção a estender a função de fiscal para todos, no sentido de socializar o cargo, mas também a um grupo de oposição dentro do sindicato, estão registradas em algumas atas. Em 2 de abril de 1967, o presidente declara “aberta a Sessão Extraordinária para a apreciação de um abaixo assinado dos socialistas deste sindicato”.<sup>275</sup> Alguns deles tinham ligações ou eram simpatizantes do Partido Comunista. Como o presidente não aceitara as sugestões no caso do rodízio de fiscal, seu gesto foi visto como *ditatorial*.

---

<sup>273</sup> Id. *ibidem*.

<sup>274</sup> SEPC/ASO, 6 de outubro de 1957, Livro 1, p.4. Camocim-CE.

<sup>275</sup> SEPC/ASE, 2 de fevereiro de 1967, Livro 2. Camocim-CE. O objeto do pedido da sessão era decidir sobre a extinção de uma taxa de manutenção do sindicato de 4% paga pelos sócios. Uma outra referência a este grupo se encontra na ASE de 26 de julho de 1967, onde se pede a regulamentação do exercício da função de fiscal do sindicato.

Interessante como é colocada a disputa política interna. Parece haver momentos de enfrentamento, notadamente nos pleitos eleitorais (não somente nas eleições do sindicato, acredita-se), e de arrefecimento, onde o sentido de “corpo”, de “classe” fala mais alto. No episódio dos fiscais citado anteriormente o presidente explica que todas essas desavenças no seio da classe “é patrocinado pelos 14”,<sup>276</sup> que “fizeram todos os esforços para derrubarem a sua candidatura”.<sup>277</sup> O sócio Antônio Queirós rebateu prontamente:

... dizendo que nem todos os elementos dos ‘14’ vivem com opressão ou desrespeito ao presidente, e sim apenas, talvez uns ‘6’, pois a rivalidade era apenas no pleito eleitoral do sindicato, terminado o pleito, nada de oposição, e sim camaradagem.<sup>278</sup>

Na fala do sócio Antônio Queirós, fica patente a disputa interna, mas, ao mesmo tempo percebe-se um tom conciliatório. Ele, mesmo se identificando como “elemento” do grupo dos “14”, faz questão de responsabilizar um grupo menor, talvez uns “6”, que buscam tumultuar a gestão do presidente. Era como se dissesse que oito companheiros faziam oposição séria, procuravam participar ativamente da vida sindical, mas o que preponderava entre eles era o espírito de “camaradagem”. Com efeito, o grupo dos “14” é o que mais aparece questionando as decisões tomadas nas assembleias.<sup>279</sup> Toda essa discussão acabou rendendo uma revisão na questão do fiscal. O presidente decidiu atender ao pedido de rodízio do fiscal, estipulando um prazo de três ou seis meses para cada um, mas, com sua prerrogativa de nomeação.

Cabe aqui colocar que quase sempre os questionamentos citados nas atas, contrários às decisões do presidente, são identificados como formas de se querer desmoralizá-lo, de desrespeitá-lo. O aspecto da ordem é uma constante nas várias observações e advertências feitas a diversos sócios com relação ao comportamento dos mesmos nas sessões do sindicato, no campo do trabalho e até mesmo no convívio social. A hierarquia, assim posta, é colocada em evidência não somente do ponto de vista interno, mas, externamente, há uma preocupação dos líderes sindicais em estar em dia

---

<sup>276</sup> Id. *ibidem*

<sup>277</sup> SEPC/ASO, 4 de setembro de 1957, Livro 1, p.1v. Camocim-CE.

<sup>278</sup> SEPC/ASO, 6 de outubro de 1957, Livro 1, p.4. Camocim-CE.

<sup>279</sup> Pelos registros das atas, pode-se identificar alguns desses sócios como sendo: Alexandre Teixeira de Oliveira, Caetano Menezes, Raimundo Nonato Monteiro, Antônio Queirós, Francisco das Chagas Alves, Francisco Guedes de Moura, João Nunes Chaves, dentre outros.

com a burocracia, com as instâncias superiores, no caso, a Capitania dos Portos, a Delegacia do Trabalho Marítimo e a Federação Nacional dos Estivadores.

Curioso, no entanto, é a quebra dessa hierarquia. Quanto mais se cobra a observância dela, mais ela é quebrada. Diria mesmo, que 70% do conteúdo das atas guarda uma relação com a quebra da hierarquia, através dos atos de indisciplina, denúncia de arbitrariedades de fiscais, malversação do dinheiro das caixinhas do sindicato, falta de prestações de contas dos tesoueiros, delações de companheiros contra companheiros, brigas entre sócios no trabalho e na rua, denúncias às autoridades dos procedimentos dos presidentes, formas de fraudar a previdência, intervenções no sindicato etc. A evidência desses casos é a tônica do próximo item.

## **2. Transgredir e punir – faces do cotidiano sindical.**

A abrangência deste tema é diversa. Entenderemos como transgressões as violações cometidas no dia-a-dia do mundo do trabalho que ferem a lei, os costumes e a disciplina dos códigos que regem a vida sindical que afloram nas fontes pesquisadas. Neste sentido, os problemas com a embriaguez dos sócios, a quebra da hierarquia, os conflitos internos referentes à gestão do sindicato, as pequenas fraudes e roubos, e as táticas usadas tanto pelo sindicato quanto pelos sócios de burlar a lei para se beneficiar de direitos serão contemplados. Quanto às punições, as mesmas vão desde as advertências verbais, suspensões no trabalho e dos gozos sociais, até as intervenções no sindicato feitas pela autoridade competente. Para isso, a recorrência às atas, processos criminais e depoimentos dos trabalhadores serão as fontes utilizadas.

Um dos problemas que ocupam várias passagens do conteúdo das atas do SEPC é o alcoolismo. Mesmo que não se tenha registro de uma reflexão maior sobre o tema, tratando da questão como um aspecto a ser vencido e que de fato interfere na execução e nas relações de trabalho, não deixa de ser preocupante o relato de vários momentos na vida sindical onde a ingestão de bebidas é descrita como fator perturbador da ordem. Antes de entrarmos nesses relatos, é preciso compreender que o alcoolismo entre os trabalhadores portuários, muitas vezes, é tratado pela historiografia como preconceito, mergulhado em generalizações que o apontam como aspecto próprio de sua cultura. Em algumas descrições, por exemplo, os portuários da cidade de Santos são marcados por

andar descalços ou de tamanco, e muito afeitos ao consumo de álcool. Muitas vezes, essas observações evoluem para se estigmatizar estes trabalhadores como turbulentos e perigosos.<sup>280</sup>

Convocada para os domingos, as sessões ordinárias aconteciam às nove horas da manhã. Situada na orla marítima, a sede do Sindicato dos Estivadores fica defronte para o Rio Coreau e a Pracinha do Amor, a dois quarteirões do Mercado Público e a três do cais do porto. Passar antes pelos botequins e bodegas do mercado ou dos cafés da beira do cais para “matar o bicho” era “de lei” para os estivadores. Na gíria da estiva, era bom “esquentar os couros” antes de uma sessão para dar coragem de falar alguma coisa perante os companheiros.<sup>281</sup> No entanto, não se bebia somente aos domingos. Na sessão de 4 de setembro de 1957, realizada às 19:00h, uma quarta-feira, diante da algazarra na platéia o presidente, “verificando que havia vários companheiros alcoolizados, fez sentir aos mesmos que assim estivessem não tivessem a **ousadia de pedir a palavra que a mesma seria cassada**”.<sup>282</sup> Aqueles que beberam com esse intuito tiveram que somente ouvir ou voltar para a rua e “completar o tanque”.

O hábito de beber levava a outros contratemplos, como o de interferir no ritmo normal da burocracia do sindicato e criar dificuldades para o sócio com a perda de documentos importantes. Neste sentido, o presidente adverte que os mesmos não portassem documentos quando estivessem bebendo para evitar esse inconveniente ou extraviá-los. Cita sem constrangimento o caso do sócio Antonio Ricardo Pereira que “a poucos dias achando-se embriagado e conduzindo sua carteira de saúde perdeu a mesma não encontrou-a, portanto, um fato dessa natureza tanto é prejudicial para o associado, como traz dificuldades ao sindicato”.<sup>283</sup>

Outras vezes, o alcoolismo no local de trabalho trazia problemas com os capatazes que tinham de explicar pequenos desvios de mercadorias nos porões dos navios. Os pequenos furtos serão abordados mais à frente. O foco aqui é o relacionamento destas pequenas subtrações com os casos de embriaguez. Na sessão de

---

<sup>280</sup> SILVA, Fernando Teixeira da. *Op. cit.*, p.129. O terceiro capítulo, “Estado de Natureza” e cultura portuária, analisa mais detidamente os aspectos historiográficos que tratam dessa questão.

<sup>281</sup> Percebidas em conversas informais com trabalhadores do porto, estas gírias, contudo, ainda podem ser ouvidas na beira do cais ou no mercado público, onde trabalhadores tomam “umas e outras” enquanto “descolam” algum “bico” para levar o “dicomer” para casa.

<sup>282</sup> SEPC/ASO, 4 de setembro de 1957, Livro 1, p.1. Camocim-CE. Grifos nossos. As gírias usadas neste parágrafo não são exclusividades dos estivadores e são bastante correntes entre os bebedores contumazes do Mercado Público e de outros pontos da cidade, assim como de outras cidades e estados.

<sup>283</sup> SEPC/ASO, 6 de outubro de 1957, Livro 1, p.3v. Camocim-CE.

13 de dezembro, o sócio Idelfonso Ferreira Lima pede aos encarregados que levassem ao conhecimento do sindicato deste tipo de infração para agir “antes das partes chegassem nas agências”.<sup>284</sup> Mesmo reprovando este tipo de comportamento, nota-se que a direção do sindicato, de alguma forma, queria preservar a imagem da categoria estivadora, punindo ela mesma os infratores.

Nem mesmo os presidentes escapavam de serem acusados de relapsos, devido ao consumo de álcool. Verifica-se nas atas que os membros da diretoria do sindicato realizavam freqüentes viagens, duas ou três por ano para regularizarem a documentação e a contabilidade do sindicato nos órgãos competentes em Fortaleza. Numa dessas viagens, o presidente Raimundo Nonato Monteiro deve ter encontrado companheiros no Porto de Fortaleza e tomado “umas e outras” como é de praxe nessas ocasiões. Citado em ata, defende-se dizendo “... que não estava bebendo cana como muitos diziam, pois estava era tratando de fato de suas obrigações, pois brincava, mais era homem responsável para todos os efeitos, pois tinha trazido todos os documentos para provar que não era o que diziam”.<sup>285</sup> De certa maneira, o sócio aludido mostrava que era possível fazer o uso recreativo do álcool sem descuidar de sua responsabilidade administrativa.

A questão do alcoolismo parecia mesmo estar na ordem do dia. Por vezes, a advertência do presidente funcionava como uma sessão de aconselhamento. Diante dos companheiros, o conselho adquiria características paternalistas como a de pedir a um filho que deixasse “por menos” o vício que lhe prejudicava. Desta forma, o presidente Joaquim Paulo da Silva chama o sócio Antônio Nunes e “passou a lhe dar conselhos”, fazendo um apelo “para ele deixar por menos aquela bebida”.<sup>286</sup>

Maurício Lacerda Rego (mais conhecido como Maurício Rego) se destacaria no sindicato como um conhecedor das leis e da burocracia sindical. Quando presidente, no período compreendido entre 1961 a 1963, procurou estender ao Fiscal Geral a autoridade de penalizar companheiros que insistiam em trabalhar embriagados. Neste sentido, nomeia por um ano para esta função, o sócio Cândido Simplício de Farias, com “ordem para suspender em nome da Diretoria imediatamente para que haja moralidade no serviço”.<sup>287</sup> Não muito diferente de outros presidentes, deparou-se com a situação de

---

<sup>284</sup> SEPC/ASO, 13 de dezembro de 1959, Livro 1, p.43. Camocim-CE.

<sup>285</sup> SEPC/ASO, 21 de fevereiro de 1960, Livro 1, p.62. Camocim-CE.

<sup>286</sup> SEPC/ASE, 21 de agosto de 1966, Livro 2. Camocim-CE.

<sup>287</sup> SEPC/ AAGE, de 22 de maio de 1961. Livro 1, p.111. Camocim-CE.

aplicar suspensões em companheiros por assistirem às sessões embriagados. Fernando José de Carvalho e João Nunes Chaves são suspensos por quinze dias por estes motivos. Noutra ocasião, segundo registra a ata, a persistência do sócio Raimundo Nonato Monteiro em fazer inúmeras solicitações ao presidente e este pedir que se conservasse calado face ao seu estado de embriaguez, “o Sr. Presidente, viu-se obrigado suspender de seus gozos sociais por 15 dias o citado associado e como este achando-se prejudicado, procurou desconsiderar o Sr. Presidente, a ponto do Sr. Presidente proclamar mais 15 dias”.<sup>288</sup> Intolerâncias à parte, assim seguia a atmosfera das reuniões do SEPC.

Ao assumir a presidência em 21 de julho de 1968, José Maria de Carvalho se deparava com outro problema que envolvia os adoradores de Baco. Ao receber as contas do tesoureiro anterior, Raimundo Rodrigues Monteiro, constatava um desfalque de NCr\$ 146, 91, sendo que destes, Ncr\$ 96,00 só de “vales emitidos por meia dúzia de associados e entre estes **alguns viciados**”. A questão gera uma interpretação dos Estatutos do SEPC na condenação e defesa dos acusados. Segundo o então presidente, o artigo 12 preceitua a pena máxima para essa infração e só não era aplicado integralmente ao companheiro devido seu “espírito humanitário” ou mesmo por causa do pedido de “clemência ao Presidente para os faltosos” feito pelo sócio João Joaquim da Silva.

O ex-tesoureiro se compromete a pagar seu débito amortizando em 50% dos seus proventos no trabalho de estiva, assim como aqueles que emitiram vales. Na defesa do companheiro citado anteriormente, Manuel dos Santos evoca o artigo 10, parágrafo 7, do mesmo estatuto, no que é contraditado pelo sócio Maurício Rego, que afirmou que o artigo 12 “superava a este, dando outras providências na qual achava-se baseado o Sr. Presidente, com o qual estava de acordo”.<sup>289</sup>

Infelizmente não se pode localizar este estatuto para se fazer uma análise mais detalhada da letra da lei, contudo, depreende-se da ata que a tese defendida por Maurício Rego prepondera na discussão. O aspecto a ser ressaltado nisso tudo é que este tipo de falta cometida por pessoas detentoras de cargos na diretoria e por “alguns viciados” denuncia a extensão do problema do uso lícito da droga. Talvez raciocinando por este ângulo, os companheiros tendem sempre em relativizar ou amenizar as faltas cometidas por causa do uso do álcool.

---

<sup>288</sup> Idem, p. 111 v.

<sup>289</sup> SEPC/ASE, 21 de julho de 1968, Livro 2. Camocim-CE. Grifos nossos.

Nos eventos comemorativos, a ingestão de bebidas também trazia problemas. Numa das comemorações de aniversário do sindicato, o presidente ressalta uma baixa no patrimônio material, dizendo que “vários sócios usaram de uma **beberagem** e dentre estes um sócio de **espírito malino** deu fim na bacia do lavatório, e que estava trabalhando para descobrir o autor ou autores”.<sup>290</sup> Aqui se percebe a associação do álcool com atitudes de vandalismo a ponto de dilapidar o próprio patrimônio da categoria. A citação em ata da travessura do sócio ou dos sócios em correlação com o objeto subtraído dá uma dimensão da relevância que estes problemas tinham para o sindicato.

Era mesmo difícil contornar os problemas ocasionados pela ingestão da bebida. Sem entrar por enquanto no mérito dos processos de lesão corporal e homicídios envolvendo trabalhadores, um outro aspecto era a presença de sócios trabalhando embriagados ou mesmo o consumo de álcool nos locais de trabalho. Neste sentido, o presidente José Maria de Carvalho adverte o sócio Sebastião Marques, ressaltando que o mesmo vinha ameaçando dar-lhe uma surra após o seu mandato.<sup>291</sup> Outro presidente, Veridiano Rosendo da Cruz, chama a atenção do capataz nos serviços de salinas dizendo que se encontrar sócios alcoolizados trabalhando, denuncia-os aos agentes das firmas contratantes. O capataz Joaquim Paulo da Silva alegou dizendo “que é vendido bebidas na salina por uma mulher que vende café” e que a ele não era possível proibir.

Os problemas provocados pelo alcoolismo aliados às outras questões de relacionamento interno entre os sócios deixavam os presidentes vulneráveis quanto à sua segurança pessoal. A valentia de alguns sócios foi se consolidando na beira da praia e nos locais de trabalho terminando por se atribuir ao estivador em geral a condição de “valentão”. Isso acaba por respingar nas relações internas do sindicato. Neste sentido, é que presidentes chegaram a pedir garantias de vida aos delegados de polícia, como Thomaz de Aquino Cavalcante diante das pressões que vinha recebendo no ano de 1957. Assim ficou registrado na ata: “... o Snr. Presidente está na eminência (sic!) de pedir garantias ao Delegado para andar armado para melhor garantir sua vida contra a sanha de algum agressor, conforme está sentenciado”.<sup>292</sup>

Os problemas com o uso do álcool nos locais de trabalho, registrados na documentação, atravessam todo o período pesquisado. Já no apagar das luzes, em 1978,

---

<sup>290</sup> SEPC/ASE, 11 de agosto de 1968, Livro 2. Camocim-CE. Grifos nossos.

<sup>291</sup> SEPC/ASE, 19 de maio de 1969, Livro 2. Camocim-CE.

<sup>292</sup> SEPC/ASE, 29 de dezembro de 1957, Livro 1, p. 10. Camocim-CE.

vão-se encontrar ainda ofícios enviados à Capitania dos Portos, informando suspensões a sócios faltosos. Não podendo mais contornar os problemas criados pelo sócio Luis Carlos Bernardino em várias ocasiões de trabalho, o presidente Francisco das Chagas Carvalho comunica a decisão de afastá-lo por 4 (quatro) trabalhos de estiva e do rodízio de capataz ao Agente da Capitania dos Portos, circunstanciando-a:

A – No serviço de estiva do dia 05/11/77 à bordo do N/M ALM. SÍLVIO MOTA (...) o associado (...) encontrava-se no mesmo trabalho (...) portando (1) garrafa de bebida alcoólica bebendo e oferecendo aos trabalhadores do terno da estiva.

B - No serviço de estiva do dia 03/04/78 fora de barra à bordo do N/M MIROLIMA, o associado (...) foi ao trabalho e lá chegando limitou-se a procura de um leito para dormir pois estava com muita ressaca e não participou do trabalho, achando ele que os companheiros tinham obrigações de trabalhar por ele.

C - No dia 10/05/78 quando em chamada para o trabalho de estiva à bordo do N/M BARÃO DO RIO BRANCO, o associado (...) tumultuou o ambiente do Sindicato, com especulações em desrespeitos aos atos da diretoria.<sup>293</sup>

Seria talvez extenso relacionar todos os casos registrados envolvendo sócios alcoolizados nas mais diversas situações. Por outro lado, as várias advertências contidas nas atas, mesmo não se referindo diretamente à embriaguez, podem ter se originado neste aspecto e omitidas pelos secretários. Há casos em que o mesmo sócio é advertido mais de uma vez. As correspondências de outros sindicatos do país aconselhando ou mesmo pedindo que selecionassem melhor os associados para mandar trabalhar em outros portos é uma evidência de que tenham cometido alguns deslizes sob efeito do álcool.

Contudo, um último ponto merece destaque nessa discussão – o ponto de vista dos trabalhadores. Embora o registro de suas falas não tenha aqui o intuito de absolvê-los ou justificar o uso do álcool no ambiente de trabalho, em algumas conversas informais que tivemos e entrevistas que fizemos com estivadores, os mesmos relataram que, às vezes, as condições adversas enfrentadas nos locais de trabalho os levavam a ingerir bebidas. Segundo estes depoentes, os rigores do clima ou a natureza das cargas, sejam em Camocim ou outros portos do país, só dava para encarar o trabalho bebendo. Afora esse aspecto, a maioria era seduzida pelos prazeres da vida noturna das cidades

---

<sup>293</sup> SEPC/Correspondências Expedidas. Ofício nº 74/78. 1978. Camocim-CE.

portuárias onde trabalhavam, e, entre copos e corpos iam trilhando suas histórias como homens da beira do cais.

Por outro lado, o registro intenso de delitos cometidos pelos estivadores nas atas do sindicato revela uma preocupação do braço sindical em disciplinar o trabalho, talvez sintonizada com a lógica patronal, ou mesmo na defesa de uma imagem ordeira da categoria. Assim, o uso do álcool se tornar incompatível com esses princípios norteadores dessa lógica, que não leva em conta o aspecto recreativo, as relações de sociabilidade encontradas nos ambientes dos cafés e botequins da orla marítima, onde os trabalhadores podiam expressar suas expectativas, negociações e desilusões com o trabalho.

O bar de José Trévia (Dedim Trévia) na Praça da Estação, com seu estoque variado de bebidas e uma grande sinuca, era um ponto de encontro dos chapeados a espera do horário do trem com passageiros e bagagens disputando a fêria do dia (como fazia todas as tardes o folclórico poeta-estivador Magalhães Nogueira Neto) dos trabalhadores do porto enquanto aguardavam o chamado para algum serviço no cais, trocando informações ou tramando algo. Nas sombras das tamarineiras e castanholeiras, da mesma forma, uma pausa para um trago de cachaça, um gole de café, uma merenda rápida (tapioca, peixe, espetinhos etc.) eram aperitivos estimulantes para se colocar a labuta diária em discussão, ou jogar conversa fora, movimentando o dia e deixando algum dinheiro para as mulheres que exploravam o negócio, como Benedita Pindá. Na Praça do Mercado (atual Pinto Martins), com clientela mais variada, o Bar Pindorama dominava a cena pela variedade de pessoas que lá freqüentavam. Enfim, lugares onde o consumo de álcool não pressupunha propriamente o cometimento de pequenos delitos, prevalecendo o aspecto recreativo.

Todavia, os problemas de indisciplina no trabalho contidos nas atas não diziam respeito somente ao uso do álcool. Observa-se que a quebra de uma hierarquia está presente tanto no “chão do cais”, como nas reuniões sindicais. Nas atas, pululam as evidências desses pequenos conflitos, sejam relativas às denúncias de insubordinação ao chefe imediato na realização das tarefas nos locais de trabalho, sejam na insatisfação dos sócios com relação ao comando do sindicato. Desde já, fica patente que no SEPC, como já se referiu atrás, havia um grupo identificado com idéias socialistas (talvez não pudessem grafar nas atas o termo “comunistas”, por razões óbvias), que levantava questionamentos e, de alguma forma, era reconhecido como tal pelos demais

companheiros e pelas autoridades constituídas na cidade, principalmente o Capitão dos Portos. Havia também algumas figuras que pareciam não se filiar às filigranas ideológicas, mas que comparecem assiduamente nos registros provocando polêmicas e perturbações na vida sindical.

Não quer se dizer com isso que o simples fato de serem “socialistas” haveria uma associação com a quebra da disciplina por parte destes. Porém, parece que os simples questionamentos colocados na ordem do dia, por integrantes deste grupo, pressupunham a quebra da ordem para quem cuidava zelar pela mesma – a direção do sindicato. Há de se ressaltar de algum modo, a independência desse grupo com relação a ter vida própria dentro do sindicato. Por exemplo, eles sabiam de seus direitos baseados tanto na CLT como nos estatutos do SEPC. Assim, convocavam assembléias para decisão de problemas que lhes afetavam e questionavam a autoridade do Capitão dos Portos algumas vezes. Alguns sócios chegaram mesmo a entrar em confronto direto com esta autoridade. O mesmo parece não acontecer com o Sindicato dos Portuários. Nas atas, não há qualquer discussão nesse sentido, e até fica evidente uma quase completa submissão deste sindicato que entrega a maioria de seus problemas para a decisão da autoridade referida.

Nesta questão da ordem, é emblemática uma passagem da ASO de 4 de setembro de 1957:

Falou então o Snr. Prez. demonstrando aos companheiros a sua autoridade como Prez. do Sindicato, e o apoio que tem das autoridades competentes a quem somos subordinados e nesta parte observou o companheiro Francisco das Chagas Alves, pelo hábito que tem o mesmo de sempre criticar os atos do Prez., e o que assim pratica é considerado um faltoso e então apelou para **os companheiros respeitarem ao menos sua velhice.**<sup>294</sup>

Neste pequeno trecho, pode-se perceber várias nuances da questão. O presidente busca afirmar sua autoridade baseando-se no apoio que tem das autoridades locais a quem devem subordinação. O hábito do companheiro em criticá-lo, por outro lado, soa como um não reconhecimento completo dessa autoridade, constituindo uma transgressão, portanto, passível de punição por seu caráter faltoso. E, diante da constatação de que mesmo assim essa hierarquia era constantemente quebrada, não só

---

<sup>294</sup> SEPC/ASO, de 4 de setembro de 1957, Livro 1, p.1v. Camocim-CE. Grifos nossos.

pelo sócio citado, mas também outros “que assim praticam”, o presidente usa de um expediente onde a ordem não está mediada pela força da lei numa escala de hierarquia e competência, mas, por um costume bastante convincente na época, respeitar os mais velhos.

As referências às insubordinações chegadas ao conhecimento do presidente do SEPC partem de várias fontes, como, por exemplo, diretamente do empregador: “... foi chamado atenção pelo Snr. Osvaldo Campos alegando aquele empregador que o sócio José Bento, patrão de Alvarengas levava ao seu conhecimento que os Estivadores não estão cumprindo as obrigações que lhes é cabível quando tripulando Alvarengas”. Percebe-se que o presidente questiona a atitude do sócio em passar por cima da sua autoridade, advertindo o mesmo para não mais denunciar seus “companheiros nas Agências e se algum se insubordinar no serviço, a parte deve ser apresentada no Sindicato que este tomará as necessárias providências, pois da maneira que o companheiro praticou, nada mais é que um desrespeito ao Sindicato”. Há na advertência do presidente uma nítida compreensão do espírito corporativista que deveria contrabalançar nas relações de poder, observando-se a hierarquia, isto é, em primeira instância, os problemas de indisciplina deveriam ser levados ao âmbito do sindicato e ser preservada a autoridade do presidente nestes casos.

Defendendo-se, o sócio José Bento revela a falta de solidariedade dos colegas em relação ao trabalho nas alvarengas e sua insatisfação pela advertência recebida, dizendo que:

... não apresentou denúncia, e sim estando ele tocando bomba na alvarenga no trapiche chegou Seu Osvaldo e perguntou se os tripulantes quando fora da barra não lhe ajudavam a tocar bomba (...) então dissera que não e fez sentir aos presentes que nunca denunciou de companheiro algum, portanto não merecia tamanha observação.

Os motivos dessa falta de solidariedade no “campo do trabalho” podem conter outras questões omitidas nos registros. O serviço em alvarengas, por exemplo, concorria para a diminuição de trabalho no porto. Como já foi assinalada anteriormente, esta modalidade de trabalho favorecia tão somente as firmas agenciadoras e dos donos das alvarengas pelo frete cobrado. Este fato inviabilizou por mais de uma década a entrada de navios no porto, posto que o prático de barra em conluio com a firma inglesa *Booth Line*, dona das alvarengas, disseminaram a impraticabilidade do porto, ficando os navios

fora da Barra do Rio Coreaú. De outro modo, não se sabe como era o relacionamento do sócio José Bento com os outros companheiros, isto é, se como patrão da embarcação exercia autoridade que desagradasse os demais ou se os mesmos compreendiam que não era obrigação deles ajudar um companheiro elevado a uma posição de destaque naqueles serviços.

Contudo, o presidente acaba se solidarizando com o relato do sócio José Bento, reafirmando a hierarquia nos serviços de estiva: “Nesta parte o Snr. Presidente fez uma grande observação aos companheiros que tem o hábito de desobedecerem aos seus superiores hierárquicos no campo do trabalho, e apelou para quando nós for trabalhar lá fora da barra se preciso for nos ajudar ao patrão da lancha nos serviços de desgote”.<sup>295</sup>

Mesmo que em muitas das ocasiões, o relato das faltas cometidas sejam relevadas a pedidos dos próprios companheiros ou mesmo pela “bondade e benevolência” do presidente, é grande o número de advertências e punições, principalmente com a suspensão dos direitos sociais. As advertências verbais nas assembleias, muitas vezes convocadas para se deliberar sobre os casos de indisciplina, eram mais freqüentes. O fato de ser réu primário também contava no julgamento. Por chamarem o presidente de ladrão, os sócios Francisco José de Carvalho, Francisco Pereira da Silva e Antonio Serafim de Oliveira foram dispensados das punições, pois “era a primeira vez de que tal modo haviam praticado e mesmo estes alegaram que se assim praticaram fora porque estavam indignados de más informações”.<sup>296</sup>

As ofensas pessoais aos presidentes ou membros da diretoria eram uma outra forma de insubordinação freqüentemente punida com suspensão no trabalho. Chamar o presidente de ladrão, como no exemplo anterior, era a ofensa mais presente nas atas. A título de ilustração, o presidente Maurício Rego científica ao fiscal geral a suspensão de trinta dias de trabalho aos sócios Sebastião Marques, Raimundo Nonato Monteiro e Fernando José de Carvalho “por motivo dos mesmos andarem propalando mal da conduta do Sr. Presidente, sem motivo justo”.<sup>297</sup> Numa leitura atenta e cronológica das atas, nota-se que vai se construindo entre eles momentos de enfrentamento dentro do sindicato que se mostram quando algum deles detém a posição de mando. Contudo, neste caso, o sócio Sebastião Marques acaba sendo perdoado, talvez por ter convencido

---

<sup>295</sup> SEPC/ASO, de 4 de setembro de 1957, Livro 1, p.3v. Camocim-CE. As quatro últimas citações têm a mesma referência.

<sup>296</sup> SEPC/ASO, de 17 de abril de 1960, Livro 1, p.69v. Camocim-CE.

<sup>297</sup> SEPC/ASO, de 18 de janeiro de 1962. Livro 1, p.124. Camocim-CE.

o presidente de que “não estava enquadrado neste assunto, pois ele não andava divulgando esse assunto, apenas sabia porque lhe contavam, mas a ele nada disso lhe interessava, pois achava mesmo incrível o Sr. Presidente ter esta taxa”.<sup>298</sup>

Quanto a Raimundo Nonato Monteiro e Fernando José de Carvalho, o presidente Maurício Rego moveria processo contra os mesmos por injúrias e calúnias, alegando que a atitude dos mesmos vinha “afetando a sua autoridade moral como Presidente que é do Sindicato”. Na defesa prévia dos acusados, alega-se que o presidente mantém uma perseguição constante de caráter “político sindical” contra os querelados, e que os de sua ala política podiam fazer o que queriam e não eram chamados a atenção pelo Presidente.<sup>299</sup> Processos dessa natureza quase sempre tinham seu andamento prejudicado pela morosidade da justiça ou eram retidos por uma das partes até que se extinguissem os prazos. No caso acima, o juiz extinguiu a punibilidade dos culpados em 16 de março de 1965, três anos após o início do mesmo.

Outro exemplo de perdão da punição era baseado na estratégia de assumir a culpa. Com um lobby bem montado entre os colegas, era possível ser dispensado das penalidades. Diante de uma bem circunstanciada defesa, muitas vezes, o presidente colocava para a assembléia a decisão de se punir ou não. Manuel Vieira, fiscal geral, não observou a lei deixando exceder o número de horas trabalhadas num serviço em salinas. Para esta infração, o presidente estipulou quinze dias de suspensão. O infrator pediu ao presidente que “lhe perdoasse aquele erro e não lhe suspendesse dos gozos sociais por 15 dias”. No sentido de evitar jurisprudência, o presidente negou o pedido. Entra em cena Maurício Rego que freqüentará muito estas páginas, fazendo a defesa de Manuel Vieira, apelando para “nobre diretoria para dispensar o companheiro e ao mesmo tempo o Snr. Presidente botar em votação para ver a opinião da assembléia”. Posta a questão em votação, o sócio “foi dispensado entusiasticamente pelos **irmãos de classe**”.<sup>300</sup>

Se a ênfase recair no entusiasmo dos estivadores irmanados na absolvição de um companheiro, não seria absurdo dizer que nestes momentos, para além de um espírito de corpo, se construía uma experiência no desenvolvimento de táticas para driblar as dificuldades apresentadas no seio da própria categoria, desencadeando nos trabalhadores

---

<sup>298</sup> Id. *ibid*, p.124v.

<sup>299</sup> Arquivo Geral do Fórum Dr. Alcimor Aguiar Rocha. Autos de Ação Crime. Caixa 99, nº 96, 1962 p. 1-3.

<sup>300</sup> SEPC/ ASE, de 21 de agosto de 1966. Livro 2. Camocim-CE. Grifos nossos.

uma percepção, senão de classe, no sentido mais tradicional, mas de um grupo bastante definido nas suas sociabilidades.

A reincidência, contudo, gerava a punição. Um dos campeões neste quesito era o sócio Maurício Rego. Suspenso pelo fiscal Raimundo Nonato Monteiro em incidente acontecido no local de trabalho, o mesmo andava dizendo que “ia comprar uma faca para matar alguém quando se achava suspenso do sindicato, e naquela época sua revolta era contra a pessoa do presidente”.<sup>301</sup> Por não ter comparecido àquela sessão que avaliaria o caso entre os dois litigantes, o presidente reafirma a suspensão do mesmo por estes motivos. Mais à frente retomaremos a trajetória desse sócio.

Na mesma linha de ameaças, o sócio Cândido Simplício de Farias traz para a assembléia o caso do novo sócio Euclides Gomes de Mello que puxara uma faca, atentando contra a vida de Antônio Nunes Chaves. Diante da atitude de alguns que queriam a eliminação do agressor, o presidente apelou “que a massa julgasse”. Interessante notar que nesse tribunal, não há um consenso quanto à punição dos companheiros. Talvez a condição de sócio novo de Euclides concorra para sua punição de 90 dias de suspensão, sem defesa. Não se coloca no registro os motivos da briga entre os dois, que, com certeza foram colocados na discussão. Pontifica apenas o fato de um neófito estivador atentar contra um veterano. O próprio presidente, ao ouvir uma proposta de suspensão de 60 dias para a pretensa vítima, advoga uma punição menor, o que acaba acontecendo, estabelecendo-se 30 dias de suspensão para Antônio Nunes Chaves.

Outro sócio, Expedito Balbino da Costa, insatisfeito pela distribuição das cotas da caixa da Semana Santa, que por questões internas foi dividida na véspera de Natal, dissera para o pagador que “era o jeito matar um sacana destes”. O caso de ter recebido menos é explicado pelo presidente pelo fato do mesmo ter se ausentado durante três meses “no período desta arrecadação e não lhe era cabível receber quota igual aos que não se ausentaram naquela época”.<sup>302</sup> O rateamento das cotas quase sempre era motivo de desavenças. Ressalte-se que a instituição da caixinha da Semana Santa era uma tradição no sindicato. Como a mesma era constituída a partir de descontos nas folhas de

---

<sup>301</sup> SEPC/ASO, de 29 de dezembro de 1957, Livro 1, p.10. Camocim-CE.

<sup>302</sup> Id. ibidem. Onze anos depois, Expedito Balbino da Cosa é eliminado do quadro social do SEPC “por falta de cumprimento dos deveres para com o Sindicato e abandonado já por mais de 2 anos”. SEPC/AAGE, de 15 de setembro de 1968, Livro 2. Camocim-CE.

pagamento dos sócios, várias reclamações eram feitas no momento da distribuição pelos problemas ocorridos durante a arrecadação.<sup>303</sup>

Os períodos de suspensões variavam de 05 a 90 dias. O guincheiro Francisco Guedes de Moura, pelo conjunto da obra (detratação da diretoria, embriaguez, dentre outros pequenos delitos acumulados) foi punido com suspensão de 35 dias, sendo alertado “de que pela primeira falta cometida seria eliminado do quadro social deste Sindicato”.<sup>304</sup> O tempo parecia se encarregar do esquecimento das ameaças. Dez anos depois, Francisco Guedes de Moura é advertido novamente para ter “mais responsabilidade no trabalho e respeito às autoridades sob pena de perder o lugar de guincheiro”.<sup>305</sup> Cabe ressaltar que todas as punições são referendadas pelos sócios em assembléia, sendo anunciada o período da suspensão em ata e comunicada à Delegacia de Trabalho Marítimo, Capitania dos Portos e Federação Nacional dos Estivadores. Às vezes, a cobrança de punição parte destes órgãos para ser referendada e observada pelo SEPC.

É o caso do sócio João Pinto Filho. Quando nomeado em sessão pelo presidente Manuel Gomes da Silva para ser o pagador, imediatamente foi lembrado por Maurício Rego que havia um impedimento registrado em ata contra a pessoa de João Pinto Filho. A leitura da ata em questão revelou que havia uma recomendação do “Sr. Tenente Otavio de Santana, fazendo uma advertência aos Estivadores que não votasse mais para o companheiro João Pinto assumir cargo nenhum neste Sindicato, pois ele não merecia confiança”.<sup>306</sup> Contudo, o fato de haver essa recomendação da autoridade superior não queria dizer que isso fosse um fato consumado.

Sintomática é a percepção dos trabalhadores dessa intromissão da autoridade no cotidiano sindical. Não sem efeito, quando, digamos assim, a classe estivadora ficava em estado de greve, essa era uma questão que ocupava a ordem do dia. Em novembro de 1961, um dos pontos de pauta das reivindicações explicadas pelo presidente ao plenário era de que “a Federação junto com os Sindicatos filados estão procurando extinguir a

---

<sup>303</sup> Outras vezes a criação era saudada “com alegria por todos os sócios presentes”. A arrecadação geralmente era feita com o desconto de 2% nos serviços de produção e escolhido um tesoureiro para administrar o dinheiro. SEPC/AAGE, de 12 de Abril de 1970, Livro 2. Camocim-CE.

<sup>304</sup> SEPC/ASO, de 09 de março de 1960, Livro 1, p.66. Camocim-CE. Ainda é citado em ata um ofício do Presidente dos Estivadores de Recife referindo-se à conduta de Francisco Guedes de Moura que trabalhou naquele porto. Contudo, o registro da ata não entra em detalhes sobre isso. SEPC/ASO, de 03 de março de 1962, Livro 1, p.129. Camocim-CE

<sup>305</sup> SEPC/AAGE, de 10 de maio de 1970, Livro 2. Camocim-CE.

<sup>306</sup> SEPC/ASO, de 31 de maio de 1959, Livro 1, p.26. Camocim-CE.

autoridade das Capitania dentro dos Sindicatos de Estivas”.<sup>307</sup> No caso em tela, há no mínimo um questionamento da autoridade interferindo na vida normal do sindicato, o que contesta a idéia da subserviência completa do aparelho sindical à estrutura de poder governamental.

Com efeito, alguns companheiros buscaram dar uma outra interpretação da leitura da ata, lançando protestos contra o impedimento do companheiro salientando que o que havia na ata era apenas um pedido do tenente e não uma imposição. Veridiano Rozendo da Cruz argumenta ainda que o fato de a ata estar assinada pelo próprio João Pinto Filho é uma confirmação de que o caso não tinha maior importância para o mesmo e se constituía apenas numa advertência. O fato é que na reunião do dia seguinte, convocada especialmente para nomear “outro pagador, que o companheiro João Pinto Filho não podia assumir”, o presidente levou em consideração a questão levantada pelo sócio Maurício Lacerda Rego na sessão anterior, pois se o nomeasse “poderia vir a recair alguma coisa sobre si”. O medo do presidente era ser punido por não observar uma recomendação da autoridade. Medos e discussões à parte, a nomeação do novo pagador recaí coincidentemente ou não sobre a pessoa de Maurício Rego.<sup>308</sup>

Ao assumir o novo cargo, Maurício Rego insinua com os presentes o porquê de haver tanta resistência quando se falava em mudança de pagador. Pergunta aos companheiros:

“Por que era que estes pagadores anteriores diziam que só tinham muito era trabalho e prejuízo, mas quando se falava em mudar um pagador não tinha um que entregasse satisfeito. Pois ele ia assumir a pagadoria e nos primeiros trabalhos ele sabia se dava prejuízo ou não e logo que fosse para mudar o pagador ele estava pronto a entregar.”<sup>309</sup>

Dentro deste aspecto das transgressões e punições, os pequenos furtos merecem uma apreciação. Estes delitos vão desde os roubos entre os estivadores, os desfalques dados na contabilidade do sindicato por presidentes, tesoureiros, fiscais, pagadores; ao desaparecimento de objetos do patrimônio do sindicato (neste caso, o SEPC), onde são

---

<sup>307</sup> SEPC/ AAGE, de 20 de novembro de 1961. Livro 1, p.121. Camocim-CE.

<sup>308</sup> SEPC/ASE, de 1 de junho de 1959, Livro 1, p.27. Camocim-CE.

<sup>309</sup> Id.ibidem. O pagamento dos trabalhos do pagador não era fixado. Normalmente, o que se adotava era o mesmo ficar com os “quebrados”, isto é, os centavos do que cada sócio auferia nos trabalhos, podendo o mesmo atender o seu número na chamada dos trabalhos normais da estiva. Por vezes, o pagamento era fixado em tantos centavos por cada sócio (0,25, 0,35 etc.) e majorados mediante aprovação da assembléia. Este mesmo sistema era usado para a elaboração das folhas de salário-família, já que o sindicato não tinha funcionários fixos para tal, podendo ser feito por um sócio ou particular.

acusados contínuos e outros funcionários. Além disso, alguns furtos maiores serão destacados por saírem da esfera de contorno da situação pelo sindicato e chegarem à justiça. Mesmo sendo prioritariamente analisada a documentação das atas do SEPC, os processos criminais envolvendo estivadores e outros trabalhadores constituirão a base para o desenvolvimento deste item.

No plano das infrações, uma das coisas mais temidas pelos estivadores era a colocação das penalidades na ficha sindical. A ficha limpa era um atestado de boa conduta, passaporte para o aceite em outros portos. Portanto, apesar das punições registradas no dia a dia do sindicato, eram raras aquelas que efetivamente iam fazer parte do currículo do estivador. Não foi o que aconteceu com Vanderley Aldemar Cavalcante, no entanto, ao subtrair do companheiro Pedro Lima sua carteira “com a importância de dez mil cruzeiros quando a bordo trabalhavam”. Mesmo tendo devolvido posteriormente a quantia surrupiada, o presidente fez ver-lhe que não o expulsava do sindicato por causa do Delegado dos Trabalhos Marítimos que lhe disse que não podia eliminá-lo, porém aplicou-lhe outra penalidade: fez registro do crime na ficha do associado.<sup>310</sup>

O caso, no entanto, teve outros desdobramentos. Vanderley Aldemar Cavalcante foi preso pela polícia três dias depois do roubo, quando se divertia numa festa dançante no Bairro do Cruzeiro, gastando o dinheiro subtraído do companheiro, que o denunciou, pois soubera que o acusado “se encontrava embriagado a perambular pela cidade, gastando a rodo dinheiro que não lhe pertencia”. Quando a polícia encontrou o acusado, ainda restava em seu poder a importância de Cr\$ 8.608,00. Por ser réu confesso e ter devolvido a quantia roubada, a defesa pede apenas a pena de multa no seu mínimo, “por se tratar de homem pobre e chefe de família”. Encerrando o caso quatro anos depois, a justiça se pronunciaria condenando o estivador a um ano de reclusão e multa de quinhentos cruzeiros, ao pagamento da taxa penitenciária e às custas do processo”.<sup>311</sup>

Vê-se que o roubo entre companheiros era considerado uma falta grave. A diretoria decide suspender Ademar Cavalcante por quinze dias e colocar na ficha do associado a “ocorrência do fato”. Não há nenhum registro da fala de Ademar Cavalcante em sua defesa. O registro do roubo na polícia talvez tenha influenciado uma decisão

---

<sup>310</sup> SEPC/ASO, de 17 de julho de 1960, Livro 1, p.82v-83. Camocim-CE. “O crime em tela ocorreu às 15 horas do dia 25 de junho p. passado, no porão do vapor ‘GUARANI’, surto no porto dessa cidade, onde trabalhavam diversas pessoas, particulares e estivadores, entre os quais, a vítima e o acusado”. Arquivo Geral do Fórum Dr. Alcimor Aguiar Rocha. Autos de ação crime. Caixa 106, nº 687, 1960, p.1.

<sup>311</sup> Arquivo Geral do Fórum Dr. Alcimor Aguiar Rocha. Autos de Ação Crime. Caixa 106, nº 687, 1960, p.1, 40 e 43.

mais dura da diretoria do SEPC como o preenchimento da ficha do associado, no sentido de conter este tipo de ato indisciplinar, além de insinuar que o infrator tenha recebido a punição como dos males o menor, visto que escapara de ser expulso.<sup>312</sup>

Em outras oportunidades, o acusado não comparecia à sessão que resolveria seu caso. Na sessão de 14 de agosto de 1996, o presidente colocou em pauta o sumiço do relógio do sindicato atribuído ao sócio Manuel Gomes da Silva. Dizendo ter-lhe convidado para “ouvir a sessão e saber o que estava ocorrendo contra sua pessoa, sobre o relógio do sindicato que ele deu fim”, o presidente colocou o caso para os sócios decidirem. Mesmo à revelia do acusado, ficou decidido que “de qualquer maneira ele tinha que pagar o relógio”.<sup>313</sup> A maioria dessas acusações recaía sobre os sócios nomeados como contínuos do sindicato, que tinham a função de zelar pela sede social. Geralmente, quando mudava a diretoria, o presidente empossado destituía o antigo contínuo. Foi o que ocorreu com Carlos Paulino de Sousa, substituído por Caetano Menezes de Araújo. Durante a gestão de Carlos Paulino de Sousa, o novo presidente afirmou ter sumido “vários objetos que pertenciam ao Sindicato, embora que não se possa afirmar que foi ele, pois no mesmo período de sua função como contínuo a chave permanecia uns dias na mão do Snr. Raimundo Monteiro”.<sup>314</sup> Como se pode observar, os argumentos de acusação às vezes eram muito precários e subjetivos.

A constatação de desfalques na contabilidade do SEPC quase sempre se dava de uma administração para outra por ocasião da prestação de contas e, invariavelmente, havia sempre algum sócio que qualificava os acusados de ladrões. Esse adjetivo, nessa situação, parecia ter uma conotação maior, visto que o sujeito era acusado de roubar toda uma classe, o “suor dos outros”, diferentemente daquela circunstância do sócio ser advertido numa sessão por ter desviado alguma mercadoria dos porões dos navios. A relação pode ser óbvia, contudo, aparece com certa freqüência nos registros do sindicato.

Todavia, antes de se entrar nos conflitos gerados pela malversação, segundo acusaram uns, ou mesmo nas armadilhas da escrita contábil que muitos caíam por inexperiência como asseveravam outros, havia momentos que o “jeitinho” era consenso entre os estivadores, discutidos em assembléia, registrado em ata, no sentido de driblar a burocracia ou mesmo as dificuldades que enfrentavam na manutenção do sindicato. Mesmo sendo um procedimento ilegal, o mesmo fica registrado podendo ser objeto de

---

<sup>312</sup> Id. *ibid*, p.83.

<sup>313</sup> SEPC/ASE, de 14 de agosto de 1966, Livro 2. Camocim-CE.

<sup>314</sup> SEPC/AAGE, de 05 de maio de 1968, Livro 2. Camocim-CE.

apreciação de algum órgão fiscalizador, mas, parece não preocupar ninguém face à riqueza de detalhes com que se narra a transação aprovada, conforme descrição a seguir.

Havia uma verba destinada para a compra do material de proteção passada ao sindicato pela Marinha Mercante, evidentemente para ser gasta entre luvas, botas e outros apetrechos que seriam utilizados pelos estivadores nos locais de trabalho. Contudo, na hora do aperto, tal dinheiro era remanejado para outras demandas. Na reunião de 15 de fevereiro de 1970, ficou acertada a compra de 150 pares de luvas. Na sessão seguinte é apresentada uma explicação sobre tal compra em forma de emenda, ao final da ata:

Onde se lê 150 pares de luvas, deve-se salientar que esse número é apenas para constar em recibo para ser dado entrada a comissão da Marinha Mercante, pois, de acordo com a proposta apresentada pelo Presidente da classe, o número real da compra é apenas 80 pares, ficando o numerário equivalente aos 70 pares, para o material doméstico como seja: 26 pratos, 26 colheres e 26 canecas e ainda contribuir com Cr\$100,00 (cem cruzeiros) para custeio da viagem dos portadores da compra.<sup>315</sup>

A compra realizada em Fortaleza foi além dos utensílios de cozinha. O tesoureiro Francisco Ferreira Sobrinho prestou contas da viagem onde comprou “uma máquina de escrever, 80 pares de luvas, uma máquina de grampear papel, 100 fichas e um carimbo de cópia”, além de ter tido uma reunião com o Delegado do Trabalho sobre “o assunto dos livros a fim de legalizar os mesmos”.<sup>316</sup> O material de proteção, conseguido com muita dificuldade pelos estivadores em suas lutas para melhorar as condições de trabalho, possuía, no entanto, outras serventias..

Muito antes dessa transação consentida e aprovada, o material de proteção já havia sido motivo de discussão nas assembleias do SEPC, o que, por outro lado, revela o uso e as apropriações que os trabalhadores realizavam. Por mais de uma vez, chegou ao conhecimento da direção do sindicato o desvio do uso desse material. Em 1960, por exemplo, dois sócios já se encaminhavam rumo ao Rio de Janeiro com uma documentação comprobatória de desvio de material de proteção com o objetivo de denunciar a diretoria de então, quando foram interceptados em Fortaleza pelo representante da Federação Nacional dos Estivadores, José Lopes da Silva. Dizia o

---

<sup>315</sup> SEPC/AAGE, de 25 de fevereiro de 1970, Livro 2. Camocim-CE.

<sup>316</sup> SEPC/AAGE, de 01 de março de 1970, Livro 2. Camocim-CE.

companheiro, naquela ocasião em que visitava o SEPC, que procurassem resolver o caso internamente visto que pegaria muito mal uma denúncia daquele tipo para a classe, pois a luta para se obter esse direito tinha sido muito árdua.<sup>317</sup>

Um outro tipo de problemas bastante corrente no SEPC era as acusações de malversação do dinheiro ou a má gestão dos recursos. Quase sempre estes problemas aparecem quando da transição de uma diretoria para outra, como o esquecimento ou a maneira relapsa em não pagar as taxas ou empréstimos devidos. É o que coloca em discussão o presidente Maurício Rego a respeito de uma dívida de Cr\$ 3.500,00, cobrada pelo Sindicato de Estivadores de Fortaleza, contraída pelo presidente anterior Raimundo Nonato Monteiro em nome do sindicato. A maioria deliberou que “a referida importância ser paga pelo próprio Raimundo Nonato Monteiro com a arrecadação pelo Sindicato de 15% de seus proventos dos serviços de estiva”.<sup>318</sup> Não há maiores referências sobre o débito feito pelo acusado.

Se para alguns, o débito era descontado nos serviços de estiva, outros conseguiam se safar do pagamento de dívidas. Quando atuou como interventor, o sócio Antônio Marques de Carvalho, alegando desconhecimento, apontou seu nome para os serviços de estiva e que veio a saber da incompatibilidade quando “já havia ganho a referida importância, e de acordo com a autoridade competente ficou com a obrigação de devolver ao Sindicato a referida importância de Ncr\$ 449,75 e em obediência já pagou Ncr\$ 129,75”. O que ele apelava através do presidente Veridiano Rosendo da Cruz era a dispensa de Ncr\$ 320,00. Posta em apreciação, a apelação do ex-interventor foi acolhida de forma entusiástica e unânime pelos sócios presentes “como gratidão e reconhecimento pelo o muito que o Sr. Administrador fez pela classe no desempenho de sua missão que, como resultado, deixou no seio da classe a moral, a honestidade, a organização e o conceito. Enfim, foi um interventor exemplar”.<sup>319</sup>

Jurisprudência é jurisprudência. Na mesma sessão alguém levantou o caso idêntico envolvendo o ex-presidente José Maria de Carvalho, talvez parente do ex-interventor, que também foi dispensado de uma dívida de Ncr\$ 110,74, ficando apenas com a obrigação de pagar Ncr\$ 35,00. É nítido que o perdão das dívidas nestes casos

---

<sup>317</sup> SEPC/AAGE, de 24 de janeiro de 1960, Livro 1, p. 51. Camocim-CE.

<sup>318</sup> SEPC/ASO, de 18 de janeiro de 1962, Livro 1, p.124. Camocim-CE.

<sup>319</sup> SEPC/AAGE, de 12 de abril de 1970, Livro 2. Camocim-CE. O referido sócio agradece aos companheiros a dispensa do “débito dele por inexperiência”, na Sessão de Assembléia Geral do dia 24 de maio de 1970. SEPC/AAGE, de 24 de maio de 1970, Livro 2. Camocim-CE.

estava associado com um julgamento favorável das administrações dos perdoados. O companheirismo, nesses momentos, parece ultrapassar o simples espírito de grupo ou de classe, aferindo também um reconhecimento dos mesmos expressos no que entendem como *moral, honestidade e organização*.<sup>320</sup>

Embora que defendessem estes princípios para justificar uma dispensa de débito de um companheiro, pequenos dribles na fiscalização, com a conivência ou não de funcionários do sindicato ou de outros órgãos, eram dados no sentido de se beneficiar com algum dinheiro. Vale frisar que estes expedientes aparecem nas atas mais como uma esperteza do fraudador do que propriamente um plano armado com outras pessoas. Descoberta a tramóia, o sócio era identificado, advertido e às vezes punido. Por outro lado, eram sugeridas medidas para melhorar a fiscalização desses delitos.

O guincheiro Francisco Guedes de Moura já freqüentou estas páginas em relatos de indisciplina. Desta vez, ele aparece como pivô de uma história onde usa de artimanhas para receber dinheiro das caixas de pecúlio. Primeiramente, disse ter morrido “um dos seus familiares”, provavelmente um filho, para obter dinheiro do pecúlio das crianças. Em outra oportunidade, conseguiu que o presidente fizesse um pagamento “dizendo que sua senhora tinha sofrido um aborto”.<sup>321</sup>

Descoberto algum tempo depois “sua safadeza”, o presidente fez uma consulta às autoridades competentes que lhe informaram que isso era “caso de processo e 24 horas de prisão”. Talvez mais preocupado em repor o desfalque dado nas caixinhas, o presidente preferiu ou sugeriu uma outra solução “dispensando tudo isto e ficando o Sr. João Guedes de Moura, seu irmão a pagar a conta que deu a importância de Cr\$ 5.000,00 cruzeiros”. Usando das prerrogativas estatutárias, o presidente ainda pune o infrator com sessenta dias de suspensão.<sup>322</sup>

Francisco Pereira da Silva foi outro sócio que por algum tempo tapeou o sindicato e a previdência. Denunciado por outro sócio, foi descoberto que o acusado vinha recebendo o “salário de família com o filho morto”. Avaliado pelo agente do INPS como sendo um roubo, portanto, um “caso de processo e prisão”, o sindicato, através da assembléia, resolve o caso do sócio relapso: “ele vai trabalhar para pagar (...) salário de

---

<sup>320</sup>SEPC/AAGE, de 12 de abril de 1970, Livro 2. Camocim-CE.

<sup>321</sup>SEPC/ASE, de 14 de março de 1965, Livro 1, p. 192. Camocim-CE.

<sup>322</sup>Id. *ibidem*.

família ele faz, mas não recebe (...) e fica sujeito a todas estas penalidades”.<sup>323</sup> Observa-se que mesmo sendo considerados casos graves, há uma preocupação do sindicato em resolver os delitos internamente e evitar que sejam levados à justiça.

Mais uma vez, vê-se claramente a intenção de se preservar a reputação da categoria. Nisto parece haver também certa tolerância dos órgãos lesados (sindicato e INPS, nestes casos) que se contentam com o pagamento dos desfalques. Na tentativa em diminuir estes pequenos golpes, sugestões são dadas no sentido de coibi-los. Para o primeiro caso relatado, o sócio Joaquim Paulo da Silva sugeriu que se “devia criar um fiscal para isto, então o Sr. Presidente criou o fiscal geral do sindicato para fiscalizar todos aqueles que precisassem de pecúlio. O Sr. Tesoureiro só despacha depois que o fiscal ordenar e assim ficou deliberado”.<sup>324</sup> O grande problema era, numa emergência, para um caso que realmente demandasse o direito e a urgência do pagamento do pecúlio, encontrar o fiscal geral e o tesoureiro para uma solução rápida.

O funcionamento das caixinhas era por deveras criticado e motivo de muitas desavenças no sindicato. Baseada na arrecadação de 6% dos serviços de produção, criou-se a caixinha da farmácia para auxiliar os sócios no caso de doenças. O assunto veio à baila por ocasião de um abaixo-assinado encabeçado pelos “socialistas” do sindicato junto à Capitania dos Portos. Feita inicialmente para se discutir a extinção de uma outra caixa – a dos 4% para manutenção do sindicato, o problema da caixinha da farmácia acabou tomando espaço na reunião em que estava presente o Capitão dos Portos José Honorato Feitosa. Presidindo os trabalhos, o capitão deu a palavra aos responsáveis pelo abaixo-assinado, fazendo uso dela o sócio João Guedes de Moura, dizendo “que esta caixa não vem auxiliando os associados porque quando um sócio precisa o Sr. Presidente diz que não tem e assim sucessivamente desta forma resolvemos acabar”. Outros sócios não atendidos com pedido de medicamentos confirmaram as palavras do companheiro. Francisco Maximiano foi mais além, levantando-se e mostrando ao capitão “parte do seu corpo que realmente necessitava de auxílio da dita caixa de remédio”.<sup>325</sup>

A questão das caixinhas era muito oscilante. Ora se cria, ora se extingue ao sabor das necessidades do sindicato e dos sócios. Pela leitura da ata que trata do caso anterior, cujo objetivo era extinguir a caixa dos 4%, os argumentos dos associados eram de que

<sup>323</sup> SEPC/AAGE, de 05 de julho de 1970, Livro 2. Camocim-CE.

<sup>324</sup> SEPC/AAGE, de 14 de março de 1965, Livro 1, p.192. Camocim-CE.

<sup>325</sup> SEPC/ASE, de 12 de fevereiro de 1967, Livro 2. Camocim-CE.

“já são decorridos 7 mezes e ainda não se viu o Sr. Presidente fazer couza alguma com este dinheiro”. Não fica claro se a mesma foi extinta simultaneamente com a caixinha da farmácia ou se uma ou outra, posto que, colocada em votação pelo capitão dos portos, os sócios “responderam entusiasticamente que de qualquer maneira era para acabar e assim ficou decidido com a ordem da autoridade competente e a unanimidade dos socialistas deste sindicato”. Creio que pela forma “entusiástica” com que foi registrada a decisão da assembléia pressupondo uma vitória política dos “socialistas” no seu pleito de acabar com a caixa dos 4%, a caixinha da farmácia também tenha sido abolida, apesar das ponderações do sócio Maurício Rego de que os “sócios iam decerto se arrependerem, mas se eles queriam assim, assim poderiam ficar”.<sup>326</sup>

Outrossim, o expediente de se criar caixas (afora a que foi destinada para manter as despesas do sindicato) tinha um caráter assistencialista. Em determinados momentos, principalmente quando existia uma boa demanda de trabalho no porto, as mesmas eram criadas para comprar remédio, ser distribuídas na Semana Santa, ou eram aumentadas em suas taxas, como a do pecúlio funeral. De uma maneira estratégica, essa era uma forma de minorar as dificuldades enfrentadas no cotidiano dos trabalhadores ou talvez superar a falta de políticas sociais naquele tempo. Contudo, o mau uso desses recursos, como era de se esperar, gerava problemas como os descritos acima. O próprio Maurício Rego, quando presidente em 1961, propõe a extinção da caixa da farmácia,

... por motivos de irregularidades havidas por parte de vários associados se julgarem com mais direito do que os outros (...) então o Presidente perguntou se a maioria queria permanecer nesta situação de contribuir só para essa meia dúzia de companheiros que não respeitam o direito dos outros ou acabar com a citada caixa, tendo a maioria contra 2 votos deliberado para ser extinta essa caixa visto ela só trazer benefício permanentemente para uma dúzia de associados e sem motivo justo.<sup>327</sup>

Como se pode perceber, a noção de direito a um benefício é questionada pelo próprio presidente, logicamente que, diferentemente daquele outro exemplo citado acima, ele não tinha poder sobre o uso dessa caixa. É que na criação das caixas, os próprios sócios definiam quem seria o tesoureiro da mesma, podendo ser alguém da diretoria ou não. Neste caso, o que ele faz é detectar um problema e coloca para os

---

<sup>326</sup> Id. *ibidem*.

<sup>327</sup> SEPC/AAGE, de 17 de dezembro de 1961, Livro 1, p.122. Camocim-CE.

associados a continuação ou não da caixa, visto que a arrecadação é feita diretamente nos proventos dos trabalhadores, cuja contabilidade passava pelas contas do sindicato. Acredito que essa preocupação passava pelo fato de que a não satisfação completa de um direito proporcionado pelas caixas acabava por respingar no conceito da administração sindical.

Outras iniciativas de caráter assistencialista eram tomadas esporadicamente. Quando presidente, Maurício Rego conseguiu com o prefeito terrenos no Cemitério Público para construir vários túmulos.<sup>328</sup> Como contrapartida, franqueou o uso da sede social do sindicato para a Prefeitura colocar duas professoras para lecionar, desde que as mesmas sejam filhas de estivadores. No quesito educação, há ainda tentativas de se estabelecer uma parceria com a Capitania dos Portos para preparar filhos de estivadores para ingresso na Marinha.<sup>329</sup> Pelo lado do governo, o sindicato foi beneficiado por algum tempo por um programa denominado PEBE - Programa Especial de Bolsa de Estudos, para serem distribuídas com os filhos dos estivadores.<sup>330</sup>

Até agora se analisou como as transgressões e punições faziam parte do universo sindical, mostrando as disputas internas e externas que muito informam sobre o mundo do trabalho da cidade, assim como se dava a percepção dessas transgressões e punições pelos trabalhadores e suas táticas de sobrevivência e subversão desse ordenamento que permeava o aparelho sindical. A seguir, se dará destaque para as relações de trabalho que, embora mediadas pelos sindicatos em muitos aspectos, ocorriam prioritariamente no “chão do cais, dos trapiches e das salinas”, procurando buscar suas diferenciações e semelhanças na execução das tarefas identificadas com as categorias profissionais respectivas.

---

<sup>328</sup> SEPC/AAGE, de 28 de maio de 1961, Livro 1, p.104. Camocim-CE. Não ficou claro no registro das atas se os túmulos seriam destinados a estivadores ou para uso comercial do sindicato.

<sup>329</sup> SEPC/ASO, de 26 de novembro de 1960, Livro 1, p.91. Camocim-CE.

<sup>330</sup> SEPC/AAGE, de 28 de junho de 1971, Livro 2. Camocim-CE.

### 3. As visões sobre o mundo do trabalho. Encantos e desencantos.

*Aqui tinha serviço à vontade. (...) tinha estivador que fazia era se esconder para num trabalhar, porque não agüentava mesmo, ninguém agüentava trabalhar dia e noite, o serviço era muito pesado (...) depois foi caindo, caindo, aí acabou....*<sup>331</sup>

Aparentemente, parece haver uma linha demarcatória neste aspecto, se entendermos que a documentação e o testemunho dos trabalhadores informam favoravelmente sobre um tempo de muito trabalho na cidade. A demarcação se dá pela avaliação de que hoje a cidade não oferece mais frentes de trabalho como naquela época. Por outro lado, as condições e as relações de trabalho a que estavam submetidos faz pensar até que ponto aquela intensa movimentação no porto e na ferrovia lhes era favorável. Destarte, buscamos, neste item, aprofundar a análise dessas condições e penetrar um pouco no cotidiano dessas relações, seja em Camocim ou em outros lugares, buscando em cada indício, deixado nas pegadas dos registros, as angústias, os sofrimento, as alegrias, a solidariedade e as dificuldades de relacionamento com as outras categorias profissionais.

As rivalidades, embora não muito exacerbadas e amenizadas em diversos momentos de conagração, afloravam na divisão do trabalho em suas oscilações de maior ou menor movimento no porto. Estivadores, portuários e salineiros são operários que se constituíram no “chão do cais”<sup>332</sup> e, por suas especificidades, acabaram desenvolvendo uma hierarquia de trabalho na lida diária que provoca especializações, advindo, daí, preconceitos e aspirações e, conseqüentemente, remunerações diferentes pelo trabalho executado.

<sup>331</sup> Francisco Laurindo de Menezes, estivador aposentado. Entrevista realizada em 2000. Camocim-CE.

<sup>332</sup> Expressão inversa ao “chão da fábrica” para designar a formação da classe operária na indústria. Como não ocorreu industrialização em Camocim, o porto, juntamente com a ferrovia, apresentam-se como lugares da formação de um operariado urbano em Camocim. A mesma relação José Bento Rosa da Silva faz com o Porto de Itajaí-SC. SILVA, José Bento Rosa da. *Op. cit.*, p.43.

O exercício das tarefas executado por cada uma dessas categorias acaba por criar certa gradação de *status*<sup>333</sup> no cotidiano dos serviços. A gradação forçosamente gerava diferenciações quanto ao tipo de serviço prestado, contribuindo, assim, para a individualização das ações das entidades de representação desses trabalhadores no porto. Claro que esta não é uma relação de causa e efeito, visto que, em muitos momentos, eles estavam juntos na reivindicação por melhores condições, sendo que o trabalho no cais, nos trapiches e nas salinas era penoso para todos.

Um outro fator que define essa diferenciação surge também pela necessidade da organização das categorias para reivindicarem seus direitos sociais. Em Camocim, isso se deu em meados de 1930, segundo Francisco das Chagas de Carvalho, pois antes “se pegava trabalhador aí na marra na beira da praia”. De forma simples, o trabalho era assim dividido: os portuários faziam a estiva terrestre, isto é, traziam as mercadorias dos armazéns para o cais e/ou trapiches para serem embarcadas nos navios. A estiva marítima era realizada pelos estivadores marítimos organizados em ternos, geralmente quatro homens no convés do navio e oito no porão, que arrumavam a carga dentro do navio. Já o salineiro atuava na produção do sal realizando também as operações de transporte e embarque do produto para os navios, operações estas que também eram realizadas por portuários e estivadores em algumas ocasiões.

As diferenciações nas atividades levavam também a uma diferenciação na remuneração dos trabalhadores. Os estivadores ganhavam um pouco mais, pois trabalhavam pela produção da tonelagem embarcada ou desembarcada, dividida para um terno de doze pessoas. Já os portuários, ganhavam menos, visto que necessitavam de um terno maior para realizar seu trabalho de estiva terrestre. Pode-se dizer também que a produção destes trabalhadores estava muito limitada às condições estruturais do porto de Camocim. O esforço realizado pelos trabalhadores era praticamente manual, aliás, a introdução de um mínimo de mecanização nos portos brasileiros é algo bastante recente. Alguma aparelhagem nas atividades de embarque e desembarque estava restrita aos navios de médio porte que atracaram por algum tempo no porto. No SEPC, por exemplo, pela natureza de seu trabalho de estiva marítima, existia uma lista de guincheiros.

---

<sup>333</sup> Sobre a questão do *status* no seio operário, ver: Aristocracia operária reexaminada In: HOBBSAWM, Eric J. *Mundos do Trabalho*. Novos estudos sobre História Operária. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000, p. 323-356.

Continuamente, os órgãos fiscalizadores chamavam os trabalhadores para os famosos exames de robustez.

Muito desse universo do trabalho que envolve uma mistura de orgulho e nostalgia, com algumas pitadas de indignação, será baseado no relato dos próprios trabalhadores. Segundo Francisco das Chagas de Carvalho, ex-presidente do SEPC, a organização do trabalho de estiva teve início com a família Bento, “... o Zeca Bento, Alfredo Rosendo da Cruz, o Velho Joaquim Duqueza de Carvalho que era meu avô, o Odilon Rocha e tantos outros”. Aliás, vale ressaltar esse aspecto familiar nos sindicatos dessa categoria, sendo uma das condições para ingresso no sindicato.<sup>334</sup> O próprio depoente é da terceira geração de estivadores no SEPC, tendo já um filho trabalhando no Porto do Mucuripe em Fortaleza. No seu dizer isso é “quase uma dinastia”, ressaltando o caráter hereditário da profissão.<sup>335</sup> Aliás, essa também é uma prerrogativa no Sindicato dos Portuários. Em algumas condições, admitiam-se particulares, isto é, pessoas que já trabalhavam como avulsos no porto, porém a admissão era feita com muita discussão e só depois de serem satisfeitas as carências dos filhos de estivadores ou portuários.

O peso das cargas, portanto, era uma questão que provocava reclames incessantes nas categorias que trabalhavam no porto. O portuário aposentado Jaime Silva dos Santos reclamava da relação peso *versus* preço pago: “Como era que o trabalhador podia subir com 90 ou 100 quilos por Cr\$14,00? Por isso era que havia dificuldade dos associados para o trabalho, porque se o peso fosse normal não havia dificuldade se o peso fosse 50 ou 60 quilos”.<sup>336</sup> Mesmo o preço não compensando, segundo a reclamação do portuário, fica evidente o peso excessivo das cargas a que estavam submetidos a carregar, como também um fator que afugentava os homens do trabalho.

A obrigação de trabalhar é enfatizada tanto nas atas como nos depoimentos dos trabalhadores. Para o sindicato, era dever de o associado responder todas as chamadas, não podendo, assim, rejeitar serviço. Para os patrões, a lógica era a da relação custo benefício, quanto menos tempo nas atividades de embarque e desembarque dos navios e, conseqüentemente, sua permanência no cais era melhor. O trabalho obrigatório se tornava mais penoso ainda, dependendo do capitão dos portos de plantão. Luís Damião de Oliveira, ex-portuário, relembra essa fase difícil:

---

<sup>334</sup> Outras condições para ingressar nos sindicatos de estivadores previstas na CLT eram: ser reservista de 1ª categoria e filho de ex-combatente.

<sup>335</sup> Francisco das Chagas de Carvalho, estivador aposentado. Entrevista realizada em 2000. Camocim-CE.

<sup>336</sup> STSPC/ AAGE, de 07 de fevereiro de 1982. Livro 1, p. 15.

Cansei de quando davam 11 horas a gente largar para pegar as lanchas, a gente cansado e a gente era obrigado a trabalhar (...) largava às 11 horas pra pegar às 12 horas. Quando chegava aquela horinha a gente tava deitado nos pés das paredes nos armazéns descansando, o Capitão dos Portos chegava e largava os pés. Levanta! Já ta na hora de começar o serviço. E aí a gente ia pra trabalhar, noite e dia e era obrigado a gente trabalhar (...) o Capitão dos Portos era ruim que só o caramba  
 ....<sup>337</sup>

O autoritarismo do agente da Capitania dos Portos realçada na citação anterior guarda uma íntima relação com os tempos da ditadura. Na sua forma de apreender as conjunturas nacionais relacionadas ao mundo do trabalho a que está sujeito, o depoente compara estes momentos reproduzindo o que lembra ou elabora da fala da autoridade aludida: “Vocês pensam que nós estamos mais naquele tempo? Não estamos mais naquele tempo não, agora quem manda é as Forças Armadas (...) Agora o João Goulart tendo saído fora, agora quem manda é nós”.<sup>338</sup> Ao obrigá-los a uma carga de trabalho extenuante, há na relembração do portuário uma nítida contraposição entre dois modelos de governo que atinge o descanso do trabalhador. Com efeito, Luís Damião de Oliveira, sindicalista, ex-presidente do Sindicato dos Portuários de Camocim, sabia a diferença entre estes dois projetos governamentais, o que muito media sua fala.

Não se quer, no entanto, enfatizar um saudosismo desse tempo e embarcar numa “nostalgia dos apitos” (dos vapores, navios, trens e outras sirenes), sempre a ecoar nos ouvidos daqueles que relembram e remetem a este passado uma referência de progresso na cidade. Isto, certamente, não daria conta de outras esferas do cotidiano citadino que se quer recuperar. Contudo, necessário se faz associar este tempo perdido com o tempo da organização da militância dos trabalhadores nos espaços de trabalho, seja ligada a uma agência institucionalizada ou não.

Efetivamente, é no recorte temporal de 1920 a 1950 que se concentrou a organização dos portuários em outros portos do Brasil. Embora que, nos anos 1960, os trabalhadores em Camocim também incorporassem em seu imaginário e nas discussões muito do que se falou sobre um país prestes a se tornar “uma república sindical”<sup>339</sup>, e, posteriormente ao golpe de 1964, tenham adotado táticas de sobrevivência dentro do

<sup>337</sup> Luís Damião de Oliveira, portuário aposentado. Entrevista realizada em 2000.

<sup>338</sup> Id. *ibidem*.

<sup>339</sup> Desnecessário seria fazer um panorama dos anos conturbados da Era Jango, contudo, uma variada historiografia aborda o tema da efervescência daqueles dias.

*establishment* da ditadura. É no primeiro intervalo, principalmente na década de 1930, que se dá a origem dessa organização sindical que perdura até hoje. Camocinenses, como Sotero Lopes, vivenciaram estas lutas nas suas andanças de marinheiro e deu sua contribuição na organização de entidades locais. A conjugação de trabalho entre o porto e a ferrovia também foi salutar para esta troca de informações. Dizia-se em trabalho anterior:

O Sindicato dos Trabalhadores do Porto e a União dos Empregados na Estrada de Ferro surgem como as primeiras tentativas de organização dos operários na década de 30. Os ferroviários, antes da fundação do Partido Comunista em Camocim em 1928, já tinham experimentado uma greve em 1914, contra a arrendatária inglesa da Estrada de Ferro de Sobral – The South American Railway Construction Limited – que pretendia pagar somente três dias pelo trabalho de uma semana.<sup>340</sup>

Não se sabe da ligação desse acontecimento com os movimentos grevistas observados na Primeira República, mas, demonstra a capacidade de organização dos trabalhadores e derruba mitos criados pela historiografia de subordinação da classe, da incapacidade de interpretação das conjunturas, dentre outras coisas atribuídas ao movimento operário brasileiro. Este episódio, certamente iria iniciar uma tradição da categoria dos ferroviários, que brotaria em outros momentos onde as relações de trabalho na ferrovia se tornariam adversas, indicando uma consciência de luta por seus direitos. Quanto à greve anunciada acima, os ferroviários saem vencedores e o pagamento integral foi restabelecido.<sup>341</sup>

Estes fatos traduzem uma rede de relações explicadas por uma variedade de componentes, experiências de lutas, que, no dizer do historiador inglês Edward P. Thompson, não ocorrem somente nas ditas agências institucionalizadas como os partidos, sindicatos, associações, mas também junto das pessoas comuns que podem guardar parte de uma memória de uma classe.<sup>342</sup> Um pouco dessa memória ainda circula entre os trabalhadores e moradores mais antigos da cidade. São flashes de acontecimentos que se tornam mais distantes e mais reelaborados com o passar dos tempos. Sem muitos objetos que ajudem a preservar fisicamente essa lembrança dos áureos tempos da ferrovia e do porto, as pessoas parecem se agarrar nos restritos espaços

<sup>340</sup> SANTOS, *Op. cit.*, p.59.

<sup>341</sup> Lustosa da COSTA. Greve, *Jornal Diário do Nordeste*, Fortaleza, 04/09/96, p. 4.

<sup>342</sup> THOMPSON, E. P. *A Formação da Classe Operária Inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

físicos desse conjunto, a maior parte em ruínas, funcionando mesmo assim como “lugares de memória”, na concepção aplicada pelo historiador Pierre Nora.<sup>343</sup>

O desfiar das lamentações não era somente contra o autoritarismo vigente em tempos de ditadura, mas também contra as condições impostas pelos patrões, representados pelos agentes das companhias que atuavam em Camocim. A maioria das reclamações se dava pela demora do pagamento do serviço executado, provocando transtornos nas finanças dos sindicatos e dos trabalhadores. Por exemplo, estivadores reclamam da “embromação” dos agentes da SNAPP em realizarem o pagamento de um serviço já feito em um dos seus navios.<sup>344</sup> Por vezes, a questão era a cobrança de adicionais. Ofícios enviados às companhias eram lidos em sessão para o conhecimento dos sócios. A Exportadora de Sal S.A. não pagara os adicionais do N/M Virginia.<sup>345</sup>

De alguma forma, os estivadores tinham poder de barganha. No caso em tela, em reuniões posteriores decidem que não mais trabalhariam nos navios dessa companhia “enquanto não se recebesse os nossos adicionais, pois que tínhamos ordens da Federação Nacional dos Estivadores para não prestarmos mais contas com a Marinha Mercante”.<sup>346</sup> Isto é, o fato das companhias precisarem do beneplácito do sindicato para regularizarem suas transações junto à Marinha Mercante dava ao mesmo o direito de pressionar quando se sentiam lesados.

Em outra ocasião, a pendenga se deu pela diferença de tonelagem embarcada. Enquanto que o agente da Companhia Martinelli queria pagar somente o valor referente ao serviço de 1.266 toneladas de sal embarcadas no navio *Dom José*, os estivadores afirmavam que foram 1.416, confirmados pelo presidente do Sindicato dos Trabalhadores na Indústria e Extração do Sal, Sr. Olimpio Moreira. Posto o caso em votação, ficou decidido que “a massa estivadora teria que receber integral”, e que o presidente não assinaria os papéis dessa transação enquanto não fosse resolvido o caso.<sup>347</sup> Nos depoimentos, a fama de maus pagadores de alguns agentes ainda hoje perdura. Luís Damião de Oliveira relata sobre isso:

---

<sup>343</sup> NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. In: *Projeto História*. Revista do Programa de Estudos dos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP, São Paulo, n.10, 1993.

<sup>344</sup> SEPC/AAGE, de 17 de dezembro de 1961, Livro 1, p.122. Camocim-CE.

<sup>345</sup> SEPC/AAGE, de 26 de abril de 1970, Livro 2. Camocim-CE.

<sup>346</sup> SEPC/ASO, de 04 de setembro de 1962, Livro 1, p.137v. Camocim-CE.

<sup>347</sup> SEPC/ASO, de 19 de junho de 1962, Livro 1, p.134. Camocim-CE.

Num tinha medo de patrão (...) eu pegava a Consolidação das Leis do Trabalho, aí eu chegava e mostrava que era obrigado e tal de qualquer maneira. Esse Alfredo Coelho, o pai do Edílson, eu ia cobrar (...) uma vez ele me deu cinco minutos pra mim sair de dentro da loja dele porque eu cobre. (...) ele não gostava de pagar não. Nesse tempo eles é quem mandavam, o capitão era da banda deles, quando prendia raspava a cabeça do cara e era o maior.<sup>348</sup>

Percebe-se na fala do portuário um aspecto bastante singular da noção do direito. Se a CLT foi imaginada com a intenção de regulamentar as relações entre patrões e empregados no sentido de buscar a harmonização dessas relações, a mesma serve de bastião pelo líder sindical a exigir os direitos a serem pagos pelos empregadores. O trabalhador mostra a letra da lei para o patrão que resiste em pagar, que pode até mandar prender, porque detentor de poder político e de polícia, poder sobre as autoridades constituídas, subservientes a ele. A lei também é evocada por ofícios do SEPC enviados ao agente Edílson Coelho da Casa Coelho Veras & Cia Ltda. “solicitando a brevidade nos pagamentos da referida agência e formulando obediência ao artigo 261 da CLT e seus parágrafos cuja atitude já obedecida pelas demais agências locais”.<sup>349</sup>

Muitas são as histórias de mandos e desmandos dos coronéis da política local, detentores do poder econômico, influentes comerciantes e representantes das companhias nacionais e estrangeiras, atuando diretamente no mundo do trabalho, quase sempre imprimindo suas próprias regras. Arremata o depoente sobre essa fama notória que marcou e ainda marca a família Coelho: “Era duro pra gente receber o dinheiro das pessoas, aí o Edílson, esse Edílson que ainda hoje é vivo dizia: - Grude, deixa aí comigo que depois eu acerto (...). Pra receber o dinheiro desse pessoal era duro!”.<sup>350</sup>

Contudo, não somente os problemas externos tomavam conta das rodas de conversas e nas sessões dos sindicatos. A escassez de trabalho no porto aliada aos poucos proventos dos aposentados gerariam conflitos internos. O fato de o estivador, o portuário ou mesmo o salineiro estarem aposentados não extinguiriam seus direitos dentro do sindicato. A maioria continuava pagando pecúlios e figurando nas listas de chamadas, embora que a preferência do trabalho fosse para os ativos, no sentido de contribuir

<sup>348</sup> Luís Damião de Oliveira, portuário aposentado, em entrevista já citada.

<sup>349</sup> SEPC/ASE, de 25 de fevereiro de 1970, Livro 2. Camocim-CE.

<sup>350</sup> Id. ibidem. “Grude” é o apelido do depoente, talvez uma alusão à sua marcação colada junto aos empregadores. Edílson Coelho é o último representante da oligarquia Veras/Coelho, mas com seus herdeiros já postos na cena política local. Atualmente, já septuagenário, é o vice-prefeito de Camocim.

mensalmente para a previdência. Porém, em algumas circunstâncias, ativos e aposentados acabavam entrando em choque nos seus objetivos e motivos.

É a reclamação, por exemplo, do portuário Francisco das Chagas Pires denunciando que “os aposentados vivem pelas firmas atrapalhando os associados da ativa e fazendo negócio com as contribuições (...) Ficou acertado que a partir desta data nenhum aposentado poderá **vender contribuição** para qualquer associado deste sindicato”.<sup>351</sup> Longe de se compreender a denúncia como um simples negócio, ressalte-se a prática consentida dessa transação no meio portuário. Do conhecimento da diretoria, decide-se a proibição a partir daquela data. Outrossim, a permanência de aposentados no campo de trabalho facilitava a engenharia da fraude. Efetivamente, os aposentados realizavam a tarefa braçal e embolsavam o numerário da produção e, como não precisavam mais contribuir com a previdência, ganhavam um extra “vendendo a contribuição” para um outro associado que figurava nos relatórios enviados ao instituto previdenciário com a conivência dos próprios funcionários do sindicato que levavam logicamente alguma comissão.<sup>352</sup>

A presença de aposentados no cotidiano do sindicato às vezes era ressaltada nos momentos solenes e de crise. A experiência e a fala dos companheiros aposentados, dos mais viajados pelos portos do país, eram recebidas com algum respeito e reverência pelos demais. Contudo, essa contribuição parecia se esvaír quando o assunto era a sobrevivência diante da escassez de trabalho, embora os dirigentes fossem mais sensíveis às necessidades dos aposentados. Na solenidade de posse do presidente reeleito Maurício Rego, o mesmo ressaltou a busca da união da categoria, “ventilando também a falta de solidariedade que está surgindo de companheiros da ativa contra os companheiros aposentados quando procuram serviço para amenizar as suas situações”.<sup>353</sup>

Como se vê, a disputa pelas vagas de trabalho era sempre um motivo de disputas no sindicato, não somente no campo de trabalho, como também nas funções burocráticas. Por ocasião de uma breve intervenção do SEPC no ano de 1969, na

---

<sup>351</sup> STSPC/AAGE, de 01 de junho de 1980. Livro 1, p. 9 v. Grifo nosso.

<sup>352</sup> Os compradores de contribuição iam desde aqueles que, por um motivo ou outro, não conseguiam ser chamados em nenhuma lista naquele mês (ou por escassez de trabalho), ou de sócios que tinham a profissão de portuário como atividade secundária, mas que a utilizavam como registro no INPS. Eram basicamente pequenos comerciantes e representantes de outras ocupações profissionais (carpinteiro, marceneiro, pescador artesanal, protético, músico etc.)

<sup>353</sup> SEPC/ASS, de 19 de maio de 1963, Livro 1, p.148. Camocim-CE.

constituição da junta governativa provisória, o interventor, Antônio Marques de Carvalho, sugeriu o nome do aposentado e ex-presidente do sindicato Tomás de Aquino Cavalcante para ser o responsável pela pagadoria. Talvez, imaginasse o interventor que o currículo do seu proposto seria unanimidade. A reação foi pronta. O sócio Joaquim Paulo da Silva indagou “se na ativa não tinha uma pessoa que pudesse assumir o cargo de pagador”. Outro sócio, Alexandre Teixeira de Oliveira argumentou que face ao caráter intervencionista a pagadoria deveria ficar “com a diretoria no período da Intervenção”.<sup>354</sup> Diante do debate travado, a decisão ficou para a sessão posterior, que acabou confirmando o nome do pagador da diretoria afastada, Idelfonso Ferreira Lima, “que continuará no pagamento, que não há nada contra o mesmo”.<sup>355</sup> Afora algum fato que desabonasse a conduta do estivador preterido, a decisão demonstra certo preconceito sobre a utilidade dos aposentados no sindicato.

Quanto à “venda de contribuições”, é muito provável que a mesma situação também tenha ocorrido entre salineiros e estivadores, face a uma estrutura semelhante que permeava estes sindicatos onde o ingresso nos mesmos nem sempre obedeciam aos critérios previstos em lei. As relações de compadrio e amizade favoreciam o ingresso desse tipo de sócio, cujo objetivo era a sindicalização como meio de facilitar uma aposentadoria posterior. Por outro lado, não somente os aposentados vendiam essas contribuições, pois qualquer um poderia usar desse expediente com a tácita combinação entre as partes.

Um assunto puxa outro. Se a aposentadoria era um fim para os sócios, uma aposentadoria melhor era um desejo de todos. Desta forma, a gradação e a diferenciação que se falou anteriormente ensejavam que determinados sócios perseguissem uma ascensão entre as categorias. Embora que essa mobilidade fosse muito pequena, confirmava as táticas de amizade e compadrio presentes nos momentos de ingresso nos sindicatos, afora os critérios estabelecidos pela legislação. Neste sentido, estabelece-se uma hierarquia da aspiração onde o salineiro pretende ser portuário e este estivador.

Tome-se a condição de trabalho do salineiro. Constantemente exposto à maresia, ao próprio sal e outras insalubridades, diminuía sua vida útil. O portuário tinha melhores condições de trabalho no embarque e desembarque de mercadorias no cais do porto. O salineiro era um trabalhador eminentemente local. Seu deslocamento quando muito se

---

<sup>354</sup> SEPC/ASE, de 20 de julho de 1969, Livro 2. Camocim-CE.

<sup>355</sup> SEPC/ASE, de 31 de agosto de 1969, Livro 2. Camocim-CE.

restringia às salinas da região. Ascender à condição de portuário, portanto, era uma conquista. A possibilidade de sair de um trabalho de perspectivas puramente locais e “ganhar o mundo” animava-os a entrar na disputa acirrada das raras vagas abertas na categoria dos portuários.

Para se ter uma idéia de um tipo de possibilidade de ingresso, um salineiro que conseguiu ser aceito no sindicato dos portuários lembra: “Eu sofri muito pra entrar lá. Não foi fácil porque muitos eram contra, mas, eu tinha amigos e compadres lá dentro. No mercado, eu pagava sempre cachaça pra eles. Aí, quando eu entrei lá melhorou pra mim”.<sup>356</sup> As relações de amizade e compadrio, como pode ser observado, são evocadas nesse momento de ingresso de um salineiro no seio dos portuários, o que evidencia, apesar das dificuldades apontadas pelo entrevistado, certa solidariedade entre os trabalhadores, mesmo que ela advenha das relações sociais típicas do cotidiano de uma cidade pequena.

Por outro lado, pode-se perceber uma vontade do portuário ser estivador. Os estivadores realizavam seus serviços, como já se disse, praticamente no interior dos navios na arrumação das mercadorias nos porões; um trabalho mais especializado, apesar de não deixar de ser braçal<sup>357</sup>. Além da organização sindical da categoria parecer mais atuante no país, além, ainda, da possibilidade de trabalho em outros portos do Brasil, ser estivador proporcionava uma contribuição previdenciária que resultaria numa aposentadoria melhor. Aliás, a aposentadoria entre os trabalhadores do porto parece ser um aspecto diferenciador que contribui para se perceber uma gradação de “status” entre os mesmos. Ser portuário ou estivador era ter a oportunidade de se aposentar melhor que um salineiro ou um pescador.

É fato que com a diminuição dos trabalhos no porto, os sindicatos ainda ativos (portuários e salineiros) adquirem muito mais uma feição de agência burocrática de encaminhamento das contribuições previdenciárias de seus sócios junto ao INSS para efeito de aposentadorias. Desta forma, a azáfama de trabalhadores na porta dos sindicatos e no porto para responderem as chamadas é coisa do passado. O mesmo se

---

<sup>356</sup> Entrevista com o Sr. Augusto Pereira dos Santos, ex-salineiro e portuário aposentado. Camocim-CE, 28/02/2003.

<sup>357</sup> CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, Lar & Botequim*. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da *Belle Époque*. 2ª ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001, p.241. Sobre essa tendência da especialização do trabalho na estiva e sua “confusão” com outros trabalhadores no Porto de Manaus, ver PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros*. Trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925). São Paulo, 1996. Dissertação de Mestrado. Pontifícia Universidade Católica, p. 105-6.

podia dizer do trabalho que salvaria a contribuição mensal para a previdência. A zona portuária com seu movimento típico de bares, bancas de venda de comida e bebida, pequenos cabarés, mulheres trocando mercadorias, outras vendendo o corpo foi transmutada para outros lugares com outras atmosferas e adaptações ao mundo do trabalho que se tratará adiante.

Voltando às questões que animavam o cotidiano dos trabalhadores nas décadas passadas, é importante ressaltar que em determinados momentos as diferenças entre as categorias se colocavam na ordem do dia, trazendo alguns senões nas relações entre as mesmas. Tais enfrentamentos se davam, principalmente, quanto à regulação do trabalho na zona portuária. Face à escassez de serviços, cada categoria queria assegurar seus postos na execução das tarefas. Às vezes, uma procurava se aliar a uma outra para dissuadir uma terceira sobre uma decisão que tomara, conforme o que se depreende do registro de correspondência enviada pelo STSPC para o SEPC: “solicitando colaboração sob o caso do presidente do Sindicato dos Trabalhadores na Indústria e Extração de Sal de Camocim, Sr. Olimpio Moreira querer lhes tirar o direito de fazerem o transporte de sal para carregamento nos navios nas salinas”.<sup>358</sup>

Infelizmente, o desdobramento dessa questão não ficou registrado, porém, o pedido de colaboração dos portuários aos estivadores parece ser o de arbitramento da questão, ou mesmo de servir como ponto de apoio para uma monção junto à autoridade constituída. Outras vezes, era a própria gerência da empresa que convidava as partes litigantes para entrarem em acordo quanto à execução de um serviço. Como se escreveu antes, os estivadores realizavam seu trabalho no interior das embarcações. Com a falta de serviço em navios, os estivadores começaram a reivindicar para si o direito de atuar na descarga do peixe nos barcos das firmas pesqueiras, cuja atividade atingiu seu *boom* em meados da década de 1980 a 1990.

Os portuários, por sua vez, já realizavam essa atividade há mais tempo e mais frequentemente. Rugas dessa disputa aparecem nos registros do STSPC através do sócio Raimundo Frauso Simplício que disse “que o Sr. Gerente da Peimpex pediu a presença dos Presidentes dos Portuários e da Estiva para se entenderem sobre a descarga do peixe, ficando certo o Presidente exigir do encarregado da firma as descargas”.<sup>359</sup> O

<sup>358</sup> SEPC/AAGE, de 01 de novembro de 1961, Livro 1, p.118. Camocim-CE.

<sup>359</sup> STSPC/AAGE, de 01 de junho de 1980. Livro 1, p. 9 v. Camocim-CE. Além da PEIMPEX, outras empresas exploravam a pesca do pargo e da lagosta, como DELMAR, PESCANAVE, EMPESCA, SAMBURÁ, dentre outras.

serviço acabou atendendo as duas categorias, como informa uma farta quantidade de relatórios no SEPC sobre os serviços de descarga do peixe nas várias firmas que se instalaram na cidade durante o ciclo pesqueiro, assim como na distribuição do trabalho nos ternos entre os portuários, colocando-se “dois ou três novatos para ir pegando a prática de serviço”.<sup>360</sup>

A divisão do trabalho no porto às vezes fugia aos padrões exigidos pela burocracia que determinava as tarefas a serem executadas para cada categoria. Pela documentação e pelos depoimentos, pode-se perceber que havia sempre uma demanda de trabalhadores na orla marítima procurando trabalho, avulsos ou sindicalizados. Era, portanto, usual que os estivadores suprissem suas necessidades colocando em seus lugares portuários, salineiros, e vice-versa, o que gerava confusão na elaboração de documentos comprobatórios e advertência da autoridade competente. A esse respeito, o presidente do STSPC decidiu que “tendo entendimento com o Delegado do Trabalho, ficou certo, para quando o Presidente dos Salineiros precisasse de associado desse sindicato tinha que fazer o pedido por ofício”.<sup>361</sup> Outras vezes, as confusões sobre as atribuições dos serviços de cada categoria no “chão do cais” faziam com que fosse convocada a autoridade competente para esclarecer os trabalhadores em sessões preparadas exclusivamente para tal fim. Veja-se o que se registrou sobre a fala do Capitão dos Portos, José Honorato Feitoza no SEPC, em determinada ocasião:

... falou que o capataz é o único responsável no caso de embriaguez a bordo dos navios que tiverem operando; por outro lado adiantou o Snr. Capitão que o sócio não pode botar particular para trabalhar ou melhor, pessoa que não é matriculado; outrossim informou o Snr. Capitão que não pode ser apontado e nem botar referência pra pessoas que é associado e não está na cidade, pois se for ao conhecimento dele, ele toma as providências; o estivador que quiser trabalhar e não atender o número é preferível botar o estivador de fora (...) de Chaval ou que seja de Bitupitá, pois todos são estivadores registrados; adiantou mais que o Estivador não pode ser portuário que é marítimo também; aonde falou que o quadro do sindicato deve ser completado com os filhos de associados, pois os sindicatos são patrimônios dos Estivadores.<sup>362</sup>

Como se vê, o esclarecimento do Capitão dos Portos toca em várias questões já abordadas neste trabalho. Esta aula de disciplinamento e regularização do trabalho

<sup>360</sup> STSPC/AAGE, de 29 de abril de 1984. Livro 1, p. 21v. Camocim-CE.

<sup>361</sup> Id. *ibidem*.

<sup>362</sup> SEPC/AAGE, de 18 de fevereiro de 1968. Livro 2. Camocim-CE. Chaval e Bitupitá são localidades próximas de Camocim, localizadas na costa oeste do litoral cearense, já próximas do Estado do Piauí.

portuário é de 1968, portanto, já num período em que o movimento no porto estava em franco declínio, mas estes problemas já freqüentavam o cotidiano sindical há muito tempo, o que se pressupõe que o cumprimento das decisões tinha vida efêmera e logo se voltava a burlar, pois, mudavam as autoridades e com elas as regras.

O que mudou também foram as novas relações de trabalho com a desativação da ferrovia e a diminuição do movimento portuário. Os anos 1980 acenam com novos rumos para o cenário local com relação às frentes de trabalho. Com a ferrovia desativada em 1977, a maioria dos trabalhadores teve suas vidas afetadas pela desativação do ramal. Aqueles com idade de aposentadoria foram mandados para casa. Outros foram ainda transferidos para outras estações e cidades até completarem seus tempos de serviços. A cidade assume aquele clima de lugar de aposentados ferroviários em conversas intermináveis pelas calçadas e esquinas. Ainda hoje, quase quarenta anos depois, ainda é possível tomar parte de uma boa roda de conversa entre ferroviários aposentados.

Um desses homens, espécie de líder, foi o Sr. Antonio Carvalho Maciel, falecido no ano de 2007. Solteiro convicto, além de ferroviário aposentado, ostentava o recorde de namoro com sua companheira, mais de 50 anos, ganhando sempre o prêmio de casal de namorados mais antigo da cidade, nas gincanas escolares. Além disso, Maciel Louro (o apelido era devido sua fisionomia) quase sempre era o secretário das eleições ocorridas na cidade.<sup>363</sup> Sua fama e lisura era a garantia de transparência, pelo menos nas apurações e nos resultados finais.

Outros funcionários da antiga ferrovia foram remanejados para outros órgãos federais na cidade, além de outros desenvolverem outras atividades na burocracia e na área de serviços. Neste sentido, a ferrovia serviu como uma escola de ofícios. Assim como Maciel Louro oferecia seus serviços ao cartório eleitoral fundamentado na experiência que adquiriu como funcionário da burocracia ferroviária, outros menos graduados emprestavam seus conhecimentos para os sindicatos locais no preenchimento de formulários oficiais, folhas de pagamento, enfim, documentação contábil em geral.

Ainda nessa área, os operários das oficinas de manutenção de trens quase sempre se tornavam profissionais autônomos em suas respectivas áreas. Serralheiros, carpinteiros, mecânicos, dentre outros, disputariam clientela na cidade. Francisco Xavier de Sousa, “Seu Mano”, assim se refere a essa característica da ferrovia como escola:

---

<sup>363</sup> Nas eleições municipais de 1988, convocado pela Justiça Eleitoral, tivemos a oportunidade de trabalhar com ele.

O maior crime que fizeram com Camocim não foi somente ter tirado o trem não. Aquilo funcionava como se fosse uma escola. Lá entrei como aprendiz, sem ganhar nada, mas logo aprendi a profissão. Muitos filhos de ferroviários e de outras pessoas iam lá aprender alguma profissão.<sup>364</sup>

Corroborando o depoimento de “Seu Mano”, em recente palestra na Academia Camocinense de Artes e Letras, o ferroviário aposentado José Ferreira dos Santos confirmou um caminho percorrido por muitos filhos de ferroviários – entrar como aprendiz nas oficinas e aos poucos ascender a outros cargos disponíveis na ferrovia. O “estágio” de José Ferreira dos Santos duraria um ano e dez meses trabalhando “como aprendiz de mecânico e de graça”. Assim como nos serviços portuários, o ingresso no mundo do trabalho era bastante influenciado pelo aspecto hereditário, configurando-se nesse universo várias gerações de portuários e ferroviários.<sup>365</sup>

O historiador Tyrone Apolo Pontes Cândido fez referência a esta concepção teórica das ferrovias cearenses atuarem como escolas. Referindo-se especificamente à Estrada de Ferro de Baturité, mostra o uso da mão-de-obra dos retirantes da seca na implementação de uma filosofia onde o trabalho agia como regenerador do homem, segundo o ideário técnico dos engenheiros. Os vários conflitos com os operários nas frentes de trabalho que denunciavam maus tratos, fome e espoliações acabaram por gerar polêmicas evidenciadas pela imprensa de oposição e oficial.<sup>366</sup> Além do aprendizado nas oficinas já colocado por Lopes, percebe-se a preocupação com a educação formal pela Sociedade Beneficente Ferroviária, principalmente em Camocim, mantendo uma escola para filhos de ferroviários.<sup>367</sup>

Neste sentido, se a ferrovia não pode ser mais uma fonte empregadora na cidade, pelo menos criou um segmento de profissionais. Para os trabalhadores do porto,

<sup>364</sup> Francisco Xavier de Sousa. Palestra no CEJA - Centro de Educação de Jovens e Adultos. Projeto: Resgate Histórico Cultural da Estação Ferroviária de Sobral. 27 de setembro de 2005. Camocim-CE.

<sup>365</sup> Academia Camocinense de Artes e Letras/Sessão Ordinária de 23 de setembro de 2006. José Ferreira dos Santos, orientado por seu pai, ingressou nas oficinas da Estrada de Ferro de Sobral “com 15 anos, em 01 de outubro de 1929, (...) foi admitido no quadro de funcionários como servente, ganhando noventa mil réis mensais, em 27 de abril de 1931, quando tinha 17 anos de idade. Galgou diversas posições por concurso e finalmente chegou a **Chefe-de-trem**, concorrendo com outros candidatos e tirando o primeiro lugar; o salário era de setecentos e trinta mil réis”. Idem.

<sup>366</sup> Para um aprofundamento nessa questão, ver: CÂNDIDO, Tyrone Apolo Pontes. *Op. Cit.* Especialmente o tópico “Uma grande escola para o trabalho”, p.90-103.

<sup>367</sup> Arquivo da SBF. Camocim-CE. Escola Engenheiro José Lopes. Sempre quando possível, os professores também eram filhos de ferroviários.

porém, afora aqueles que já tinham uma outra atividade profissional já consolidada, a solução foi se adaptar à escassez de trabalho aceitando novos tipos de serviços como o embarque de sal e descarregamento de peixe, ou vencer os medos e as fronteiras em busca de trabalho em outros portos.

#### **4. Outros portos, novas portas – a busca pela sobrevivência.**

*... ganhei dinheiro que eu saía pobre e chegava rico.*<sup>368</sup>

A escassez e a falta de trabalho no porto provocaram diversas situações que se vêm analisando até aqui, colocando as categorias profissionais ora em confronto na disputa pelos escassos postos de trabalho, ora em colaboração, na reivindicação de melhores remunerações ou no pedido de revitalização do porto via dragagem. Na falta do atendimento desses pedidos, uma das saídas para os estivadores, principalmente, e de alguns portuários, foi “ganhar o mundo” e cruzar o Brasil de norte a sul, pelos mais diversos e distantes portos.

As saídas foram mais freqüentes durante a década de 1960, mas “desde 1952, quando o Porto de Camocim entrou em decadência, vários estivadores daqui (...) deslocam-se de seu Sindicato de origem a procura de trabalho junto aos co-irmãos dos portos mais movimentados”<sup>369</sup> e perduraram com menor ímpeto até os anos 1980. Embora que em alguns casos, os trabalhadores buscassem serviços em outros portos no sentido de completarem sua aposentadoria (após 1980 com a desativação do SEPC) ou por um espírito aventureiro em conhecer outros lugares, a maioria dos pedidos estava relacionada com as condições financeiras precárias que enfrentavam em Camocim. Nos pedidos oficiais de trabalho em outros portos, estes aspectos eram apresentados como justificativas.

Há de se salientar também que a falta de oportunidades de empregos na cidade para os jovens provocava suas saídas para outras paragens, não propriamente portos, o que de resto, mostra essa sina dos trabalhadores em buscar a sobrevivência em qualquer lugar. Aqui já referido, o caso de Gerardo Fontenele Lima é exemplo dessa saga – a

<sup>368</sup> Francisco das Chagas de Moraes. Ex-portuário, 90 anos. Entrevista realizada em 2004.

<sup>369</sup> SEPC/ Ofício N° 34/80. Camocim-CE.

busca pelo trabalho. Atraído pelas promessas de riquezas nos seringais da Amazônia, não só ele, mas, outros trabalhadores com profissão definida cedem aos apelos de enriquecimento. A testemunha Domingos Alves Medeiros confirma:

... que além de Gerardo várias outras pessoas desta cidade também se alistaram e foram para Amazonas, tais como Raimundo Ferreira Lima, que era maquinista e primo de Gerardo, e Raimundo Rego, sendo que estes dois voltaram; que Gerardo Fontenele Lima jamais voltou da Amazonas e nunca deu notícia, nem nunca deu conta dele, não se sabendo do seu paradeiro até hoje; que quando ele foi para Amazonas era solteiro, não sendo do conhecimento do depoente se ele deixou algum filho.<sup>370</sup>

Portanto, dez anos antes dos primeiros registros de estivadores saindo do Porto de Camocim, abriu-se a possibilidade destes itinerários em busca de trabalho em outras frentes. Por outro lado, o depoimento mostra que não só trabalhadores portuários buscavam outras oportunidades, como também o retorno era incerto, conforme diz a testemunha Noemi dos Santos Cruz:

... que Gerardo Fontenele Lima foi embora para Amazonas em 1942, juntamente com outras pessoas daqui de Camocim, que foram alistadas pela “SENTA”, para trabalhar nos Seringais, que, inclusive também viajou um irmão da depoente de nome Carlos Galdino, bem como também viajaram Dedé Vermelho e João Piaba, sendo que estes dois últimos voltaram e ainda hoje são vivos, e Gerardo Fontenele Lima e Carlos Galdino nunca mais voltaram; que Gerardo viajou com cerca de 18 anos, era solteiro não deixou filhos e nunca mais, até hoje, se teve notícia dele.<sup>371</sup>

Apesar dessa abertura para os trabalhadores camocinenses, as vagas de trabalho em outros portos estavam bastante limitadas pelas condições impostas pelos sindicatos receptores, sendo poucas para os cerca de oitenta estivadores do quadro social do SEPC. Além do mais, os grandes portos contatados pelo SEPC para o envio de trabalhadores, procuravam prioritariamente atender as demandas regionais. É o que explica o presidente da Federação dos Estivadores endereçado ao SEPC:

Em resposta ao seu ofício Nº. 22/80 de 11 e abril p.p., informamo-lhe que seu pedido para trabalhar dois sócios desse sindicato, em Paranaguá, foi negado, não só pelas restrições opostas pelas

<sup>370</sup> Arquivo do Fórum Dr. Alcimor Rocha. Ação declaratória – Autora: Angelita Ferreira Fontenele. Nº 2526. Ano: 1986. Cx: 114, fl.13.

<sup>371</sup> Id. ibid, p.14.

autoridades, no momento, como também, porque, prioritariamente a D.T.M. local autorizou a ampararem os associados do Sindicato de Antonina, distante 40 minutos de Paranaguá e, também, a braços com situação de sub-emprego.<sup>372</sup>

Como se pode perceber, o problema da falta de trabalho nos pequenos portos não atingia apenas Camocim. Contudo, as dificuldades aumentariam após o golpe de 1964. Antes, as negociações desse intercâmbio davam-se simplesmente entre os sindicatos. É o que reclama o presidente do SEPC, Manoel Ambrósio dos Santos, em resposta a um ofício da Federação Nacional dos Estivadores:

3º. Com o advento da Revolução de 1964, iniciou-se o sistema de intervenção das DTMs, disciplinando que o estivador visitante, para deslocar-se de seu porto a procura de trabalho, precisa de Credencial da DTM de seu Estado, para poder ter acesso a entrada na faixa de cais onde for trabalhar o visitante.

4º. Enquanto isso, vimos vários Sindicatos como o de Santos e Recife, onde existe trabalho de sobra, negarem ajuda aos co-irmãos profissionais da estiva dos pequenos portos, para ajudarem elementos estranhos a categoria, no caso dos **bagrinhos**.<sup>373</sup>

Neste expediente, apesar da reclamação da dificuldade burocrática imposta pelo novo regime, feita pelo presidente do SEPC, o mesmo ressalta a importância da articulação da Federação Nacional dos Estivadores do Brasil, realizando contatos e abrindo oportunidades de trabalho nos portos do país, enfim, fazendo um trabalho de logística junto aos sindicatos dos portos mais desenvolvidos. Portanto, essa era uma ação de solidariedade entre os companheiros estivadores, mas que não deixou de ter seus entraves e conflitos.<sup>374</sup> Se uma carta de recomendação era um passaporte para se trabalhar em outro porto, a sua concessão, por sua vez, estava atrelada, segundo as reclamações, à burocracia excessiva, às relações de amizade, parentesco e outros privilégios presentes na vida sindical.

<sup>372</sup> SEPC/Ofícios Recebidos. Federação Nacional dos Estivadores do Brasil. Ofício N°. 443/80. 1980. Camocim-CE.

<sup>373</sup> Idem. Na linguagem da estiva, “bagrinho” são trabalhadores não sindicalizados ou apenas matriculados na Capitania dos Portos, que ficam esperando as sobras do “trabalho bom”, disputados pelos “tubarões”, estivadores sindicalizados. Neste sentido, os “bagrinhos” atuam principalmente nos serviços de mercadorias a granel, menos disputadas pelos “tubarões”. Cf. SARTI, Ingrid. *Porto Vermelho*. Os estivadores santistas no sindicato e na política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981, p.30-1. Coleção Estudos Brasileiros. V.48.

<sup>374</sup> Idem. Uma das reclamações contidas nesse ofício era a de que caso o estivador conseguisse seu objetivo em trabalhar em outro porto, teria que esperar aproximadamente 40 dias para a apreciação do requerimento pela DTM – Delegacia de Trabalho Marítimo.

Um exemplo disso são as condições que o Sindicato dos Estivadores de Pernambuco informa em correspondência para aceitar trabalhadores naquele porto – um sócio só poderia voltar a trabalhar em Recife após um ano da última visita, por um período máximo de dois meses, só recebendo dois trabalhadores de cada porto por vez nestas condições, até somar um total de 36 visitantes.<sup>375</sup> O Sindicato dos Estivadores do Pará por sua vez, só aceitava 1 (um) visitante por vez e por 60 dias.<sup>376</sup> O SEPC, contudo, procurava adquirir um número maior de vagas. Respondendo à correspondência de Recife, apela para ser aceito quatro visitantes ao invés de dois. O Sindicato de Fortaleza reclama do excesso de trabalhadores camocinenses enviados àquele porto, mas o SEPC informa que só licencia três associados por vez, o que pode se depreender que alguns estivadores iam sem licença.<sup>377</sup>

Dos portos do país, um dos mais visitados pelos trabalhadores camocinenses em serviço era o de Santos. Com efeito, as ligações com o Sindicato dos Estivadores de Santos eram mais estreitas, a ponto de alguns desenvolverem militância política dentro desse sindicato ou fora dele. Na memória de alguns estivadores está viva a trajetória de Raimundo Soares Vasconcelos, que partiu de Camocim em busca de trabalho no Porto de Santos e chegou a presidir o sindicato da categoria na cidade paulista, além de ter facilitado o ingresso de companheiros naquele porto durante a década de 1960.<sup>378</sup> Outro caso foi o do portuário Aloísio Soares de Vasconcellos, vulgo “Ceará” (provavelmente parente de Raimundo Soares Vasconcelos). Preso em 1948 por “agitação comunista”, “Ceará” foi prontuariado pelo DEOPS de São Paulo entre 1947 a 1951. Uma síntese das atividades do militante camocinense é a de que ele atuou

... com destaque para a participação na greve contra Franco (quando os estivadores se recusaram a trabalhar em navios espanhóis e receberam a solidariedade das demais classes portuárias), na diretoria da Associação Beneficente dos Empregados da Cia. Docas (ABECDS) e no conflito no Grupo Escolar Docas de Santos. Nesse último embate, foi acusado de matar João Ferreira da Rocha durante uma assembléia da ABECDS que resultou em conflito entre comunistas e pelegos.<sup>379</sup>

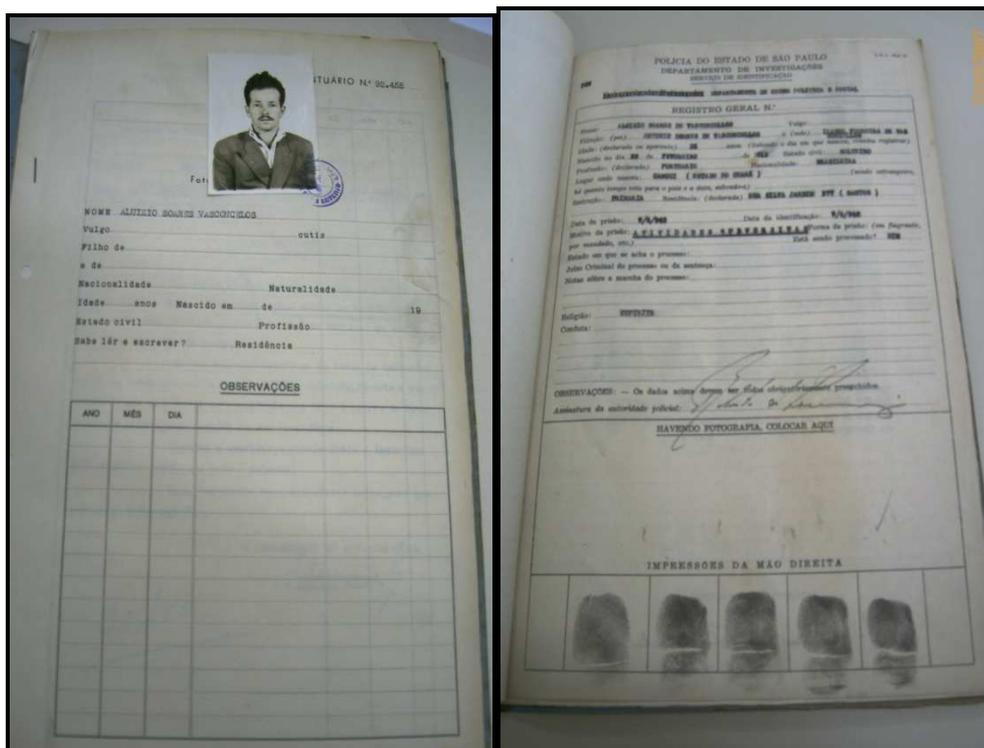
<sup>375</sup> SEPC/AAGE, de 12 de junho de 1960, Livro 1, p.78. Camocim-CE.

<sup>376</sup> SEPC/AAGE, de 01 de novembro de 1961, Livro 1, p.118. Camocim-CE.

<sup>377</sup> SEPC/AAGE, de 01 de maio de 1961, Livro 1, p.104. Camocim-CE.

<sup>378</sup> Apesar de alguns estivadores fazerem referência a Raimundo Soares Vasconcelos, muitos não sabiam seu nome completo, nem o período preciso em que presidiu o Sindicato dos Estivadores de Santos, nem darem maiores informações sobre o mesmo. Seu nome aparece aqui a título de ilustração enquanto não se apura maiores detalhes sobre sua vida.

<sup>379</sup> TAVARES, Rodrigo Rodrigues. O Porto Vermelho: a maré revolucionária (1930-1951). Módulo VI – Comunistas. São Paulo: Arquivo do Estado/Imprensa Oficial, 2001, p.92. Prontuário N°. 92455. Aloísio Soares de Vasconcellos.



11. Capa do Prontuário e Folha de Identificação Geral de Aloísio Soares Vasconcelos. Fonte: Arquivo do Estado de São Paulo; Fundo: DEOPS. Prontuário Nº. 92455.

Francisco das Chagas de Carvalho, mais conhecido como “Francisco Sobral”, ex-presidente do SEPC, explica a predileção por Santos e traça um certo itinerário dos estivadores camocinenses pelos portos do país:

Porque em Santos trabalhava 6.000 homens, sempre teve 14 quilômetros de cais, nós trabalhamos muito lá, o estivador tinha um intercâmbio e nós dávamos o serviço (...) nós mandava muita gente para Santos, tem estivador de Camocim que se apresentou em São Francisco do Sul, lá em Santa Catarina, tem estivador nosso que se aposentou no Rio de Janeiro, Cabo Frio.<sup>380</sup>

Conseguida a vaga, a licença era providenciada e avaliada pelos órgãos de controle, Capitania dos Portos e Delegacia de Trabalho Marítimo locais. Mas, será que o problema estava resolvido? Como eram as condições de trabalhos nestes portos? Era difícil a adaptação dos mesmos nos novos locais de trabalho? O eldorado marítimo da fatura de trabalho e dinheiro bastante difundido pelos relatos de viagens de estivadores veteranos se confirmava? Os depoimentos colhidos apontam para duas perspectivas

<sup>380</sup> Francisco das Chagas de Carvalho. Ex-presidente do SEPC, estivador aposentado. Entrevista realizada em 2004.

diferentes. Ao mesmo tempo em que a seleção da memória de alguns depoentes enfatiza apenas os efeitos positivos dessa experiência, alguns documentos de época, como cartas de sócios para o sindicato local, assim como as falas registradas em atas, denunciam tanto dificuldades de relacionamento com companheiros de outros sindicatos, quanto a aspereza das condições de trabalho em outros portos do país. No entanto, se comparada com as condições locais, trabalhar fora era sempre melhor, quanto ao aspecto financeiro.

O portuário Francisco das Chagas Morais é um dos que relembra esse momento de viagens para outros portos como algo positivo. Como boa parte dos trabalhadores do porto de Camocim tinha uma outra atividade, no caso, a de vendedor ambulante. Tudo o que ganhava no porto investia na compra de mercadorias que vendia nas cidades por onde o trem passava, de Camocim a Sobral. Com o fracasso do movimento portuário na cidade, “Seu Morais” obteve licença para, no seu dizer, “ganhar o mundo”: “tirei logo uma carta com destino ao Rio, Santos, Pernambuco, porque eu era destemido mesmo, eu digo quero conhecer esses terrenos, aí eu saí quando cheguei em Pernambuco em 1946, aí eu vi fortuna de trabalho e ganho e eu fiquei **englobado**”.<sup>381</sup>

Embora tenha sido dito anteriormente pela autoridade sindical que o trabalho no porto em Camocim tenha entrado em decadência a partir da década de 1950, pode-se perceber que essa data é flexível ou mesmo que a percepção dessa questão variava, isto é, para um portuário como Seu Morais, o fracasso no movimento do porto poderia ser diferente da avaliação do presidente do SEPC. Irrequieto, Seu Morais procurou viajar para maior número de portos possíveis, mas, no primeiro momento, seu deslumbramento era com o Porto do Recife: “Aí comecei a trabalhar e mandei dizer pra minha mulher que não precisava mais ir pra frente não, que lá em Pernambuco tinha muita fartura, (...) lá me entreti oito meses”. No regresso a Camocim, após uma breve parada, onde investiu o dinheiro ganho na sua atividade de camelô, volta a buscar trabalho fora, reafirmando sua predileção por Recife:

Cheguei aqui fui logo pra Belém, tava fraco lá também (...) aí fui ao Maranhão, trabalhei lá em São Luís um mês. Vim embora pro Ceará, quando cheguei aqui no Ceará, resolvi a ir a Alagoas, a Maceió, capital

---

<sup>381</sup> Francisco das Chagas Morais. Entrevista citada. Grifo nosso. O termo “englobado” tanto pode sugerir sua adaptação às novas condições de trabalho, quanto sua satisfação de conhecer outros lugares e neles se dar bem, face ao seu destemor.

de Alagoas, pra lá trabalhei mais uns tempos também mas é fraco, forte mesmo era Recife, Pernambuco.<sup>382</sup>

Depois de “provar” da maioria dos portos do Nordeste, Seu Moraes queria ir mais longe: “...tava trabalhando na Paraíba, porto de João Pessoa, capital da Paraíba, por lá me informaram, me disseram que gente daqui estava em Paranaguá. Comecei a trabalhar em Paranaguá, meu amigo era dinheiro em Paranaguá, atracava de quarenta navios, isso já na época de 46”.<sup>383</sup> Os relatos de Seu Moraes no STSPC, acerca de Paranaguá, acabaram por gerar *frisson* entre os portuários ávidos de uma melhor aposentadoria, porém, o destino a este porto, como já se viu, era muito restrito e poucos conseguiram realizar esse intento. Ainda nessa perspectiva de se adquirir boas condições de trabalho em outros portos, alguns trabalhadores acabavam por fixar residência nas cidades portuárias. É o que afirma o estivador Francisco Laurindo de Menezes: “Tem colegas aí que ficaram, ficou nos portos, por aí. Saíram pra trabalhar três meses, aí se dava bem, ficavam, arrumava amizade por lá, muita gente ficou nos porto do Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, eu tinha uns colegas que ficaram por lá”.<sup>384</sup>

A saída de trabalhadores para trabalharem em outros portos era minimamente acompanhada pelo sindicato de origem. Ao saírem, ficavam obrigados a dar notícias à família e ao sindicato, assim como manter em dia suas obrigações sindicais. Alguns, no entanto, esqueciam ou faziam pouco caso dessas recomendações, abandonando literalmente família e sindicato, e tornando difícil sua localização, pois, às vezes, mudavam de porto sem o conhecimento prévio do sindicato de origem. Na sessão de 29 de julho de 1962, por exemplo, os estivadores tiveram que decidir a situação de dois estivadores “desaparecidos” que “abandonaram o nosso sindicato e foram embora para o Sul do paiz e não mais deram nenhuma satisfação ao nosso sindicato (...) José Lopes de Amorim e Raimundo Siebra”.<sup>385</sup> Após as discussões, os dois foram eliminados do quadro social.

Apesar da predileção dos estivadores de Camocim em saírem para trabalhar no Porto de Santos apontada acima, a dificuldade para se conseguir vagas no mesmo parecia ser maior. Fazendo uma rápida pesquisa na pasta de cartas concedidas para os

<sup>382</sup> Id. *ibidem*.

<sup>383</sup> Id. *ibidem*. Quando rapazinho acompanhava meu pai, que era portuário (mas, como segunda atividade) às sessões do STSPC e vi algumas vezes Seu Moraes fazer apologia dos portos que trabalhava e, por algum tempo, meu pai acalentou a possibilidade de trabalhar no Porto de Paranaguá.

<sup>384</sup> Francisco Laurindo de Menezes, estivador aposentado. Entrevista realizada em 2005. Camocim-CE.

<sup>385</sup> SEPC/ASE, de 29 de julho de 1962, Livro 1, p.135v. Camocim-CE.

estivadores trabalhem em outros portos, veremos que Santos figura na terceira colocação entre os portos mais visitados.

Para efeito de ilustração, mostramos os dados abaixo, salientando que, por se referirem a um período de apenas sete anos, não configura uma tendência ou predileção pelo Porto do Pará. Por outro lado, condicionantes como a proximidade geográfica podem explicar os quatro portos mais visitados e o número final não corresponde ao total de trabalhadores que realmente saíram, posto que, vários deles visitaram o mesmo porto, assim como outros trabalharam em mais de dois ou três portos no período.

#### SAÍDA DE ESTIVADORES PARA OUTROS PORTOS DO PAÍS

<b>PORTO DE DESTINO</b>	<b>Nº DE VISITAS A CADA PORTO PERÍODO: 1976 A 1983</b>	<b>TOTAL DE TRABALHADORES ENVIADOS</b>
BELÉM	51	51
SALVADOR	25	25
RECIFE	19	19
SANTOS	15	15
FORTALEZA	12	12
RIO DE JANEIRO, ILHEUS, MACEIÓ e PARANAGUÁ	04	16
VITÓRIA	03	03
ANGRA DOS REIS, SÃO LUÍS, SANTARÉM e MANAUS.	02	08
SÃO FCO. DO SUL e SANTA CATARINA	01	02
<b>TOTAL GERAL</b>	-	151

FONTE: Arquivo do SEPC – Pasta de Cartas Concedidas.

Outra visão desse mundo do trabalho aponta para uma compreensão diferente desses espaços. Vários trabalhadores se manifestaram sobre os problemas que enfrentaram nos portos afora. Relatos de viagens nas sessões documentadas em atas, além de algumas cartas, denunciam atos de sofrimento e humilhação sofridos nesses lugares. Pena é que a descrição destes senões não chegue aos detalhes para que se saiba que tipos de grosserias teriam recebido, referindo-se apenas aos acontecimentos. Neste sentido, Antonio Delmiro da Silva esclareceu ligeiramente que durante “sua permanência em Natal, passou uma situação bem mesquinha”.<sup>386</sup> Noutra ocasião, informado do que passara um sócio em Recife, o presidente apresenta à assembléia cópia do ofício “que tinha enviado para Pernambuco por motivo de uma carta que tinha recebido do companheiro Francisco Pereira Mendes acusando que o Presidente de lá não lhe tinha sido digno e chegando ao ponto até de maltratar também a sua própria pessoa”.<sup>387</sup>

As impressões dos trabalhadores sobre o que viam e viviam nos portos através das cartas é uma fonte interessantíssima para se analisar essa perspectiva, nem sempre idílica, do trabalho nos portos do país. Em duas cartas enviadas para o sindicato no ano de 1983, o sócio Agripino Ferreira Lima descreve um panorama das dificuldades que enfrentava naquele momento, mormente às condições climáticas em São Francisco do Sul, Santa Catarina. Na primeira delas, parece ter escrito logo que chegara àquele porto, demonstrando ainda alguma expectativa quanto ao trabalho, além de fornecer outras informações:

Snr. Presidente, aqui em São Francisco a situação não é realmente boa, mas não é também muito ruim. Horas acredito, e horas que não, e assim o tempo passa (...) O que dá mais trabalho aqui é o embarque de galinha em frigorífico (...) a maior parte leva o tempo chovendo e dizem que o inverno ainda não começou. Companheiro quando a chuva passa o calor diz agora é comigo e no inverno é o frio, que começa no próximo mês, esta eu não agüento.<sup>388</sup>

Na segunda missiva, Agripino Ferreira Lima já estava com quatro meses de trabalho no porto de São Francisco do Sul e as notícias não eram nada animadoras. O

<sup>386</sup> SEPC/AAGE, de 17 de dezembro de 1961, Livro 1, p.122v. Camocim-CE.

<sup>387</sup> SEPC/ASO, de 03 de março de 1963, Livro 1, p.140. Camocim-CE.

<sup>388</sup> SEPC/Correspondências recebidas. Agripino Ferreira Lima. 1983. Camocim-CE. Já Francisco de Araújo, reportando-se sobre o tipo de carga, relembra que os estivadores procuravam recusar o trabalho no carregamento e descarregamento de bananas, pelo perigo de serem mordidos de cobra. Francisco de Araújo, estivador aposentado. Entrevista realizada em 20/10/2005. Camocim-CE.

inverno, como previra, estava sendo muito rigoroso e as condições de trabalho quase impraticáveis. O Estado de Santa Catarina, segundo ele, sofria com as enchentes e a produção para exportação praticamente perdida. Logicamente isso iria refletir no ânimo dos trabalhadores, a ponto de o sócio em questão escrever que “a situação é crítica e eu estou arrependido de ter voltado e se tivesse com dinheiro já tinha ido embora”. Além das informações que acrescenta à primeira carta, faz um pedido de uma pesquisa sobre seu tempo de trabalho pelos portos do país desde 1970. Ele também pede ao companheiro presidente para se empenhar na pesquisa, talvez já pensando em requerer aposentadoria. Sintomático, no entanto, é o fechamento da carta, que revela muito sobre as relações entre o sócio e o presidente: “Aqui fico estudando o que poderei fazer pra você mediante o seu esforço e boa vontade pra comigo, pois será bem gratificado”.<sup>389</sup> Privilégios, venda de cartas licenças, ou apenas boa vontade?

Segundo o estivador aposentado Francisco de Araújo, alguns presidentes facilitavam a vida de companheiros no sindicato, dando-lhes autorizações seguidas para viajarem e ganharem muito mais dinheiro, insinuando uma possível compensação financeira entre eles. Alguns deles viajam com duas ou três cartas de apresentação para outros sindicatos do país. Perguntado se ele viajara muito, disse que não, mais por sua própria culpa, porque “logo que me associei na estiva era dominado pelo diabo da cachaça. Depois segui conselhos de amigos e parti para a batalha em outros portos, já que aqui em Camocim não tinha muito serviço”.<sup>390</sup>

Um último aspecto a ser observado é quanto à disciplina dos trabalhadores nos portos. Provavelmente as reclamações por serem mal recebidos pelos companheiros tinham algum fundo de verdade, porém, nossos trabalhadores também provocavam conflitos nesses portos, sendo alvos de constantes advertências via Federação, ou mesmo de presidentes dos sindicatos visitados por eles.

Em visita de trabalho ao SEPC, o representante da Federação chama a atenção para as constantes reclamações que vem recebendo sobre “visitantes irresponsáveis nos portos”, a tal ponto de já se cogitar o veto dessa prática, o que ainda não ocorrera por interferência da Federação que ficara “com a responsabilidade de cientificar aos

---

<sup>389</sup> SEPC/Correspondências recebidas. Agripino Ferreira Lima. 1983. Camocim-CE. Nesta carta, o sócio informa ainda sobre os estragos das enchentes em Santa Catarina: um milhão e oitocentos mil desabrigados, ao tempo em que donativos na ordem de 1.100 toneladas estão sendo desembarcados no estado.

<sup>390</sup> Francisco de Araújo, estivador aposentado. Entrevista citada. Camocim-CE.

Sindicatos para ser tomada as providências que o caso requer, que para não correr risco de ser vetado este precioso privilégio”.<sup>391</sup> A indisciplina, como se depreende, não era um problema somente do estivador camocinense. O puxão de orelha parece não ter surtido efeito. Um ano depois, a Federação endereçava ofício ao SEPC relacionando os acusados de mau comportamento, como sejam “Aníbal Rosendo de Oliveira, Sebastião Marques, Francisco Guedes de Moura, Antonio Nunes, Manoel Balbino e Rosendo da Cruz Neto”, e pedindo que eles não fossem mais credenciados, pelo fato de “os mesmos estarem causando prejuízo à classe”.<sup>392</sup>

Manter um bom relacionamento e zelar pelo bom nome do sindicato ou da classe, como já se viu, era uma preocupação dos dirigentes sindicais. Porém, a indisciplina e o cometimento de pequenos golpes por parte dos trabalhadores, às vezes, ultrapassava o âmbito das relações de trabalho nos portos. Um associado do Sindicato dos Estivadores de Recife manda correspondência ao presidente do SEPC reclamando de uma dívida de quatro companheiros deixada em sua pensão, ao mesmo tempo em que pedia o envio das referidas importâncias.<sup>393</sup> Um pouco mais elaborado, no entanto, foi o que aprontou Maurício de Lacerda Rego, representante do SEPC num congresso em Recife. Na época do congresso, era o presidente e retirou Cr\$ 35.000,00 para a viagem e chegou dizendo que fora convidado pelo Presidente da Federação “para um almoço e que era para todos os representantes cooperarem com a despesa”. Posteriormente, chegou ao sindicato uma correspondência do Hotel Regina cobrando Cr\$ 4.200,00. Ao presidente de então, restou apenas lamentar o “predicado faltoso” do associado, danoso para a imagem do sindicato e da classe.

Estas atitudes, sem dúvida, mereciam a reprovação dos demais, pois, de alguma forma, influiriam na saída dos trabalhadores para outros portos. Ao contrário, uma passagem limpa de um sócio durante sua permanência em outro porto merecia o aplauso de todos. Seu Moraes se vangloriava de sua reputação, fazendo questão de a cada viagem feita, trazer um estado de boa conduta para casa. Ele relembra de como seu gesto era enaltecido pelo presidente dos portuários:

... olha uma carta importante que ele trouxe por escrito, a conduta dele de lá. O presidente mandou pro presidente daqui, dizendo ser um rapaz de boa conduta, Sr. Francisco das Chagas Moraes (...) Aí ele dizia,

<sup>391</sup> SEPC/AAGE, de 20 de novembro de 1961, Livro 1, p.119. Camocim-CE.

<sup>392</sup> SEPC/ASO, de 24 de março de 1962, Livro 1, p.131. Camocim-CE.

<sup>393</sup> SEPC/AAGE, de 17 de dezembro de 1961, Livro 1, p.122v. Camocim-CE.

rapaz é muito importante sair um associado do Sindicato da gente pra outro sindicato, fora, distante, quando acabar trazer a conduta dele, cumpridor dos trabalhos, das obrigações de trabalho é muito importante, e aquilo ficava eu cheio de perna.<sup>394</sup>

Além de deixarem uma boa impressão por onde passavam, aqueles que se comportavam bem nos outros portos, acabavam por adquirir experiência tanto no campo de trabalho como nas lides administrativas. Alguns deles, após as constantes viagens, assumiam cargos nas diretorias ou atuavam nos conselhos fiscais. É o caso do estivador Francisco de Araújo, que só aceitou participar como tesoureiro no SEPC após trabalhar em muitos portos “para arranjar alguma coisa na vida”<sup>395</sup>, e de dizer, num misto de embevecimento e orgulho, que pisara o cais de Santos, assistira reunião na sede do Sindicato dos Estivadores e vira de perto o líder dos estivadores na época, Oswaldo Pacheco.<sup>396</sup>

Por este exemplo, se pode compreender que o intercâmbio de trabalho em outros portos do país, gerava trocas, que percebidas pelos trabalhadores, reforçavam os laços de solidariedade. Como afirma o historiador Fernando Teixeira da Silva, “ao desembarcarem, estabeleciam estreitos contatos com as comunidades portuárias, onde trocavam informações a respeito da situação sindical ou política encontrada em outros portos”.<sup>397</sup> Sendo assim, o fato de serem solicitados a narrarem suas experiências nas sessões sindicais ou de assumirem cargos na diretoria por se sentirem mais capazes, é fruto desse intercâmbio propiciado pelo trabalho nos vários portos do país.

De outra forma, essa experiência adquirida pelos trabalhadores em Camocim e em outros lugares vai moldando um modo de ser, uma identidade operária, que também influenciará nas formas de lazer e cultura. Destarte, discorrer sobre seus cotidianos e manifestações culturais num capítulo em separado é puramente um recurso didático, visto que essas formas de compreensão da cultura operária estão intimamente imbricadas com o mundo do trabalho.

Aliás, a institucionalização do espaço e do tempo do lazer e do trabalho é uma tentativa quase sempre presente nos discursos e práticas patronais visando o controle dessas relações num modo de produção capitalista que visa organizar até mesmo o

---

<sup>394</sup> Francisco das Chagas Morais, ex-portuário, 90 anos. Entrevista já citada. Camocim-CE.

<sup>395</sup> Francisco de Araújo, estivador aposentado. Entrevista já citada.

<sup>396</sup> Líder dos estivadores santistas, foi presidente da Federação Nacional dos Estivadores e Deputado Federal em 1946. Era militante comunista.

<sup>397</sup> SILVA, Fernando Teixeira da. *Op.cit.*, p.142.

aspecto subjetivo dessas manifestações. Nesse sentido, o capítulo seguinte pretende dar conta do universo cultural em que os trabalhadores urbanos camocinenses estão sujeitos, apresentando suas particularidades, resistências e trocas.

## CAPÍTULO IV



12. Grupo folclórico da Dança do Coco de Camocim.

*O hábito destes homens de assim proceder mostra que para eles o ideal burguês de separação rígida entre lazer e trabalho não tem significado algum: trabalho e diversão estão associados no cotidiano e não são regidos por horários fixos. Mas esta separação pouco rígida entre trabalho e lazer está longe de ser um atributo único de trabalhadores autônomos: as situações de conflito ocorridas em botequins e quiosques mostram que muitas vezes os trabalhadores freqüentam estes estabelecimentos nos interstícios da jornada de trabalho, quebrando assim a rotina de produção que seria desejável do ponto de vista estrito dos donos do dinheiro.*<sup>398</sup>

O olhar do historiador para os aspectos do cotidiano dos trabalhadores ressaltados por Sidney Chalhoub na epígrafe acima têm arejado os estudos sobre os mesmos no campo da história social e cultural. E. P. Thompson, neste sentido, observava que os historiadores vinham se dedicando a estudar “o calendário dos rituais e festividades no campo e na cidade, o lugar dos esportes na vida social, os diferentes

<sup>398</sup> CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, Lar & Botequim*. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque. 2ª ed. Campinas: Editora da UNICAMP, 2001, p. 258.

rituais de trabalho e lazer antes e depois da Revolução Industrial...”<sup>399</sup>. Ao salientar essa tendência, Thompson queria afirmar também o caráter “cultural” da classe, tanto quanto o “econômico”, tão evidenciado na velha tradição marxista.

Da mesma forma é preciso atentar para as trocas culturais entre classe dominante e classes subalternas, no que diz respeito à transmissão de padrões culturais e estéticos, como chama atenção Eric Hobsbawm com relação à passagem da tradição oral para a linguagem escrita. Por outro lado, num sentido inverso, não devemos descurar dos “efeitos pertinentes da presença social das classes subalternas no quadro cultural dominante”, como alerta Raymond Willians. Portanto, é preciso estar atento ao que estes processos provocam no campo da cultura, influenciando no seu modo de produção, tanto nas “instituições políticas quanto no imaginário coletivo e das representações mentais”.<sup>400</sup>

Acredita-se que a experiência dos trabalhadores no “chão do cais”, o cotidiano da vida sindical, as relações sociais com os diversos setores sociais, os espaços de sociabilidade, as temporadas de trabalho em outros portos, as manifestações festivas e de lazer, as comemorações cívicas e simbólicas são ingredientes de um caldo cultural forjadores de uma identidade operária. Neste sentido, cabe analisar os vários aspectos que informam sobre essa construção, que antes de tudo, é cultural, posto que elaborada dentro dos seus códigos de percepção do real e do imaginário.

Os trabalhadores, portanto, não vão apenas elaborando, mas também representando suas manifestações culturais. Usando a noção de *teatro* Thompson acredita que os donos do poder e os pobres encenam suas relações dentro daquilo que considera essencial: “o controle político e o protesto, ou mesmo a rebelião”<sup>401</sup>. Contudo, esta encenação de poderes não prefigura uma tácita relação de dominação e subordinação entre os donos do poder e os dominados. Thompson nos diz que “no interior e por baixo desse arco, há um sem-número de contextos e situações em que os homens e mulheres ao se confrontar com as necessidades de sua existência, formulam seus próprios valores e criam sua cultura própria, intrínsecas ao seu modo de vida”.<sup>402</sup>

<sup>399</sup> THOMPSON, E. P. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Antonio Luigi Negro e Sergio Silva (orgs.). Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001, p.237.

<sup>400</sup> FOOT HARDMAN, Francisco. *Nem pátria, nem patrão!:* memória operária, cultura e literatura no Brasil. 3ª ed. ver. e ampl. São Paulo: Editora da UNESP, 2002, p.239. Sobre a formação da cultura classe operária, ver HOBBSAWN, Eric J. *Mundos do Trabalho*. Novos estudos sobre a História Operária. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000, p. 257-77. Sobre o conceito de cultura, ver WILLIAMS, Raymond. *Cultura*. Trad: Lólio Lourenço de Oliveira. 2ª ed. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2000.

<sup>401</sup> THOMPSON, E. P. *Op. cit.* p. 239.

<sup>402</sup> Id. *ibid.*, p.261.

Neste sentido, um cotidiano que escapa um pouco da dureza do trabalho portuário ou ferroviário, mas que não quebra suas imbricações com o mundo do trabalho, será ressaltado nessa narrativa. Embutida nessas histórias, outros temas remetem, de alguma forma, ao que já foi discutido, como o alcoolismo, a indisciplina, embora que apareçam tópicos novos, como a moral (com sua dose de preconceito). No entanto, a preocupação é dar conta de como estes homens e mulheres procuravam usar o tempo livre na liberação de seus desejos, prazeres e da manifestação de suas práticas culturais.

Fundamentado no que as fontes apresentam em sua materialidade e no diálogo com suas possibilidades, as manifestações culturais dos trabalhadores se dão em dois espaços: o do sindicato, espaço privado da categoria e o espaço público, entendido como a rua, os clubes, os cabarés, os campos de futebol, enfim, a cidade como um todo. Contudo, apesar dessas distinções espaciais, essas manifestações não possuem uma rígida conformação. Neste sentido, a comemoração do Primeiro de Maio que se organiza nos sindicatos é na rua que ganha visibilidade festiva e política. Da mesma forma, os bailes de carnavais nas sedes sociais dos sindicatos tinham suas correspondências nos blocos que saíam às ruas. Assim sendo, as histórias aqui recuperadas e analisadas têm como protagonistas os trabalhadores que nas suas práticas cotidianas rompem com a fronteira desses espaços mostrando toda sua vitalidade.

Essa opção teórica e metodológica se baseia na compreensão de que o estigma sobre os trabalhadores, principalmente os portuários, precisa ser questionada visto a gama de generalizações cometidas não só pela historiografia, mas, também por outros grupos sociais ao longo do tempo, como sendo uma “comunidade turbulenta” baseada naquilo que alimentou esse imaginário: “alcoolismo, ausência de clara demarcação entre tempo de trabalho e lazer, (...) força física, ostentação de símbolos de virilidade e valentia, rivalidades étnicas”.<sup>403</sup> Nesta linha de pensamento, procuraremos mostrar o lado peculiar dessa experiência cotidiana dos trabalhadores urbanos de Camocim, desta quase irrecuperável, como diria Foot Hardman “ tessitura de pequenos atos anônimos e espontâneos que constituem o dia-a-dia operário, fora das cadeias da necessidade representadas pelos muros da fábrica e pelo mundo do trabalho”.<sup>404</sup>

---

<sup>403</sup> SILVA, Fernando Teixeira da. *Operários sem patrões*. Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2003, p. 129.

<sup>404</sup> FOOT HARDMAN, Francisco. *Op. cit.*, p.290.

## 1. O Terra e Mar – “onde acontecia toda fuzarca”.<sup>405</sup>

A zona do meretrício de Camocim funcionava como um território propício para os trabalhadores “quebrarem” a rotina da produção capitalista de que trata Sidney Chalhoub em *Trabalho, Lar & Botequim*, acima epigrafado. Era, portanto, o lugar onde homens e mulheres transgrediam as normas da disciplina burguesa. Como em qualquer outra cidade portuária, este tipo de território era alvo dos preconceitos sociais e não poderia ser diferente em Camocim. Incrustado no Bairro da Praia, a existência de vários cabarés e casas de prostitutas movimentavam a vida noturna da cidade, alimentada ainda pelas atividades do porto e da ferrovia. Contudo, o preconceito contra as mulheres de vida fácil se estendia para toda a população do bairro, tida como ignorante, rude. Ainda hoje, os mais conservadores chamam os moradores da praia de “índios”, não escondendo o preconceito contra nossos nativos.

Na fala do Sr. Euclides Negreiros, está muito presente essa separação entre o centro e a periferia, entendida como a zona praieira da cidade. Em várias ocasiões, ele reforça a lembrança desse estigma, presente até nas ações de governo, como a iluminação da cidade:

“Em Camocim, em 1932-33 acontecia tudo isso, nesta época a luz só vinha até a praticagem, (limite entre o centro e a praia) os postes eram de trilhos. Pra cá não vinham porque tinham medo de se misturar com o pessoal da Rosa Preta, com os pobres dos pescadores, eram isolados. Mas o tempo mudou, a sociedade mudou, mas ainda existe um pouco de vaidade”.<sup>406</sup>

Fica evidente no depoimento do velho lobo do mar a demarcação de uma fronteira entre os habitantes da cidade, só flexibilizada nos momentos em que os homens do centro procuravam dar vazão aos seus desejos ou relaxar dos seus tédios nos maxixes da zona, esta com suas divisões e a presença de mulheres comandando seus estabelecimentos.

Tendo a Rua do Fogo (atual Marechal Floriano Peixoto) como limite entre o centro e zona, a mesma se formava por três ruas dispostas como que formando um quadrado quase perfeito se não fosse a rua limítrofe já citada. No sentido norte-sul,

<sup>405</sup> Expressão do Sr. Euclides Negreiros referindo-se à movimentação da zona do meretrício em Camocim. Entrevista realizada em 25/04/2007.

<sup>406</sup> Entrevista com o Sr. Euclides Negreiros, realizada em 25/04/2007.

ficava a Rua das Flores (atual General Sampaio) onde pontificava o maxixe da Rosa Preta, bastante freqüentado pelos embarcações. No rumo leste-oeste, situava-se a Gameleira (atual Marechal Deodoro da Fonseca), que abrigava o baixo meretrício, com destaque para o Terra e Mar, famoso cabaré já citado, “onde acontecia toda fuzarca” segundo o Sr. Euclides. Na outra extremidade, no sentido norte-sul, a Gameleira se encontrava com a Rua do Macedo (atual Santos Dumont), um quarteirão de casas de prostitutas comandadas por Emília Rabada.

Sem entrar no mérito de uma discussão sociológica sobre o fenômeno do preconceito social, nosso objetivo aqui é mostrar onde e como os trabalhadores se divertiam e, nessa prática cotidiana, analisar não somente as manifestações culturais desse divertimento, mas, os conflitos gerados nos espaços de diversão. Coincidência ou não, grande parte dos processos criminais pesquisados são instaurados a partir dos crimes ocorridos no “sereno dos maxixes” e nas ruas do quadrilátero boêmio.

Há que se considerar também a ação policial nesse espaço. Responsável pela manutenção da ordem, às vezes se prevalecia dessa condição para cometer abusos de poder. A documentação sugere, neste sentido, a existência de uma animosidade entre a polícia e os trabalhadores freqüentadores da zona. Encontram-se entre os processos criminais vítimas e réus dos dois lados. Esse quadro é pano de fundo para a história de Francisco Ribeiro do Nascimento, conhecido como Cícero Canário, morto pelo soldado Santana.

Cícero Canário despertara para mais um dia sem saber bem o que ia fazer. O mais provável seria que mais tarde encontrasse alguns amigos e se metesse em alguma “brincadeira” com as meretrizes da Rua do Macedo, ou quem sabe, mais tarde se meteria nos maxixes da Rosa Preta ou da Gameleira. Era pescador, mas, suas viagens ao mar ficavam cada vez mais raras, visto que a função de biscateiro na beira da praia lhe dava mais liberdade para exercer sua boemia quase profissional. Vivia, pois, Cícero Canário a dar recados para as prostitutas e fazer bicos para outros homens do mar mais ou menos endinheirados que recorriam à sua disponibilidade para lhes fazer favores na cidade, comendo e bebendo mais ou menos do que lhe dessem.

Na tarde do dia de 24 de março de 1960, Cícero Canário não só encontraria alguns amigos, como também a morte. No início da descrição dos autos, nada diferente dos resumos de outros processos: homens se encontrando para beber, mulheres, perturbação da ordem pública, presença do polícia, brigas, diferenciando-se em alguns momentos pela riqueza de detalhes que dão à escrita tons folhetinescos.

FRANCISCO RIBEIRO DO NASCIMENTO, conhecido como Cícero Canário, JOÃO ALVES LINHARES e EXPEDITO FERREIRA DA SILVA, vulgo Expedito Cabeludo, que escolheram aquela tarde para ‘brincar’, encontravam-se no Cabaré da Joaquina, sito à Rua da Praia, nesta cidade. Deram início á “brincadeira” – com uma refeição constituída à base de peixe, regada a Martini, cachaça e quinado, depois saíram em companhia de três mulheres: - Maria Expedita da Conceição, Maria do Livramento dos Santos, conhecida como Maria Loura e Cícera Lima Ferreira (...) A brincadeira prossegue e o nível de álcool aumentando no sangue dos brincantes daquela tarde ensolarada num bar de um tio das vítimas. Lá pelas cinco horas da tarde, quando retornavam para o Cabaré da Joaquina, (Terra e Mar) os rapazes e as mulheres são abordados pelo soldado Santana.<sup>407</sup>

O soldado Santana recém chegado à cidade, talvez querendo mostrar serviço ou solicitado para tal, não estava acostumado com a “fuzarca que era isso aqui”, para utilizar uma expressão do Sr. Euclides Negreiros ao referir-se à zona do baixo meretrício. Neste sentido, o desfilar de homens embriagados pelas ruas, com roupas de banho, divertindo-se com suas parceiras numa trivial algazarra, despertou o senso de ordem do policial disciplinador dos costumes, incompatível com a liberdade das ruas que estes trabalhadores pensavam ter. Continuando com a descrição dos autos:

Abordados pelo soldado (...) da ‘voz de prisão’ a Cícero e a Expedito, reprovando-lhes o comportamento na rua, ‘pois se encontravam de calção, camisa de mangas curtas, embriagados, acompanhados de mulheres da vida, escandalizando’. Cícero Canário e Expedito Cabeludo, não se conformaram com a prisão, interrogam o policial sobre o motivo daquele constrangimento, respondendo o interrogado, ‘que estavam presos e não adiantava recuar, que era pior’. A seguir entram em discussão com o acusado – que, não dando mais explicações, puxa inopinadamente de seu revolver Thaurus oxidado, calibre 38 duplo, e – a uma distância de três passos, detona-o reiteradas vezes, ferindo gravemente a Cícero e Expedito, conforme laudo de fls. 14 e 17. João Linhares, que havia ficado à margem da discussão, e localizado a uma distância de seis metros mais ou menos, foi presenciado pelo agressor que lhe desferiu dois tiros, dando causa aos ferimentos descritos no auto de exame de fls. 16. LINHARES refugia-se na mercearia de José Silva, imediações do local do conflito, enquanto Expedito e Canário são conduzidos pelo soldado homicida (...) para ser finalmente assassinado por este, que – sádico e sedento de sangue, lhe dá mais um tiro e desta vez, no ouvido esquerdo, produzindo fratura na base do crâneo, com hemorragia interna na referida região, do que resultou a morte imediata do mesmo, acontecida ali a quinze passos do Quartel da Polícia. O denunciado foi

---

<sup>407</sup>Arquivo do Fórum Dr. Alcimor Aguiar Rocha. Autos de Ação Crime. Caixa 106, nº 12, Ano: 1960 p.1.

preso em flagrante delito, mas, temendo uma vingança, vem a fugir, o que aconteceu no dia 28 do prefalado mês de março findo.<sup>408</sup>

As testemunhas arroladas no processo apresentam uma variada presença de trabalhadores além das meretrizes da zona do baixo meretrício, moradores próximos ou freqüentadores do Terra e Mar, assim como suas procedências.<sup>409</sup> Interessante notar que em nenhum momento, nas 152 páginas do processo, não se informa a profissão da vítima. A questão é saber se esse detalhe já se configura numa forma de desqualificar a vítima, independente dos requintes de crueldade com que o soldado matara Cícero Canário, apontados pelas testemunhas. Por ser policial, o inquirido é presidido pelo Capitão Raimundo Pinheiro da Silva, vindo de Sobral para trabalhar no caso, o que pode sugerir que essa omissão tenha tido um viés corporativista, embora não se tenha elementos no próprio processo, para fazer tal afirmação, a não ser a evidente facilitação da fuga do acusado.

Por outro lado, coloca-se a questão do ordenamento no mundo do trabalho, e a diferença de tratamento para quem não tem uma profissão definida. No inquirido, as outras vítimas, João Alves Linhares e Expedito Cabeludo, são identificadas como motorista e marítimo, respectivamente. Não ter um trabalho sugere ter um comportamento indisciplinado, como transparece no depoimento de Expedito Cabeludo que lastima ter se acompanhado de Cícero Canário para se divertir, visto que o mesmo não obedecera à autoridade policial.

Consultando uma das testemunhas listadas<sup>410</sup>, descobre-se que Cícero Canário era trabalhador de beira de praia, sem filiação alguma a sindicato ou profissão definida. Sua sobrevivência era tirada dos “bicos” que fazia para as “madames” das casas de tolerância e colegas marítimos chegados do mar, companheiros de farras. O assassinato

---

<sup>408</sup> Id. *ibid*, p.1-2.

<sup>409</sup> As testemunhas do referido processo eram: Maria Expedita da Conceição, brasileira, meretriz, analfabeta, natural de Meruoca-CE; Maria do Livramento dos Santos, brasileira, casada, prostituta, 18 anos, natural de Granja-CE; Pedro Ferreira da Silva, brasileiro, casado, pescador, natural de Camocim-CE; José Silva, brasileiro, casado, comerciante, 31 anos, natural de Camocim-CE; Raimundo Claudiano dos Santos, brasileiro, solteiro, com 19 anos, militar, natural de Caucaia-CE; Osmundo Rodrigues Campos, brasileiro, solteiro, comerciante, 28 anos, alfabetizado, exercendo as funções de vereador, natural de Camocim-CE; Antonio Rodrigues de Lima, Brasileiro, casado, pastor evangélico, 50 anos de idade, natural de Aracati-CE, sabendo ler e escrever; João Ribeiro do Nascimento, pai da vítima Cícero Canário, brasileiro, casado, pintor, 51 anos de idade, natural de Camocim-CE; Manuel Macário de Moura, Brasileiro, casado, marítimo, inspetor de quartelão natural de Camocim-CE e Maria dos Santos Santana, esposa do acusado, brasileira, casada, de prendas domésticas, 34 anos, natural de Bonito de Santa Fé, do Estado da Paraíba. Arquivo do Fórum Dr. Alcimor Aguiar Rocha. Autos de Ação Crime. Caixa 106, nº 12, Ano: 1960 p.3.

<sup>410</sup> Trata-se de Pedro Ferreira da Silva, brasileiro, casado, pescador, natural de Camocim-CE, morador do Bairro da Praia.

de Cícero Canário é justificado pelo soldado (que conduzindo a vítima presa e ferida, arrasta-a pelas ruas ante o protesto de populares e a executa na calçada da cadeia) face sua resistência à prisão e das ameaças que proferia contra sua pessoa dizendo ter “influência política” para lhe transferir para outro lugar. Tal argumentação mostra não somente o ato tresloucado do policial, que, afinal, alega em sua defesa problemas de insanidade mental, mas, revela claramente, segundo Chalhoub,

... a tentativa de estigmatização da principal opção de lazer dos pobres urbanos e do sexo masculino: a conversa informal que estes homens levam no botequim, ao redor de uma mesa ou encostados no balcão, sempre sorvendo goles de café, cachaça, cerveja ou algum vinho bem barato. Era ali, nos papos da hora de descanso, que se afogavam as mágoas da luta pela vida e se entorpeciam os corpos doloridos pelas horas seguidas do labor cotidiano.<sup>411</sup>

Essa estigmatização dos espaços e das pessoas caracteriza bem um projeto da nascente República que buscava a desqualificação dos territórios de lazer e de seus freqüentadores diante de uma proposta de enquadramento de todos ao mundo do trabalho.<sup>412</sup> Tipos como Cícero Canário não tinha sobrevida nesta conjuntura, embora resistissem, digamos assim, à lógica capitalista da acumulação que ordenava as relações trabalhistas.

O “Terra e Mar”, nome de cabaré, território do prazer e da violência e título de romance, como já foi dito, era onde acontecia toda fuzarca. Outras histórias poderiam ser contadas à exaustão, de brigas entre mulheres por homens, de marinheiros valentes “acabando as festas” ou sendo surrados pelos moradores ou donos de bares por não pagarem a conta. Com certeza, “O Terra e Mar” era muito mais do que isso, mas, quisemos mostrá-lo sob a ótica do espaço de lazer dos trabalhadores e os conflitos advindos daí com os mantenedores da ordem.

Numa aproximação com a literatura local, o romance “O Terra e Mar” de Carlos Cardeal expressa muito mais do que um lugar “onde acontecia toda a fuzarca”. Parecia também ser a expressão de uma cidade portuária com todo o seu cosmopolitismo. Ressalvados as dimensões e proporções era o lugar que regurgitava de marinheiros estrangeiros e prostitutas de outras plagas. O “maxixe” (dança e território onde se dança) tão discriminado pela sociedade elitista acaba se tornando objeto de consumo dos mais

<sup>411</sup> CHALHOUB, Sidney. *Op. cit.*, p.256-7.

<sup>412</sup> Uma série de trabalhos recentes aponta nessa direção, como o de: CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, Lar & Botequim*. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque. 2ª ed. Campinas: Editora da UNICAMP, 2001.

endinheirados da cidade. É nessa atmosfera que se desenrola a trama de “O Terra e Mar”, tendo o maxixe como “signo de exclusão, dessa mistura de fumaça de porto, prostituição, crimes baratos e dramas romanescos” para utilizar uma passagem de Foot Hardman quando estuda a importância cultural do tango no seio da classe operária em Buenos Aires.<sup>413</sup>

A descrição do escritor dá bem a medida do que era Camocim naqueles tempos. Movimentada vida noturna, mas acanhada ao mesmo tempo. O cabaré mais famoso não , comportava a freguesia. Mas, a vida parecia transcorrer ao sabor e ao movimento das marés, sem muita pressa. Os homens sabiam do que lhe esperavam no dia seguinte. Após a “função” de mais uma noite, as pessoas se recolhem e com ela a cidade. Nosso escritor capta este momento:

“A noite desce sobre a cidade. Os retardatários boêmios que estavam a ouvir canções em casas de jogos e em cabarés, já se tinham ido. A Praça do Amor, como é chamada pelos que amam, está deserta e com as luzes apagadas. É sempre assim quando chove. Os bancos de cimento que circundam a praça, geralmente quentes, agora estão gelados pelo sereno frio que cai desde o início do dia. Os botecos e casas de comidas típicas que compõem a vida noturna do lugar fecharam suas portas. A cidade dorme”.<sup>414</sup>

A vida noturna da cidade pulsava nesse território que compreendia a zona do meretrício e a beira do cais. Também nesses espaços ocorria a maioria dos crimes que movimentava a vida policial da cidade. Crimes de lesão corporal entre trabalhadores, entre estes e a polícia, acusações de adultério, desvirginamento, sedução, brigas de prostitutas, pequenos roubos, dentre outros, quase sempre tinham como cenário o “sereno dos maxixes”.<sup>415</sup> Sintomaticamente, com a falta de navios no porto e de trens na estação, ocorre o esfriamento desses espaços na sua efervescência e animação.

Um abaixo-assinado dos moradores da referida zona no ano de 1977, pedindo a “*extinção dos remanescentes das casas de tolerância*” dá bem uma idéia de como esse espaço se transformara com o tempo. Na petição ao Sr. Dr. Juiz de Direito da Comarca de Camocim, alguns indícios mostram essa transformação. A diminuição desse tipo de casa a partir do ano de 1972 com a construção de um frigorífico industrial de apoio à pesca - CEPESCA (Ceará Pesca), assim como do aumento do número de famílias “*todas*

<sup>413</sup> FOOT HARDMAN, Francisco. *Op. cit.*, p.292.

<sup>414</sup> Id. *ibid.*, p.9.

<sup>415</sup> Referência aos vários processos criminais depositados no Arquivo Geral do Fórum Dr. Alcimor Aguiar Rocha.

*com crianças e moças*”, além de se alegar que a área se *“tornara central e está causando mal estar às famílias já residentes”*. A valorização da área dentro do contexto das transformações urbanas, talvez com a construção do frigorífico e a eterna questão da moral são evidenciados na petição para a decretação do fechamento das últimas quatro casas. Não se tem como saber se tal medida judicial foi decretada, mas, como que a desafiar o tempo e os costumes ou ainda servir como testemunho de um tempo áureo, o Cabaré do “Toim Viado”, conhecido e respeitado homossexual, sob nova direção, ainda abre suas portas diariamente para os homens da terra e do mar, com o singelo nome de “Dunas Bar”.<sup>416</sup>

## **2. Bancar o jogo – polícia e trabalhadores rolando dados**

A repressão ao que se convencionou chamar de malandragem insinuava novos contornos que o aparato policial procurava disciplinar e reprimir. No entanto, a própria polícia não estava e não está imune à corrupção ao participar da exploração dessas práticas proibidas. É o que veremos com relação aos jogos de azar na cidade de Camocim, num processo criminal que mostra o envolvimento de trabalhadores do porto no funcionamento de casas de jogos, assim como da negligência policial e de sua conivência com a prática auferindo lucros, através de comissões.<sup>417</sup> Nas declarações de Francisco Antônio de Carvalho, no referido processo, o mesmo se apresenta como

... jogador e que vivia pelo mundo bancando caipira, isto é, jogos de dados, que no domingo passado dia 3(três) encontrava-se bancando o jogo de caipira, próximo à entrada do campo de Foot Ball ‘Paraná’ Sport Club desta cidade, que é do conhecimento do Sr. Delegado de Polícia desta cidade, Inácio Prado, que o declarante tem permissão para bancar o seu jogo em qualquer parte da cidade, que conforme o lucro que tem proveniente desse jogo dá uma porcentagem ao referido Delegado Inácio Prado, porcentagem que é proporcional ao dinheiro que faz em cada dia de jogo; que o declarante banca o caipira para Gonçalo Torres, portuário, residente à rua da Praia nesta cidade.<sup>418</sup>

<sup>416</sup> Arquivo Geral do Fórum Dr. Alcimor Aguiar Rocha. Abaixo-assinado dos moradores da Rua General Sampaio. Camocim-CE. 15 de fevereiro de 1977. Antonio Julião Teixeira, “Toim Viado”, era um homossexual assumido e respeitado na cidade, assassinado por um garoto de programa em sua casa em 18 de maio de 2002.

<sup>417</sup> Arquivo do Fórum Dr. Alcimor Aguiar Rocha. Autos de Declaração. Nº 768. Ano: 1962. Declarante: Francisco Antônio de Carvalho e outros.

<sup>418</sup> Id. *ibid*, p. 2.

Antes de qualquer conclusão, é preciso entender que os jogos de azar, seja de dados ou baralho, sempre foram uma alternativa de lazer dos trabalhadores nos intervalos das jornadas de trabalho ou nas horas de folga, seja apostando na sorte ou simplesmente matando o tempo. Nas rodas de conversas sob a sombra das árvores, nos armazéns, nas calçadas das residências, ou nos botecos da beira do cais, um tabuleiro, uma toalha ou um papelão sempre serviram para se rolar uns dados, cortar um baralho ou uma partida de damas.

Por outro lado, a exploração de jogos de azar, como o *caipira*, era facilitada por sua mobilidade e simplicidade na montagem, bastando para isso uma mesa e um recipiente para sacudir os dados. De forma itinerante (apesar de alguns possuírem lugares fixos na cidade, principalmente no Mercado Público, praças ou entre o cais e a estação), os bancadores de jogo iam onde os jogadores habituais e os inevitáveis curiosos se concentravam e se divertiam, seja nos campos de futebol, nos terreiros das festas, junto aos circos e parques de diversões, nas quermesses, entre outros.

Manuel Torres Pereira, auxiliar de pedreiro, também ouvido no processo, procura justificar sua atividade não somente pela permissão policial, mas pela exploração de várias bancas e casas de jogos na cidade:

(...) que se encontrava com uma banca de Caipira na entrada do campo de Foot Ball do Campo do Paraná nesta cidade, quando se realizava uma partida de football entre um time de Parnaíba e o do Cruzeiro desta cidade; que muita gente foi assistir a esta partida de football; que cerca de dez ou doze soldados da Polícia estavam de serviço durante aquele jogo de Foot-Ball; que a banca de caipira de que o declarante toma conta pertence a Chagas do Manelão; que o declarante, recebe por cada dia de jogo uma porcentagem em dinheiro proporcional ao jogo do dia, cuja porcentagem varia entre duzentos cruzeiros a oitocentos cruzeiros (...); que acha provável que o Delegado de Polícia tem conhecimento destas casas de jogo; (...) que sabe que existe outra casa de jogo na casa de bilhares denominado 'Meu Cantinho', na Praça do Mercado desta cidade; que o dono dessa casa de jogo é Antonio Barbeiro, dono também de uma sapataria nesta cidade; que na Rua do Egito nesta cidade, há outra casa de jogo pertencente à Antônio Damásio; que entre os soldados que faziam parte dessa patrulha e que recebiam dinheiro do declarante, lembra-se dos nomes dos soldados – Manuel de Sousa e Ribamar, ambos do destacamento local, que uma vez que o declarante e o seu patrão pagam ao Delegado de Polícia Sr. Inácio Prado, para bancarem o jogo, deduz que todos os outros donos de casas de jogos de azar também pagam ao Delegado, para poderem bancar o seu jogo que nunca foi molestado pela polícia desta cidade por estar bancando jogos de dados.<sup>419</sup>

---

<sup>419</sup> Id. *ibid*, p.3-4.

Como vimos, os declarantes bancavam o jogo para outros trabalhadores que, por sua vez, tinham permissão do Delegado de Polícia, o qual participava dos lucros dentro de uma estrutura hierárquica de poderes. O policial que lucra permitindo a contravenção, os trabalhadores que terceirizam a permissão, os biscateiros que sobrevivem bancando jogo. E aqui aparece uma teia de relações que envolvem trabalhadores (tanto quem banca, como quem joga), polícia e representantes da justiça.

Ao se posicionar a favor da repressão à jogatina em seu parecer, a autoridade judiciária toca em dois pontos que, aparentemente, não teriam relações entre si, mas, mostra a leitura que faz dos fatos: denuncia a conivência da polícia local com o jogo e emite opinião sobre a conjuntura nacional, associando o estado de desvirtuamento dos costumes com “a falência e incúria do regime, que não mais condiz com os anseios e reclamos da parte mais sã da sociedade que está ansiosa por novos melhores dias”. O que teria levado um promotor de uma comarca do interior do Ceará a emitir tal juízo de valor num processo criminal dessa natureza, além do direito de opinar? Era julho de 1962 e o processo político que descambou nos acontecimentos de abril de 1964, que nos daria o legado ditatorial do golpe civil-militar apenas iniciava. O que estaria profetizando o promotor baseado no relaxamento da ordem e a conseqüente desmoralização da sociedade diante da quebra de normas e valores sociais vistos pelo zeloso promotor como insuportável? Para o nosso representante do Ministério Público, tudo isso era fruto de uma “ditadura dos ignaros, essa máscara de governos sem força e sem autoridade, esse regime de massas precursoras de comunismo e das repúblicas populares”.<sup>420</sup>

Independente das circunstâncias que motivaram as mudanças no regime político, as preocupações do promotor parecem não ter sido atendidas. Os trabalhadores continuavam a jogar e bancar o jogo em casas montadas para tal atividade. Um carteadado no fim de tarde ainda parecia convidativo para aumentar a fêria dos sortudos ou levar o último trocado dos viciados, sem levar em conta a opinião do promotor que considerava essa prática um “escândalo (...) não só com a complacência, mas com a conivência da autoridade policial tendo o seu foco na Praça do Mercado e irradiam para os subúrbios (...) os tentáculos do vício que suga até as economias dos mais pobres”.<sup>421</sup>

---

<sup>420</sup> Id. *ibid*, p.7. O processo é enviado à Procuradoria Geral do Estado que o devolve pedindo o arquivamento do mesmo, visto que houve falhas na elaboração ao não ser feito o auto de prisão em flagrante dos acusados, o que pode se compreender visto o envolvimento dos policiais.

<sup>421</sup> Id. *ibid*, p.3.

A geografia da exploração do jogo na cidade é descrita com detalhes no processo em questão. Nesse sentido, pode se pressupor que era realmente uma atividade econômica lucrativa, com diversidade de empreendedores e mão-de-obra, afora seu caráter lúdico:

... que outras pessoas tem banca de jogo no Mercado Público nesta cidade: Antônio Boi Velho, Gerardo Frederico que banca o caipira para o **Piragibe Faroleiro do Farol Trapiá do Porto desta cidade**, que nesta cidade há uma casa de jogo de azar na qual é encarregado Alberto Queiroz, que na esquina do Mercado Público há outra casa de jogo de azar onde se joga de caipira e baralho (...) que nas Quatro Esquinas, há outra casa de jogo, cujo proprietário o declarante desconhece; que na rua da Praia há outra casa de jogo pertencente a Valdemar Bessa, que é filho do Sr. Inácio Prado; há outra casa de jogo que pertence a Odilon Rocha e está arrendada a Chaga Manelão, onde há jogo de caipira, de baralho, roleta e jogo do Bicho, cuja casa funciona noite e dia, durante as festas e todo dia nos dias comuns; que não sabe que quanto o Delegado de Polícia recebe por esses jogos, mas sabe que o Delegado recebe dinheiro por esses jogos; que Odilon Rocha arrenda por quatorze mil cruzeiros a sua casa de jogo ao Chagas Manelão, não sabendo quanto o Odilon paga ao Delegado.<sup>422</sup>

Na relação dos nomes citados, temos comerciantes, trabalhadores do porto, policiais, assim como das espécies de jogo de azar e o onipresente jogo do bicho. As cifras talvez não dêem uma dimensão da lucratividade já que faltam outros registros que possam fundamentar uma comparação, porém, a citação esconde um pouco do aspecto lúdico que motivava o faroleiro e outros trabalhadores também a jogar com os amigos, recuperada por um dos nossos cronistas:

Na noite passada, o Piragibe esteve aqui, rindo com aquela expressão de felicidade, enquanto distribui onze cartas para cada participante, apostando um pouco do modesto salário de faroleiro. (...) O Chagas, dono da casa de jogo (...) buscava manter o equilíbrio no ambiente, até porque, embora se tratasse de um cassino modesto, era freqüentado por pessoas bem conceituadas nos meios camocinenses e se mantinha imune à presença de aventureiros.<sup>423</sup>

Aí está, portanto, outra dimensão da prática do jogar. Tira-se do ambiente do cassino modesto, os ares de antro de perdição onde se esvaem as economias dos incautos e azarados. O relato do memorialista aponta para o caráter lúdico de um jogo de cartas

<sup>422</sup> Id. *ibid*, p.2-3. Grifos nossos.

<sup>423</sup> TRÉVIA, José Maria S. *Uma janela para o passado*. Contos. O Cassino. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora Ltda. 2007, p.121-2.

após um dia de trabalho, e o ambiente freqüentado por “pessoas bem conceituadas” parece mais com um espaço onde os amigos se encontravam ao fim do dia para jogar baralho e conversa fora, favorecido pela ordem mantida pelo proprietário.

A se acreditar no cronista, o cassino de Chagas Manelão, que com sua autoridade deixava o ambiente “imune à presença de aventureiros”, se constituía num local de lazer, tanto dos trabalhadores do porto nos momentos de folga ou falta de trabalho ou mesmo do faroleiro Piragibe, quanto das pessoas “bem conceituadas” e até mesmo de autoridades policiais, que, sem dúvida, diminuía a pressão sobre a ilegalidade do funcionamento destas casas de jogo.

### 3. Futebol também é coisa de trabalhador

Prefeitura Municipal de Camocim	
	<b>Deve</b>
<b>a</b>	<b>Cr\$ 220,00</b>
Benone Marinho dos Santos	
=====	
<b>Serviços executados em proveito da municipalidade, no setor de Educação e Cultura – 3.1.3.0 -66 conforme especificação seguinte:</b>	
=====	
Para fazer face ao pagamento de tocatas, autorizadas pelo Snr. Prefeito, no dia 21 deste, em que a invicta “SELEÇÃO BRASILEIRA DE FUTEBOL”, no exterior, com a bravura que lhe é peculiar, soube, condignamente, dar ao Brasil, o honroso título de “TRI-CAMPEÃO DO UNIVERSO”, por ocasião da realização da “COPA-MUNDI/1970”, ora encerrada.....	
	Cr\$ 220,00
	=====
	TOTAL..... Cr\$ 220,00
Camocim, 24 de junho de 1970.	
Maria de Lourdes da C. Soeiro. Auxiliar de Secretaria. <sup>424</sup>	

Só mesmo o futebol para quebrar a sisudez dos documentos burocráticos. Na simples nota de empenho acima reproduzida, podemos perceber o quanto este esporte mexe com a emoção do brasileiro, desde o mais fanático torcedor ao sisudo funcionário público. Os termos do preenchimento do documento denotam não apenas o

<sup>424</sup> Arquivo da Prefeitura Municipal de Camocim. Empenho. Exercício: 1970. Anexo 002.

contentamento dos brasileiros para com o feito heróico da Seleção, mas expõe também como o futebol, ao longo do tempo se associou com os sentimentos de bravura e honra.

Contudo, não queremos dar ênfase à nossa propalada supremacia nesse esporte, mesmo que o título de 1970 tenha sido visto com proporções universais, segundo a pessoa que preencheu o documento citado. Nossa intenção é perceber como o futebol fez parte do cotidiano dos trabalhadores urbanos de Camocim, recuperando essa prática esportiva nos momentos de conagração, competição ou mesmo na simples “pelada” do dia-a-dia.

Neste sentido a documentação nos leva a encontrar as discussões sobre a criação de uma equipe de futebol entre os estivadores. Manifestada a vontade de alguns sócios, o presidente acolheu a iniciativa fazendo menção ao estatuto da entidade, o presidente acolheu a iniciativa fazendo menção ao estatuto da entidade, dizendo que, “a lei autoriza isso e se os companheiros quizessem será eleita uma diretoria esportiva subordinada a Diretoria do Sindicato garantindo o Snr. Prez. que se for criado o sport durante sua administração será bem administrado”. Mesmo amparado pelo estatuto, a proposição de iniciativas de divertimento não eram totalmente pacíficas. No caso em tela, o presidente se reporta a uma outra equipe que se fundara no passado dentro do SEPC – *Os Marítimos*, que se esfacelou por más administrações e, por sua própria iniciativa e de outros sócios, fundaram um outro clube denominado *Itamarati* com a presença de particulares no sentido de realizar jogos com os estivadores da cidade vizinha de Chaval.

425

O futebol, portanto, aparece como um fator de conagração entre os estivadores da região. Porém, as pretensões dos fundadores do Itamarati não se concretizariam. Um sócio argumentou que o ofício de convite para a partida tinha sido endereçado ao SEPC, portanto, não se poderia aceitar particulares e a equipe que viajaria deveria ser composta de atletas “genuinamente estivadores”. Por trás dessa resistência em aceitar particulares no time dos estivadores, estava o medo da convivência muito próxima nesse tipo de jogo, posto que as relações de amizade proporcionada pelo futebol poderiam ser uma forma de ingressar no sindicato no futuro. Segundo algumas informações obtidas entre os estivadores, em algum momento, alguns sócios entraram

---

<sup>425</sup> SEPC/ASO, de 4 de setembro de 1957. Livro 1, p.2. Camocim-CE. Com relação ao futebol, destacou-se o estivador Sebastião Marques, cuja habilidade com a bola o levou posteriormente a dirigir a Seleção Camocinense de Futebol por mais de uma década nos campeonatos regionais.

por essa via, daí, a resistência, talvez dos mais velhos, em defenderem os postos futuros de seus filhos na estiva.<sup>426</sup>

A efemeridade dessas iniciativas também estava presente. Ainda sobre a discussão do caso do futebol acima referido, o sócio Antonio Pereira da Silva chama a atenção de que toda aquela euforia em criar um clube de futebol era apenas porque o jogo seria em Chaval, portanto, uma oportunidade de viajarem e passearem, mas, terminada a partida, ninguém queria saber mais de futebol. Já os ferroviários também organizaram seu time de futebol. As rivalidades não tardaram a se forjar. Num tempo em que o futebol tinha muito de romântico, era possível, por exemplo, o time dos empregados da ferrovia jogar, tendo como árbitro, um ferroviário. É o que ironiza uma nota de jornal da época:

Defrontaram-se, no domingo último, no gramado do Humaitá, os dois valorosos esquadões – FLAMENGO E FERROVIÁRIO. A pugna esteve interessante, todos atuaram com galhardia, sendo afinal, derrotado o FLAMENGO pelo score de 3 x 1. Serviu como juiz da partida o Sr. Osvaldo Aragão, ferroviário perito na profissão que aí desempenha e ‘marinheiro de primeira viagem’ em matéria de arbitragem pebolística.<sup>427</sup>

Como se pode observar, no caso de Camocim não há uma correlação da existência de equipes de futebol com as empresas ou fábricas, como no resto do país, mas, a identificação se dará pelas categorias profissionais. Daí, que ao já citado Ferroviário, os estivadores, portuários e salineiros, principalmente, formarão seus esquadões e disputarão torneios de futebol, notadamente nas datas festivas do Primeiro de Maio ou do aniversário dos respectivos sindicatos.

Outro aspecto motivador da formação de equipes de futebol na cidade é a representação dos bairros ou ruas, com um histórico de rivalidade significativo. É o caso do Cruzeiro, do bairro de mesmo nome e do Santos, identificado com o Bairro da Praia. Quanto a este último, é uma homenagem ao time praiano da cidade paulista de Santos onde vários trabalhadores camocinenses trabalharam e viram Pelé e companhia mostrarem seus talentos com a bola no Estádio da Vila Belmiro. Tivemos ainda times

---

<sup>426</sup>Id. ibidem.

<sup>427</sup> Jornal *O Momento*, nº 140, p.4. Quarta-feira, 16 de julho de 1941. Camocim-CE.

com o nome de Comercial e Brasil, mais ligados aos rapazes do comércio e geograficamente ligados ao centro da cidade.

O futebol ainda serviria para saudar marinheiros que aqui aportavam. Era comum se marcarem partidas entre tripulantes de um navio contra outro formadas por trabalhadores da beira do cais. Aliás, como assinala o historiador Leonardo Affonso de Miranda Pereira, nos primórdios do futebol no Brasil registram-se a realização de jogos no Rio de Janeiro, não somente “nos clubes formados por ingleses, onde era praticado há mais tempo, mas também nas exibições de marinheiros estrangeiros na região do cais do porto ou nos recreios dos colégios elegantes”.<sup>428</sup>

Nesta perspectiva, nota-se que o futebol chega a Camocim como de resto aportou no Brasil, talvez mostrado por algum *team* de marinheiros estrangeiros a iniciar nativos, visto que, como já assinalamos, o costume de se recepcionar a tripulação dos navios com partidas de futebol. Contudo, a formação de equipes representantes das categorias profissionais existentes na cidade demonstra o desenvolvimento do futebol atingindo as “parcelas mais amplas do operariado”, antes restrito aos rapazes da elite nos colégios e clubes elegantes das grandes cidades do país ou trabalhadores especializados, longe, portanto, de “servir como elemento de identidade operária”.<sup>429</sup>

Posteriormente, nas comemorações do Dia do Trabalho, a unidade do SESI ou a Prefeitura de Camocim promoviam torneios de futebol entre as categorias profissionais, principalmente, aquelas organizadas nos seus respectivos sindicatos. As programações dessas festas, com algumas modificações, quase sempre apresentam jogos ente agricultores, portuários, estivadores, pescadores e salineiros, com equipes formadas efetivamente com seus sócios. Posteriormente, essa tradição vai perdendo peso e espaço, contudo, ainda hoje, realizam-se eventos dessa natureza, usando-se os nomes dessas categorias, mas, sem uma relação mais direta com as mesmas, no que diz respeito aos “atletas” e às cores.

Um outro aspecto a ressaltar é a relação entre futebol e festa dançante no universo de lazer desses trabalhadores, o que de resto, remete ao tempo romântico de sua prática. Os jogos de futebol aqui já referidos, entre os homens que chegavam do mar e os trabalhadores locais, funcionavam como preliminar das festas dançantes que ocorriam na

---

<sup>428</sup> PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. *Footballmania: uma história social do futebol no Rio de Janeiro. 1902-1938*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000, p. 21.

<sup>429</sup> PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. *Op. cit.*, p. 26.

zona do meretrício em determinadas casas de maxixe da cidade, previamente reservadas para tal evento. As adjacências do já mencionado cabaré “Terra e Mar” se engalanavam nesses dias. Ainda hoje, pode se ouvir anúncios nas emissoras de rádio na cidade anunciando essa combinação - futebol e festa-, principalmente na zona rural, onde o desportista convida times de outros lugares para amistosos e quadrangulares à tarde, finalizando com um arrasta pé à noite.

Recorrendo à memória do Sr. Euclides, pode-se passear pelos espaços dedicados ao esporte bretão e pelas equipes que tiveram alguma projeção em Camocim, ou pelo menos aqueles que nosso depoente seleciona nesse critério. Da mesma forma, suas lembranças desse esporte - jogado ainda sem o espírito e os interesses que hoje movem essa tradição como negócio -, fixam-se nas relações de solidariedade e vizinhança, espécie de conagração entre categorias profissionais e comunidades. Na avaliação do depoente, estão presentes desde as simples críticas ao rendimento físico dos antigos clubes, como as alianças e os momentos de confraternização por ocasião da realização das partidas de futebol nos campos da cidade:

Tinha dois campos, um aqui no quadro do Mercado, onde tem aquele mercadinho, aquilo era um campo, mas a área do terreno era pequena para jogar (...) agora o campo fica perto ali no final da Rua da Independência (...) Tinha o Camocim, Paraná e Pavuna. O mais forte era o Pavuna, justamente os jogadores pescadores e o pessoal do Matadouro, do Mercado o mais forte porque eles tinham uma resistência muito grande e os outros cansavam. E o Camocim Clube era da elite só tinha o nome (...) mas era fraco. Tinha o Paraná e jogavam com o pessoal de Sobral, porque Sobral tinha o São Cristóvão, e tinha o de Ipu e de Parnaíba era forte, batia os daqui.<sup>430</sup>

Era o futebol ainda sem o espírito corporativo ligado a uma categoria ou um sindicato, ou mesmo de jogadores sem alguma outra intenção de favorecimento pela prática, como os rapazes que tentavam entrar para a estiva jogando pelo time da categoria. Seu Euclides relembra o futebol como mera diversão, opção de lazer dos trabalhadores mais simples, que encontravam no esporte um momento de pura e simples brincadeira após a jornada de trabalho:

... tinha o Manoel Molhado, figurinha muito conhecida nessa praia, (...) era jogador também, lá do pessoal que trabalhava no mercado, os

<sup>430</sup> Entrevista realizada com o Sr. Euclides Negreiros em 25/04/2007. Camocim-CE.

magarefes; tinha o Merico, tinha o Manduca Tapioca, Laurindo, vários deles. E não tinha ordenado não o presidente do time João Emídio dava no fim de semana um quilo de carne pra cada um.<sup>431</sup>

O futebol também provocava desentendimentos entre os jogadores. Num simples “racha” realizado no Campo do Fatecha, num sábado à tarde, onde os trabalhadores do porto se reuniam para jogar a invenção dos ingleses, o pedreiro Francisco Vieira dos Santos, atingiu rispidamente o salineiro Francisco de Assis Bezerra. Nada anormal, coisa do jogo, avaliaram os demais jogadores e torcedores. Contudo, os dois Franciscos, após o jogo, resolveram tirar a limpo aquela jogada. Francisco Vieira dos Santos armou-se de faca e feriu Francisco de Assis Bezerra que se defendeu com um galho de pião (planta abundante ao redor do campo). O caso, ocorrido a 30 de setembro de 1972, terminou na justiça. Seis anos depois, o juiz declara extinta a punibilidade do acusado.<sup>432</sup>

Afora essas pequenas escaramuças, o jogo de futebol entre os trabalhadores, segundo os fragmentos de sua prática recolhidos nesta pesquisa, informam muito mais para o anedotário, envolvendo personagens e espaços que ainda são palcos de histórias domingueiras. É o caso do Campo da Dona Bela, na localidade de Cafundó, zona rural. A primeira característica é o fanatismo da senhora que dá nome ao campo, Dona Bela, que durante todo o jogo fica à beira do campo incentivando seu time, formado principalmente por seus familiares, xingando os adversários e pressionando o juiz (quando este não é um dos próprios jogadores do seu time). O detalhe interessante é que não se tem notícia de que outra equipe conseguiu vencer o “time da Dona Bela”. Apesar disso, até bem pouco tempo (quando nossa invicta senhora ainda tinha fôlego para acompanhar as partidas) era muito difícil obter uma vaga para jogar contra o Cafundó Futebol Clube.

Outra narrativa que escapa da volúpia que atualmente transformou o futebol quase numa obsessão coletiva mundo afora foi recolhida pelo cronista Arthur Queirós referindo-se ao Sr. Moreira, dono de time Arranca-Toco, na zona rural, assim como Dona Bela, e único juiz a apitar os jogos do seu time contra as agremiações da cidade, fato corriqueiro nestas ocasiões, sem protestos dos adversários. A história se passou na partida Arranca-Toco x Lasca-Tudo (de Camocim), realizada na localidade do Km-08:

---

<sup>431</sup> Id. *ibidem*.

<sup>432</sup> Arquivo Geral do Fórum Dr. Alcimor Aguiar Rocha. Crimes de lesões corporais. Caixa 37, nº 1179, 1972, p.2 e 49.

Começa o jogo e lá para os vinte minutos do primeiro tempo da peleja, um jogador do Lasca-Tudo, o Futrica, fez o primeiro gol (...) aceito pelo juiz. Já aos 28 minutos do primeiro tempo, o Futrica fez o segundo gol (...), porém, foi anulado pelo juiz. Ante novo questionamento, o Futrica disse que o gol foi legal e que nem o bandeirinha havia indicado falta por impedimento. O juiz então berrou do alto de seus tamancos ameaçador: - Cala-te, cabra safado! Aqui no meu time quem manda sou eu. Tu já fez o teu gol e o que é que tu quer mais? Eu não aceito que tu faça outro gol, ouviu? Fica na tua, senão eu te expulso agora, e pé na bunda, como fiz noutra dia com um atrevido da tua marca.<sup>433</sup>

Não precisa dizer como o Arranca-Tudo virou o jogo, visto a “imparcialidade” e da regra particular do juiz e dono do time de não permitir que um jogador fizesse mais do que um gol. No entanto, para o cronista e talvez, para os contendores dessa brincadeira que era o futebol o mais importante é que após o jogo “a cachaça rolou, com tira-gosto de peba sapecado”.<sup>434</sup> Para o historiador, o que importa é a maneira como os trabalhadores absorviam a prática desse esporte, fazendo dele diversão e lazer, tanto praticando, como torcendo, assim como o transformando num meio de afirmação e identidade dentro da comunidade.

Nessa perspectiva, podemos analisar o envolvimento com o futebol de estivadores como Sebastião Marques e Antônio Pereira da Silva (Cazumbi). Interessante notar é que estes trabalhadores possuem trajetórias semelhantes, atuando não somente no futebol, mas, também em outras práticas culturais. Sebastião Marques foi organizador de bailes e blocos carnavalescos, além de ter comandado o folguedo da Nau Catarineta. Mestre Cazumbi tem uma história de vida toda voltada para a formação de bandas de música na cidade, sendo hoje o mais velho componente da Banda Lira. Aqui procuraremos trazer suas experiências no futebol.

Sebastião Marques foi jogador de times formados na cidade e dos organizados entre os estivadores. Podemos perceber também sua liderança na estiva nos conflitos internos e nos externos com a polícia. Podemos dizer que era um dos “valentões” da praia. Afora seus conhecimentos práticos no futebol, acreditamos que essa experiência de liderança tenha contribuído para a fama de um técnico “durão”. Apelidado de Sebastião “Perna Grossa” foi por muito tempo o principal técnico de futebol da cidade, treinando vários times e a Seleção de Camocim além de organizar campeonatos regionais.

---

<sup>433</sup> “Olha o futebol”. Arthur Queirós. O Literário. Ano IV, Edição 04, julho-agosto de 2002, p.5. Camocim-CE.

<sup>434</sup> Id. ibidem.

Já Antônio Pereira da Silva, o Mestre Cazumbim, além de músico, tem uma trajetória ligada ao esporte. Hoje aposentado, ainda tem fôlego para toda semana treinar jovens em campos de terra da periferia. Contemporâneo de Sebastião Marques, ele fez parte de uma geração onde se destacaram outros trabalhadores jogadores como Quebrado, Passaqui, Canoé, Expedito leitão, Zé Olhim, Linha Fina, Zé Maria, Pepeta, dentre outros. Na saudação de um cronista local, treinado em seus tempos de adolescente pelo Mestre Cazumbim, constatamos a importância de seu trabalho junto à juventude camocinense:

... foi de tudo no futebol: chegou a ser técnico da nossa seleção, com um desempenho razoável. Quem não passou pelas mãos do velho Cazumba? Acho que toda garotada teve suas primeiras noções de jogar bola com o 'Guerreiro'. (...) mas já não tem a mesma garra de outrora, porém continua sendo um grande exemplo de desportista para os jovens.<sup>435</sup>

Mesmo no alto de seus 76 anos, quase cego e sem poder andar muito, ainda vamos encontrar o Mestre Cazumbim tocando sua tuba nos eventos religiosos e festivos da cidade. Duas ou três vezes na semana, leva seu material de treino para o campo do Tapete Verde para não deixar o time do Maguary morrer. Mesmo sem o reconhecimento e apoio das entidades esportivas locais, ele continua sendo aquele tipo de pessoa que deixou o esporte entranhar nas veias, sendo o faz-tudo do seu time: dono, treinador e roupeiro.

#### **4. A cidade do carnaval – os trabalhadores caem na folia.**

*Na rua que nós passamos  
Causamos admiração  
Nós somos o bloco do Una  
Pelas meninas do meu coração.*<sup>436</sup>

Os estudos sobre a maior festa popular do país quase sempre se situam entre uma concepção de que as classes populares foram aos poucos sendo incorporadas aos circuitos do carnaval oficial e a interpretação de que foram as lideranças populares que lutaram para afirmar sua “presença nos circuitos mais amplos do sistema, garantindo a ocupação das ruas em tais celebrações”. Tal discordância foi gerada em torno dos

<sup>435</sup> “O Velho Cazumba”. Aradi Silva. O Literário. Ano III, Edição 18, julho de 2001, p.4. Camocim-CE.

<sup>436</sup>Quadrinha lembrada pelo Sr. Euclides Negreiros, referindo-se ao bloco organizado pela tripulação do Navio Una. Outras tripulações de navios ancorados no Porto de Camocim, quando do período momino também organizavam seus blocos e saíam às ruas, segundo o mesmo depoente. Entrevista realizada com o Sr. Euclides Negreiros em 25/04/2007. Camocim-CE.

debates sobre o projeto de construção da nacionalidade durante o Governo Vargas onde se opuseram as historiadoras Maria Isaura Pereira de Queiroz e Rachel Soihet, no que diz respeito à apropriação do carnaval e do samba no seu projeto político varguista.<sup>437</sup>

Contudo, para nós o que interessa é como o carnaval se insere no lazer dos trabalhadores. Com efeito, parece que uma padronização da festa percebida no eixo Rio - São Paulo não tem maiores reflexos no Norte e no Nordeste brasileiro, onde a “tais folganças se apoiavam em outras tradições”.<sup>438</sup>

Nesta perspectiva, o mundo do trabalho não é só agrura ou desencanto, posto que os trabalhadores procuram aproveitar o máximo possível das “brechas” na rigidez no campo da produção, assim como dos momentos onde a diversão parece ser “consentida” pelo regime, para extravasar suas emoções e demonstrar sua criatividade nos espaços das brincadeiras. De alguma forma, a escapadela ao botequim mais próximo para tomar um trago de cachaça com os companheiros durante o serviço, ou mesmo, fazer do local de trabalho um ambiente carregado de brincadeiras, pejorativas ou não, onde a troça com os apelidos ou atributos físicos dos colegas, na maioria das vezes, já que há brigas por esse mesmo motivo, é entendida como uma forma do tempo passar mais depressa no enfrentamento das duras condições de trabalho. São, portanto, momentos que fogem de uma padronização comportamental requerida por uma ordem capitalista.

O carnaval, convencionada como uma festa popular, apesar de, como veremos adiante, conservar as distinções sociais, representado pelo modo e diversidade de como o mesmo é brincado, tanto pela maneira de se fantasiar, como pelos espaços determinados para este ou aquele segmento social, também seduzia os trabalhadores, ávidos por esse momento de extravasamento. Neste sentido, eles também procuram fazer seu carnaval, aproveitando as sedes dos sindicatos para tal, cujos bailes são organizados por sócios ou particulares.

Na falta de um número maior de clubes dançantes na cidade (mesmo porque os pouco existentes não permitiam a entrada de populares), as salas apertadas dos

---

<sup>437</sup>c. “Os carnavais na cidade de São Paulo nos anos de 1938 a 1945”. In: FENELON, Déa Ribeiro, MACIEL, Laura Antunes, ALMEIRA, Paulo Roberto de, KHOURY, Yara Aun. (orgs.). *Muitas memórias, outras histórias*. São Paulo: Editora Olho D’Água, 2004, p.69. Tal polêmica poder ser vista em: QUEIROZ, M.I.P. de. *Carnaval brasileiro. O vivido e o mito*. São Paulo: Brasiliense, 1992 e SOIHET, Rachel. *A subversão do riso*. Estudos sobre o carnaval carioca da Belle Époque ao tempo de Vargas. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1998.

<sup>438</sup> SILVA, Zélia Lopes da. *Op.cit*, p.70.

sindicatos eram disputadas, mesmo que entre os trabalhadores existissem aqueles que eram contra a promoção deste tipo de festa, posto que provocavam danos físicos nas mesmas, nem sempre reparados pelos promotores dos bailes carnavalescos. Mas os bailes acabavam acontecendo, não somente nas sedes sindicais, mas também em outros clubes populares, como escreve Artur Queirós:

A **Segunda**, como era chamada na escala social, os demais, se agrupavam em clubes suburbanos, como o Cruzeiro Sport Club, o Lavanca, na Rua do Sol, com o Zé Pinto de porteiro, o Mija Moça, lá para as bandas da Rua Três de Outubro (...) além do maxixe das quengas, lá na **Gameleira, Rua do Macedo e Pega e Puxa**.<sup>439</sup>

O carnaval, portanto, era um momento de lazer que envolvia os trabalhadores, seja nos bailes nas sedes sociais ou na formação de blocos. O carnaval de rua, segundo os cronistas, era dominado pelos trabalhadores urbanos, existindo, aí, uma clara diferenciação entre estes e os blocos e bailes realizados nos clubes da elite local como Camocim Club, Comercial Clube e Balneário Sport Club. Além disso, nosso cronista que presenciou e se regalou nos carnavais promovidos pelos dois lados, ressalta a diferença da animação dos foliões na brincadeira carnavalesca, comparando-os:

No carnaval de outrora, em Camocim, apareciam muitos blocos populares, carnaval de rua. Eram de estivadores, dos portuários, dos salineiros, dos pescadores, dos marítimos e vários outros, que recebiam até, estímulo da prefeitura, mediante premiação aos que melhor se apresentassem, mediante a classificação de criteriosa comissão julgadora (...) (...) Os bailes da elite, no Camocim-Club, no Balneário e no Comercial Club reuniam a burguesia local, com bonitas e custosas fantasias, mas sem o entusiasmo das festas da macacada, longe do puritanismo e da peneira dos fidalgos.<sup>440</sup>

Com bom humor carnavalesco, a festa da “macacada” parece seduzir mais nosso cronista classe média. O entusiasmo de que fala é corroborado por outra testemunha dessa festa dos trabalhadores, dos blocos de sujos, improvisados na liberdade das ruas: “... passavam tisma de panela no rosto todo, nessas ruas todas e foram parar lá na casa de

<sup>439</sup> QUEIRÓS, Artur. Coisas e fatos. *O Literário*, Ano II, edição 8, fevereiro de 2000, p.3. Camocim-CE. Grifos nossos. O cronista refere-se à “Segunda” como uma classe social composta pelos trabalhadores e demais pessoas que não tinham acesso aos outros clubes. “Gameleira, Rua do Macedo e Pega e Puxa” eram locais onde se instalavam pequenos bordéis e casas de prostitutas, bem próxima da zona onde de localizava o Terra e Mar.

<sup>440</sup> Id. *ibidem*.

João Luís de França, que tinha o nome de rua do Suvaco, imagina que nome, e ali era a farra”.<sup>441</sup> A memória dessa caracterização festiva que opunha, pelo menos nos espaços físicos, trabalhadores e elites, apesar de muitos membros dessa classe freqüentassem os bailes populares, como nosso cronista acima aludido, é reforçada aqui por outros depoimentos e escritos literários. Dessa forma, o Sr. Euclides também salienta o carnaval de rua, mas, denuncia a divisão da folia entre o centro da cidade e a periferia praiana:

“... tinha os corsos, carro aberto, sentado em cima da capota, passava pelas calçadas jogando serpentinas e confetes, mas só no centro, não passava por aqui, não vinha para esse lado porque pensava que era um povo condenado, essa gente foi sempre separada da sociedade, era só o centro. E tinha as ruas onde morava o pessoal da sociedade, aí no centro, os ricos e hoje trafegam todo mundo... era tudo dividido”.<sup>442</sup>

Na pequena e pacata Camocim, contudo, essas divisões pareciam não afetar muito o espírito dos foliões e observadores da festa que hoje põe suas memórias no papel. Relembrem com a mesma nostalgia esse período tido como válvula de escape do cotidiano do trabalho, onde se permitem a subversão da ordem e dos costumes, mas, em espaços demarcados, comportamentos, adereços e fantasias próprios. Nada mais comportado:

Nas tardes de carnaval, a rua ficava repleta de papangus, em frente ao depósito de cachaça do ‘seu’ Sebastião. Mas, eram apenas papangus, alegres e esmolambados em suas fantasias baratas do carnaval irreverente do povão. O luxo das tardes mominas ficava mesmo por conta da passagem do Bloco do Bandu, que fascinava todos com seu estandarte e suas fantasias de laquê multicoloridas. O tempo levou para bem longe a alegria contagiante daqueles papangus que arrastavam pelas ruas a animação brejeira dos carnavais de Camocim de antigamente, e que, a exemplo do Bloco do Bandu, é hoje, apenas, uma lembrança sutil na memória dos saudosistas de minha terra natal.<sup>443</sup>

As folias carnavalescas, assim como o folguedo da Nau Catarineta, eram muito influenciadas pelo que se conhecia no restante do país, embora guardassem suas especificidades, posto que eram adaptadas para as condições locais. Acreditamos que o intercâmbio de trabalhadores camocinenses trabalhando em outros portos acabava

<sup>441</sup> João Luís de França era trabalhador no porto e a antiga Rua do Suvaco tem hoje seu nome. Entrevista com o Sr. Euclides Negreiros, já citada.

<sup>442</sup> Entrevista com o Sr. Euclides Negreiros, já citada.

<sup>443</sup> TRÉVIA, José Maria S. *Uma janela para o passado*. Contos. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora Ltda. 2007, p.12.

trazendo informações sobre esse tipo de manifestação cultural que eles procuravam reproduzir em Camocim. Da mesma forma, a presença de trabalhadores de outros estados e países na cidade, durante o carnaval, fazia com que inventassem e reinventassem à sua maneira as folias de momo. O Sr. Euclides Negreiros dá exemplos dessa, digamos, circularidade da cultura carnavalesca que tinha correspondência em Camocim:

Tinha um senhor (...) ele era carioca e veio para Camocim, desmontou um carro todo e fez uma espécie de chalé... “Folias do Japão”. Aí ele fez aquele pagode, pagode aqui é dança, mas tem o pagode, justamente é um chalé chinês, é. Então ele fez aquilo direitinho, se fantasiou todo de chinês e foi muito bonito. Já o Bloco das Oficinas tinha o nome de Martelo de Prata, saía das oficinas e outros como o Bloco dos Sujos, igual o Rio de Janeiro, era o pessoal que vinha do Rio de Janeiro, chegavam aqui e queria fazer o carnaval, e pronto, saía, todo mundo brincava com o pessoal dos navios.<sup>444</sup>

Na organização desses blocos, encontram-se alguns estivadores, entre eles Sebastião Marques, uma espécie de agitador cultural na cidade, que se envolveu não somente com o carnaval, mas com o futebol e outras manifestações folclóricas. Com o apoio oficial, como se disse, vários desses blocos animavam as ruas da cidade, sendo premiados em várias modalidades como “o melhor estandarte, o folião mais animado, fantasias individuais etc.”. Logo as rivalidades se formariam. Para os integrantes do Bloco do Treco, de classe média, o maior rival deles era do Bloco dos Marítimos. Aroldo Viana, cronista que integrava o Bloco do Treco, lembra de outras agremiações que brilharam em meados da década de 1960: “Odaliscas do Rei Salomão, Vai-quem-quer, Não dô cavaco, Bloco do Zorro, os Intocáveis, União, Zombando do azar e outros mais”.<sup>445</sup> Numa nota de empenho da Prefeitura Municipal de Camocim, que confirma esse apoio oficial, encontram-se nomes dos organizadores e de blocos para o ano de 1971. Sebastião Marques, Zacarias Ribeiro e Olivian R.Cruz recebem Cr\$ 50,00 cada, para exibirem no carnaval daquele ano os blocos “Os Bambas do Passo”, “Os Marítimos” e “Os intocáveis”, respectivamente.<sup>446</sup>

Voltando à questão do carnaval nas sedes sociais dos sindicatos, a resistência de alguns sócios em ceder as dependências para a realização de bailes incorporava outros

<sup>444</sup> Entrevista com o Sr. Euclides Negreiros, já citada.

<sup>445</sup> VIANA, Aroldo. Bloco do Treco. *O Literário*, Ano IV, edição 04, julho-agosto/2002 p.4. Camocim-CE. Acrescento a estes: A Fome se diverte, Balança mas não cai, dentre outros.

<sup>446</sup> Prefeitura Municipal de Camocim. Empenho. Exercício: 1971. Nº 065.

elementos que merecem ser comentados, como a elaboração de uma lista de compromissos, que nem sempre eram cumpridos. A lista de compromissos ia além dos itens que tratavam especificamente do zelo da sede, mas continham algumas observações quanto ao aspecto moral.

Na discussão sobre o licenciamento da sede para o carnaval de 1971, o presidente do SEPC enumerou os tais compromissos: “deixar as paredes limpas e os moveis brilhando e não entrar meretriz por ocasião das festas”. No entanto, este último ponto que vedava a entrada das “mulheres de vida fácil” provocou polêmica entre os sócios que defendiam a presença das representantes do “belo sexo”, principalmente por ser um baile de carnaval. Por outro lado, a defesa do direito das prostitutas participarem do baile demonstra o nível de relações que estes trabalhadores mantinham com estas mulheres no cotidiano do trabalho do porto, ponto de batalha das mesmas. Na frente de apoio às prostitutas, estava Aníbal Rosendo de Oliveira e seu pai Alexandre Teixeira de Oliveira, que discordaram desta proibição dizendo que o “presidente queria era encrenca, nestes momentos”, fazendo possivelmente alusão à característica de liberação e subversão das normas sociais no período carnavalesco. No entanto, o organizador da festa, Sebastião Marques, apoiou o presidente nas suas exigências.<sup>447</sup>

A liberação das sedes dos sindicatos para a realização das festas, como já se viu, passava pelos cânones morais, que iam desde a presença incômoda das prostitutas nos recintos festivos à concepção individual de um sócio sobre o que era moral ou imoral no transcorrer de uma festa. O portuário José Olavo de Oliveira, por exemplo, compreendeu que o fato de dançar com as luzes apagadas era um grave desrespeito à entidade:

... foi visto por mim e demais associados o dono da festa que era o sócio Ivanildo Cavalcante veio desrespeitar a própria entidade a qual pertence, apagar todas as lâmpadas, e deixar o povo dançar no escuro, eu como secretário achei por bem entrar e acendi todas as lâmpadas e disse ainda enquanto eu pertencer dentro (sic!) deste sindicato ele será respeitado...<sup>448</sup>

A questão do lazer estava sempre presente nas discussões dos trabalhadores, seja na liberação de suas sedes para a promoção de festas, seja no comportamento dos mesmos nestes momentos de diversão. As diretorias dos sindicatos e associações, de

<sup>447</sup> SEPC/AAGE, de 21 de fevereiro de 1971, Livro 2. Camocim-CE.

<sup>448</sup> STSPC/ AAGE, de 14 de outubro de 1984. Livro 1, p.24. Camocim-CE.

alguma forma, entendiam a importância do divertimento entre e para os sócios e seus familiares. A promoção destes momentos de entretenimento constava das normas estatutárias, englobados no item *cultura*. É o que ocorre com a criação do Centro dos Ferroviários da Estrada de Ferro de Sobral de Camocim, em maio de 1934, cujo programa de forma resumida era a: *1º. Defesa da classe; 2º. Cultura; 3º. Luta social*".  
449

### **5. Os trabalhadores fazem e vão à festa – passeatas, marujadas, procissões e forró.**

*Capitão põe piloto em liberdade.  
Meu bom piloto se for livre já está.  
Meu bom piloto se for livre já está.  
Hoje é dia de festejo não costume castigá.  
Hoje é dia de festejo não costume castigá.*<sup>450</sup>

Na história do movimento de organização das categorias profissionais em Camocim, já se enfocou a presença da militância comunista na cidade, que, sem dúvida, irá contribuir com uma tradição de lutas que traz em seu bojo uma tentativa de se construir uma cultura operária, embora, como seria de esperar, com fortes doses de ideologização. Para tanto, os comunistas procuram um calendário de ações comemorativas relativas a determinadas datas, fatos e nomes do seu ideário.

Portanto, nas associações e sindicatos onde havia alguma presença de comunistas, ou “socialistas”, como já se viu, a lembrança de se enviar um telegrama ao Senador Luís Carlos Prestes, ou se comemorar o Primeiro de Maio, é uma lembrança recorrente que, dependendo do contexto político, é comemorado com maior ou menor entusiasmo. Nos momentos de repressão, expressar sua simpatia ao líder poderia render dissabores. O sindicalista Sotero Lopes, por exemplo, foi fortemente espancado pela

---

<sup>449</sup> Jornal *A Razão*, ano IX, nº 367. Quinta, 24 de maio de 1934. Camocim-CE. Tal entidade foi fundada na sede do Centro Artístico Camocinense. Embora não se tenha maiores informações sobre este centro, pensamos ter sido um espaço bastante utilizado pelos trabalhadores carentes de uma participação maior nos divertimentos proporcionados pelos clubes da cidade.

<sup>450</sup> Nau Catarineta de Camocim. Mestre: Sebastião Marques. Recolhido pelos professores Aloysio Alencar Pinto e Irany Leme. In: SERAINE, Florival. *Folclore Brasileiro. Ceará*. Rio de Janeiro: MEC-FUNARTE, 1978, p.63.

polícia por promover foguetório e pichações de muros com dizeres referentes ao aniversário de 50 anos de Prestes.<sup>451</sup>

Diferentemente, no período da redemocratização, o contexto era outro. O Primeiro de Maio de 1946 foi especial, visto a experimentação de legalidade do Partido Comunista. O jornal “O Democrata”, órgão de orientação comunista no Estado do Ceará, passa a circular procurando recuperar um imaginário da militância comunista, noticiando fatos ocorridos durante o período de repressão, notadamente os acontecimentos de 1935-36. A cidade de Camocim é lembrada com especial atenção pelo jornal, face ao desdobramento destes eventos que culminou com a morte de dois militantes comunistas mortos nos arredores da cidade, que vinham fugindo da polícia desde o Estado do Rio Grande do Norte, fato este que ficou conhecido como *O Massacre do Salgadinho*.<sup>452</sup> A reportagem especial do jornal, recuperando esta tradição de lutas, elegendo heróis e associando a eles a conquista desse novo tempo, faz deste Primeiro de Maio uma peça histórica em que os comunistas se reconhecem nela, além de saudar a cidade como um lugar onde prospera este novo tempo.

As comemorações do Primeiro de Maio, portanto, são pensadas por um organismo associativo ou sindical, no caso de Camocim, pelo conjunto das várias entidades, que saem de seu espaço privado e se mostram nas ruas da cidade. No programa, as atividades alusivas ao Primeiro de Maio de 1946, constam desde alvorada, foguetório, sessão solene à passeata pelas principais ruas da cidade, visitando as sedes dos sindicatos, coroando com o comício na Praça 7 de setembro.<sup>453</sup>

Como se sabe, tradicionalmente, o Primeiro de Maio está intimamente ligado com a história do movimento operário pela conquista do limite de oito horas de trabalho diário, regulamentação do trabalho feminino e de menores, luta por melhores condições de trabalho nas fábricas, dentre outras. A data, por exemplo, é uma alusão a um dos eventos que simbolizou essa luta, o *Massacre de Chicago*, ocorrido em 1886, onde vários operários foram mortos pela polícia numa manifestação pelo limite de oito horas

---

<sup>451</sup>Sobre os acontecimentos ocorridos por ocasião dos festejos do aniversário de Luís Carlos Prestes em Camocim, ver: Terrorismo em Camocim, Jornal *O Democrata*. Ano I, nº, 959, 18/01/1950, Fortaleza-CE, p. 1.

<sup>452</sup>Sobre o Massacre do Salgadinho, ver SANTOS, Carlos Augusto Pereira dos. *Op. cit.*

<sup>453</sup>Jornal *O Democrata*, ano I, nº.56, 15/05/1946, Fortaleza-CE, p. 3.

de trabalho.<sup>454</sup> No entanto, outras datas de lutas coincidem com o Primeiro de Maio e fazem-lhe referência.<sup>455</sup> Camocim, embora não tivesse estado no plano das lutas operárias por melhores condições de trabalho, também teria seu massacre: *O Massacre do Salgadinho*, que contribuiu para este imaginário.

Desta forma, as comemorações do Primeiro de Maio, nos momentos de alguma liberdade política, parecem tomar, além da lembrança do caráter combativo do movimento operário, um lado festivo, o que não quer dizer que, ao assumir esse caráter festivo, esteja desprovido de um conteúdo de combate, de protesto, de conflito. Estes conflitos estão bem explícitos na reportagem jornalística marcada por sua escrita ideológica que demarca bem os campos políticos e lingüísticos da época:

Embora as comemorações do Dia do Trabalho possuíssem um cunho altamente **popular e democrático**, revestindo-se do aspecto de uma verdadeira festa cívica, os **Reacionários e os Fascistas** que ultimamente andam muito congraçados, por toda a parte, acharam por bem estudar expedientes e armadilhas para sabotar o bom êxito das atividades.

O Sr. Prefeito Municipal, cidadão Francisco Coelho, que cada dia se mostra mais reacionário, caindo, portanto, mais e mais, na antipatia do **povo de Camocim**, à última hora obrigou o maestro a recolher os instrumentos que pertenciam à Câmara Municipal, a fim de que não houvesse música na passeata.<sup>456</sup>

Nota-se aí, uma linguagem bastante influenciada pelos ventos da redemocratização. Há uma intenção de se definir uma associação entre o que se entende por democrático e sua relação com o “povo de Camocim” em contraposição àquela parcela da população que ainda não compreendia a conjuntura atual, denominada de “reacionários e fascistas”, mas, ainda com o poder de atrapalhar a festa do povo. Mesmo que tenha um aspecto de denúncia, o registro jornalístico acaba por salientar a vitória do

<sup>454</sup> A palavra de ordem do movimento era: “A partir de hoje, nenhum operário deve trabalhar mais de oito horas por dia. Oito horas de trabalho! Oito horas de repouso! Oito horas de educação!” In: DEL ROIO, José Luiz. *1º de Maio – Cem anos de luta. 1886-1986*. São Paulo: Global Editora, 1986.p. 57.

<sup>455</sup> Em 1531, os aprendizes de artesãos da cidade de Lucca, na Itália, realizam manifestação reivindicando salário mínimo e diminuição de jornada de trabalho. Em 1848, o 1º de maio marca a data que o operariado inglês consegue a fixação, pelo parlamento, do limite de dez horas de trabalho para os adultos, após décadas de protestos, assim como está ligada ao que nos Estados de Nova York e Pensilvânia se convencionou chamar de *moving day*, data da celebração de contratos de trabalho. In: DEL ROIO, *Op.cit.* pp, 15, 40, 64.

<sup>456</sup> Jornal *O Democrata*, ano I, nº.56, 15/05/1946, Fortaleza-CE, p. 3. Grifos nossos.

povo, que acaba providenciando uma banda da vizinha cidade de Granja, fazendo com que a referida passeata acontecesse com música.

Contudo, hoje, as comemorações do Primeiro de Maio se ressentem da falta desse aspecto combativo e festivo de outrora. Quando a data recai em algum momento político importante, nacional ou local, as entidades tentam ainda realizar algum desfile. O desfile representa, hoje, não a festa ou a reivindicação do trabalhador, mas o desfilar burocrático das realizações de cada secretaria do governo municipal e das várias escolas “homenageando” um trabalhador sem rosto e sem nome. Outras vezes, organiza-se uma prestação de serviços básicos (medição da pressão arterial, expedição de carteira de identidade, corte de cabelo etc.) numa praça principal e uma disputa de algumas modalidades esportivas. Os sindicatos e associações fazem um caminho inverso, realizando alguma atividade alusiva à data em recinto fechado. Uma alvorada aqui, uma palestra ali, e o Primeiro de Maio vai perdendo seu conteúdo simbólico, sendo um mero feriado.

A música, como se viu é um componente da celebração, da comemoração. Segundo Francisco Foot Hardman, entre “as sonoridades que se afirmam no espaço urbano, a banda ocupa lugar privilegiado”. Neste sentido, os trabalhadores camocinenses, embora que no Primeiro de Maio acima referido não tivessem tido a permissão de ter a banda municipal animando o desfile, tempos depois organizaram uma banda peculiar – a Banda dos Sapateiros. Segundo ainda o autor citado, a relação da música com o movimento operário é difundido por todo lado, “não só os grandes centros industriais registram essa confluência, mas igualmente as pequenas cidades do interior, as capitais de regiões menores”.<sup>457</sup> Embora não tenhamos uma comprovação da atuação dessa banda nos movimentos políticos dos trabalhadores urbanos de Camocim, sua existência é recuperada pelo cronista camocinense Inácio Santos:

Tenho cá eu na memória, saudade especial da banda que durante uma época, até por ser única, animava os festejos da terrinha, principalmente a festa do Padroeiro (...) autodenominei ‘bandinha dos sapateiros’, visto que todos, ou pelo menos 90% dos participantes, eram sapateiros de profissão ou já haviam militado nesta arte. (...) Requisitada esporadicamente sempre que havia necessidade, esses artistas reuniam-se e estavam prontos pro que desse e viesse, não havia tempo para ensaios. (...) Outro pormenor interessante é que na bandinha não existia a figura do maestro, todos eram autodidatas da

---

<sup>457</sup> FOOT HARDMAN, Francisco. *Op. cit.*, p. 367-8.

música. Bastavam reunirem-se, trocarem algumas informações e pronto! Estavam afinados.<sup>458</sup>

A Banda dos Sapateiros de Camocim, pelo seu caráter peculiar, informal, parece estar ligada mais ao lazer operário, no caso dos sapateiros, tornando-se um importante elo na vida social do município, do que propriamente atrelada a uma entidade profissional ou, até mesmo inerente à formação da classe. Numa rápida conversa com o Sr. Raimundo Aristides, um dos remanescentes desta banda, descobrimos que os instrumentos eram de propriedade da prefeitura local, mas, os músicos não tinham vínculo com a municipalidade, recebendo apenas gorjetas dos organizadores dos eventos em que tocavam ou em troca de uma boa pinga, como no aniversário do Sindicato dos Portuários.

Contudo, não se pode descartar sua participação nas manifestações dos trabalhadores, visto que, como ressalta o cronista, ela era única na cidade, no período em que relembra. O próprio ex-trombonista, Sr. Raimundo Aristides confirma a participação da banda nos festejos do Primeiro de Maio e nas alvoradas dos aniversários das entidades sindicais, principalmente no dia seis de janeiro, dia dedicado aos portuários. Foot Hardman recolhe fragmentos da presença destas bandas como na celebração do Primeiro de Maio de 1906 em Teresina, onde três bandas “acompanharam o préstito”, assim como em 1919, no Ceará, as correntes social-democratas “patrocinam uma comemoração da Tomada da Bastilha (...) onde centenas de operários chegam ao Palácio do Governo, ao som da banda de música do Batalhão Militar”.<sup>459</sup>

Numa outra perspectiva, percebe-se estes trabalhadores se organizando na defesa de seus postos de trabalho. A mobilização das entidades profissionais nos acontecimentos de 1949-1950 contra a transferência das oficinas e dos funcionários da ferrovia, que envolveu toda a cidade, apresenta várias ações orquestradas que demonstram um aprendizado de lutas. No sentido de impedir a saída dos trens, homens, mulheres e crianças obstruem o leito da ferrovia com paus, pedras e restos de caldeiras. Instalam uma sirene que acionada poderia ser ouvida em toda a cidade, chamando a população para o teatro dos acontecimentos – a estação. Vagões são pichados com

<sup>458</sup> A composição da banda, segundo o cronista era: “No pistom, Truaca, no trombone de pista, Raimundo Aristides, no trombone de varas, Benone, na tuba ou contra-baixo, Sr. Tasso, na trompa, Zé Ribeiro, no sax, Antonio Basílio, no clarinete, João Brito, nos instrumentos de percussão: bumbo acoplado com pratos, o Cabeça, no tarol, Fransquinho Basílio”. SANTOS, Inácio. “A Banda dos Sapateiros”. *O Literário*, Ano III, Edição 19, setembro de 2001, p. 3, Camocim-CE.

<sup>459</sup> FOOT HARDMAN, Francisco. *Op. cit.*, p. 368.

palavras de ordem, passeatas são realizadas e até um enterro simbólico do Diretor da Estrada de Ferro de Sobral foi encenado. Exigem a presença do Governador do Estado e do Ministro de Obras e Viação em Camocim. Por quase três meses, o povo ficou mobilizado até a vinda dessas autoridades para garantirem a permanência dos trens e dos funcionários e fazerem as promessas nunca cumpridas de sempre. Porém, a experiência desses dias deve ter calado fundo nas categorias profissionais e contribuído para sua formação cultural de alguma forma.

Ainda quanto às comemorações, era de praxe serem realizadas as festas de aniversário das respectivas entidades, quase sempre na própria sede dos sindicatos. Para os estivadores, a data magna era o 3 de agosto. Na documentação pesquisada, há uma preparação e uma discussão sobre a viabilidade dessas festas, mesmo porque, as condições financeiras eram sempre colocadas como obstáculos a uma festa digna para os sócios, contudo, sempre se organizava alguma programação. No mês de agosto de 1970, por exemplo, ficou acertado que haveria o seguinte:

5.00 horas da manhã - Alvorada com foguetes;  
7.00 horas missa interna na sede;  
9.00h uma sessão solene para todos os associados e suas famílias;  
11.00 horas uma caranguejada com aperitivos mesmo na sede.<sup>460</sup>

Este tipo de programação com alvorada, missa e sessão solene era um modelo mais ou menos consagrado nas ocasiões de festejos de aniversários das entidades sindicais. Nas comemorações do 18º aniversário da Sociedade Beneficente Ferroviária em 1950, constou da indefectível alvorada às cinco horas da manhã e do convite para as demais entidades fazerem parte da sessão solene. Agregando algo mais ao caráter solene, alguém lembrou de um dos fundadores da SBF e pediu que se fizesse a “limpeza no túmulo do Sr. Oijama Brígido Bastos, o que ficou acertado ser feito com dinheiro angariado no pessoal das oficinas”.<sup>461</sup>

O que mudava, no entanto, era a parte diversional, às vezes se realizando festas dançantes, jogos de futebol, passeios ou, como neste caso, uma caranguejada. No ano seguinte, no mesmo SEPC, após explicar as condições financeiras do sindicato, que não podia fazer grandes despesas, o presidente colocou em votação a programação, ficando

---

<sup>460</sup> SEPC/AAGE, de 19 de junho de 1970, Livro 2. Camocim-CE.

<sup>461</sup> SBF/ASO, de 30 de junho de 1950. Camocim-CE.

resolvido se fazer uma “alvorada com foguetes, uma missa e depois um café, estas comemorações pela manhã”. Mais uma vez a festa dançante foi preterida.<sup>462</sup>

Os sindicatos também eram chamados a participarem das celebrações oficiais, principalmente as solenidades da Semana da Pátria. Além da leitura dos discursos oficiais dos presidentes do período militar nas sessões alusivas à data de nossa independência, havia o reforço, o chamamento e a lembrança do presidente dos sindicatos aos associados em participarem ativamente das atividades cívico-patrióticas. Para ilustrar, a Semana da Pátria de 1978, organizada pelo município, previa a presença em dias alternados dos estivadores, salineiros, portuários e operários da construção civil, que deveriam ser os responsáveis pelo hasteamento e arreamento do pavilhão nacional. Além disso, era comum a demonstração da força e perícia dos trabalhadores em competições como o Cabo de Guerra.<sup>463</sup>

Talvez a pouca inovação nas programações destes eventos tenha levado o estivador Aníbal Rosendo de Oliveira a reclamar da diretoria do SEPC no ano de 1977. Contudo, o presidente Francisco das Chagas de Carvalho não gostou da forma desrespeitosa com que o sócio reclamara, narrando os acontecimentos em ofício ao Capitão dos Portos:

... quero fazer saber a V. Sa. que na véspera das comemorações do dia 1º de Maio, fui abordado pelo sócio deste Sindicato Sr, Aníbal Rosendo de Oliveira que (...) procurou ridicularizar o que estava programado por motivo de querer menosprezar os meus feitos dentro do atos Cívico-Religiosos que estavam programados conforme a vós foi enviado. Tudo começou por motivo do Sr. Aníbal querer em lugar da celebração da Santa Missa, fazer um baile, pois que me permita a V. Sa., o mesmo disse em minha cara que ‘Porra de Missa’ não adiantava nada para ninguém, agora se fizesse uma festa aí estava certo...<sup>464</sup>

Festeiro contumaz, Aníbal tinha fama de ter acabado várias festas no sindicato “com desordens e arruaças”. Segundo o presidente do SEPC na sua exposição ao Capitão dos Portos, este era o motivo de não realizar mais festas dançantes nessas ocasiões. Além de desrespeitar o clero, “algo de muito importante para nossa **instituição**

<sup>462</sup> SEPC/AAGE, de 11 de julho de 1971, Livro 2. Camocim-CE.

<sup>463</sup> SEPC/AAGE, Livro 2 - 28 de agosto de 1978. Camocim-CE. A programação da Semana da Pátria de setembro de 1978, constava do seguinte: Dia 01 – Presença no hasteamento e arreamento do pavilhão nacional. Dia 02 – Sindicato dos Portuários. Dia 03 – Sindicato dos Estivadores, com a palavra de um estivador. Dia 04 – Sindicato dos Salineiros. Dia 06 – Sindicato da Construção Civil de Camocim. SEPC/Correspondencia recebidas. 1978. Camocim-CE.

<sup>464</sup> SEPC/Correspondências Enviadas. Ofício N° 14/77. 1977. Camocim-CE.

**nacional**”, o presidente aponta ainda uma argumentação “social” para não realizar a festa – é que Aníbal ameaçava entrar no recinto da provável festa com uma mulher que não era sua legítima esposa, o que poderia gerar constrangimento às mulheres dos outros associados, uma vez que alguns associados manifestaram o desejo de levar suas esposas.  
465

Para evitar tal constrangimento, o presidente decidira não fazer a festa. Mas este motivo aumentou a tensão entre ele e Aníbal ao ponto de quase chegarem às vias de fato. Para Aníbal, o fato de preferir festa à missa e estar “amigado” com uma mulher não eram fatos desabonadores de sua conduta. Porém, como assinala o presidente, por estas e outras coisas, o sócio em questão “desacata as diretorias do Sindicato, pois todas que entram, há descontentamento com ele” e, em vista disso, solicita à autoridade segurança “porque está correndo perigo de ser pegue por este a qualquer hora onde nos encontrarmos porque foram as últimas palavras que ele falou quando retirou-se da minha presença”.<sup>466</sup>

Indisciplina, moralismo, autoritarismo e outros “ismos”, como se vê, não apareciam somente nas relações mais afeitas ao mundo do trabalho, mas, também, estavam presentes nas questões relacionadas ao lazer, às comemorações, enfim, ao universo dito cultural destes trabalhadores. Universo este formado pelas manifestações puramente locais, mas, com motivações e apropriações globais, obedecendo ao movimento da circularidade da cultura. Decidir emoldurar a sala de reuniões da SBF com o quadro “Os Oito Mártires de Chicago”, mandar um telegrama pelo aniversário de Prestes, criar uma dança do coco, uma marujada, comemorar a data de fundação do sindicato com uma caranguejada são exemplos pontuais desse movimento.

Um exemplo de como os trabalhadores são capazes de realizar seu próprio lazer, mediado pelas apropriações que fazem do que vêm em outros lugares ou do que chega até eles, é a *Nau Catarineta de Camocim*, registrada em obra sobre o folclore brasileiro.

Com uma miniatura de barca, os trabalhadores deixam as sedes e ganham as ruas representando seu cotidiano repleto das experiências e das relações vividas no interior dos navios. A festa da Nau Catarineta, portanto, expressa uma tradição que se transforma em cada porto, a ponto de existirem várias versões do folguedo por todo o país. É,

---

<sup>465</sup> Idem. Grifo nosso. Acredito que o presidente do SEPC ao escrever “instituição nacional”, esteja se referindo tanto à categoria dos estivadores, quanto à idéia da instituição de uma nação pós golpe de 1964, com o apoio explícito da Igreja.

<sup>466</sup> Id. ibidem.

portanto, no cotidiano do navio que essas manifestações nascem, posto que, como disse um estudioso, “é evidente que ele se tornou um local de encontros, onde se apinhavam várias tradições, numa estufa de internacionalismo de extraordinário vigor”.<sup>467</sup>

Camocim teve a sua versão de Nau Catarineta. Segundo algumas informações, o folguedo era uma espécie de auto representado por personagens inspirados na tripulação de um navio, com cerca de trinta ou quarenta pessoas uniformizada a caráter dançando ao som de música e versos ritmados, preservados na quadrinha em epígrafe no início deste tópico, e nas fugidias lembranças de velhos marinheiros. O Sr. Euclides foi testemunha das apresentações do folguedo:

No Parazinho, por exemplo, nos dias de festa, Dia de São Pedro, eles levavam a Barca de São Pedro e quem conduzia (...) era o Cacau, o Cacau se fardava todo de branco, o meu irmão Valdemar e o mestre do rebocador eram os homens que conduziam a barca de São Pedro. Esta barca eu acho que não existe mais...<sup>468</sup>

No final dos anos 1940, o estivador Sebastião Marques organizava este folguedo e animava vários pontos da cidade. Infelizmente, não restou muito dessa festa, a não ser o registro na obra já referida e algumas poucas lembranças de depoentes que não ajudaram muito a reconstituir o sentido e a beleza da mesma. Talvez contemporaneamente, o fato de se levar ainda a imagem de São Pedro dentro de uma miniatura de canoa compondo o andor na procissão marítima seja uma reminiscência da Nau Catarineta de antigamente.

A procissão de São Pedro, atualmente, ainda motiva a participação dos pescadores. Capitaneando suas embarcações, desde as simples canoas, como barcos de pesca de vários tamanhos e balsas, eles vão ao encontro do barco no cais do porto onde está a imagem do santo, demonstrando uma ruidosa alegria, que destoa de uma característica silenciosa e circunspecta da procissão católica. Observador dessa festa religiosa, o escritor camocinense Carlos Cardeal apresentou em seu romance, “Terra e Mar”, sua ligação com a gente simples da beira da praia. Não somente os dramas

---

<sup>467</sup> LINEBAUGH, Peter. Todas as montanhas atlânticas estremeceram. In: *Revista Brasileira de História*, Nº6. São Paulo: Marco Zero, 1984, p.35.

<sup>468</sup> Parazinho é um distrito da vizinha cidade de Granja, distante cerca de 40Km de Camocim, onde se celebra na primeira semana de julho a festa de Nossa Senhora do Livramento, uma das cinco maiores festas religiosas do Ceará. Entrevista com o Sr. Euclides Negreiros realizada em 25/04/2007. Camocim-CE.

personais são evidenciados, mas o autor se debruça em descrever as festas tradicionais da cidade, revelando uma preocupação com as manifestações culturais locais.

Tomando como base a festa de São Pedro, padroeiro dos pescadores, o escritor mais uma vez, demonstra sua opção por retratar o cotidiano desse segmento da população. As festas do padroeiro não possuem a pompa e a riqueza de outros tempos, o novenário não é tão concorrido como outrora, contudo, a comemoração permanece e o retrato pintado por Cardeal no romance ainda guarda muito em semelhança com a festa realizada atualmente:

A procissão de São Pedro começa por terra e termina por terra, mas a grande parte do seu percurso é feito por água. No Rio da Cruz, os mais diversos tipos de embarcações cruzam-se cortando as águas. Enfeitadas com flores silvestres, papel colorido e folhas de coqueiros, elas mais parecem jarros gigantes boiando sobre as águas. Duas da tarde, sob o sol ardente o cortejo sai da igreja de São Pedro. Grande fila de carros segue o andor instalado provisoriamente sobre a capota de um deles. (...) Após a rápida passagem do cortejo, a multidão segue para a praia dos Coqueiros. Lá, grande é a concorrência dos mais afoitos por um lugar nas embarcações.<sup>469</sup>

Quem não consegue um lugar nos barcos ou prefere caminhar segue a procissão por terra junto à balaustrada, acompanhando o santo acomodado em uma das embarcações. Ressalve-se a grande quantidade de fogos de artifícios explodida durante o cortejo. Terminado o percurso marítimo, a imagem do padroeiro segue para um palanque armado defronte a Colônia dos Pescadores onde é rezada a missa final. O dia 29 de junho é feriado municipal, independente do dia da semana em que venha recair.

Ainda no aspecto religioso, interessante notar que os camocinenses praticamente elegem três padroeiros: o oficial, Bom Jesus dos Navegantes, que batiza a Igreja Matriz, festa realizada entre 16 a 26 de novembro, que perde em concorrência e arrecadação dos fiéis para a Festa de São Francisco, no mês de outubro, além, da Festa de São Pedro que, apesar de ter perdido muito do brilho das quermesses, do partido azul e vermelho e leilões, ainda fascina, como já dissemos, pelo cortejo marítimo.

Afora essas festas que aliam o caráter religioso ao profano e que têm sua realização nos espaços públicos das igrejas, das ruas e do mar, percebe-se, na documentação, que as agremiações sindicais se esforçavam para propiciar o mínimo de

---

<sup>469</sup> Id. *ibidem*, p.93.

lazer para seu corpo associado. Forrós, tertúlias e outras formas de diversão faziam parte das opções que as diretorias dos sindicatos tentavam oferecer aos seus sócios. Pensando nisso, em plena crise dos trabalhos de estiva, o presidente do SEPC, Veridiano Rosendo da Cruz, fez “uma narração eloqüente na esperança de ser compreendido por todos os sócios presentes e para compra de uma radiola altafidelidade para diversão dos sócios e suas famílias”.<sup>470</sup> Como já deu para perceber, tudo nesse sindicato era motivo de intensa discussão. O dinheiro para a compra do objeto em questão viria, segundo o presidente, do montante relativo às férias do período de dezembro de 1969 a maio de 1970.

Contra essa proposição, alguns sócios se manifestaram contrariamente, afirmando que o sindicato tinha outras prioridades como a compra de outros móveis, como telefone, mesa, toalha, estantes, bandeiras, cadeiras, birôs etc. O secretário lembrou ainda que desvios de finalidade de dinheiro colocara o presidente do Sindicato de Manaus em dificuldades, a ponto de estar respondendo a inquérito. O Presidente não desistiu do seu intento. Não podendo utilizar o dinheiro das férias dos sócios, abriu lista para quem quisesse “doar as suas férias para a compra da radiola”. As atas seguintes não dão notícias da compra da radiola especificando valores e marcas. Contudo, a compra foi efetivada. Vasculhando vários documentos fora das poucas pastas organizadas do modesto arquivo do SEPC, encontrei dois que podem confirmar essa compra. O primeiro trata de um regulamento do uso da radiola pelos sócios, o outro, traz uma relação dos poucos discos disponíveis na discoteca do sindicato. O gosto musical dos estivadores parecia ser eclético. Em apenas quatro discos, várias amostras do nosso cancionário popular:

SINDICATO DOS ESTIVADORES DO PORTO DE CAMOCIM

**Relação dos discos da discoteca do Sindicato.**

- 1- LP Nº 5287, de NELSON GONÇALVES, (RCA)
- 2- LP Nº 112278, Vol. VII, Os MELHORES DO SAMBA (OKEH)
- 3- LP Nº 137746, JERRY ADRIANI, (CBS) (Pensa em mim).
- 4- LP Nº EQC – 882/A (THE POP’S) (Rio Amigo).

Camocim, 23 de Junho de 1972.

VRC.<sup>471</sup>

A simples regulamentação do uso da radiola informa muito mais do que normas a obedecer. Percebe-se que o presidente do SEPC aproveita a oportunidade para incutir

<sup>470</sup> SEPC/AAGE, de 9 de junho de 1970. Livro 2. Camocim-CE.

<sup>471</sup> SEPC/Documentos Avulsos. 23 de junho de 1972. Camocim-CE. A sigla VRC são as iniciais do presidente Veridiano Rosendo da Cruz.

nos associados as regras da manutenção da boa ordem do recinto sindical. Através do uso do objeto de consumo tão desejado na época, o presidente pretende controlar a ingestão de bebidas dos sócios, direciona o divertimento para o âmbito das relações familiares, de parentesco e amizade e do orgulho cívico, procurando resguardar a privacidade e um sentimento de pertencimento da categoria. A festa é feita pelos estivadores e para os estivadores. A citação completa do regulamento esclarece melhor:

REGULAMENTO A SER OBEDECIDO POR OCASIÃO DO USO DA RADIOLA

1º - A radiola não será emprestada a particulares de vez que é patrimônio do sindicato.

2º - O associado poderá usar a radiola como empréstimo para caso de: aniversário ou casamento, seu ou de filhos, na sede do sindicato.

3º - Nas oportunidades dançantes, tem franco direito de participar o associado com sua esposa, filhos, irmãos e cunhados.

4º - Nas oportunidades dançantes o associado terá direito a admitir dois amigos de inteira confiança.

5º - Não será permitido nos momentos dançantes, nenhum associado, especialmente particulares dançarem vizivelmente alcoolizados.

6º - Nenhum particular poderá ingressar na sede do sindicato, nas oportunidades dançantes, sem ser previamente convidado por associados da entidade, com exceção das autoridades.

7º - É exclusivamente proibido a venda no sindicato, de aguardente, conhaque, etc.

8º - A radiola será usada nas oportunidades das datas cívicas, e de aniversário do sindicato, nos momentos de reuniões e quando se fizer necessário.

Contando com a boa compreensão de todos os associados desta entidade pela manutenção da ordem, do respeito, em prol das nossas tranqüilidades nos nossos momentos recreativos.

Agradece. A Diretoria. Em 05/07/72. VRC.<sup>472</sup>

Os espaços das sedes para a realização do divertimento e do lazer estavam mais sujeitos às restrições administrativas, estatutárias e morais, como foi mostrado nos conflitos descritos acima. Porém, o mesmo não se pode dizer das zonas próximas ao porto e da periferia da cidade. Como os clubes mais elegantes da cidade não permitiam o ingresso de trabalhadores e moças que não fossem de família, prostitutas ou não, a maioria deles e delas ficavam apreciando o divertimento dos ricos no “sereno da festa”.

Contudo, os pobres também eram capazes de se organizar e fundar seus espaços de lazer. Sem querer fazer uma diferenciação extremada entre pobres e ricos neste quesito, pois, sempre havia aqueles que “furavam” estes bloqueios de parte a parte,

<sup>472</sup> SEPC/Documentos Avulsos. 05 de julho de 1972. Camocim-CE.

foram criados clubes populares como o Grêmio São João e o Clube das Morenas, onde os trabalhadores e os filhos destes poderiam se divertir com “pessoas do seu nível social”. As casas de alguns cidadãos, ou o terreiro destas, também serviam como espaço para as festas mais populares, porém, com regras bem claras de respeito e com a secular proibição das prostitutas.

Os vários “maxixes” da área portuária, portanto, era o que restava para as prostitutas. Embora tivessem também seus códigos próprios de convivência, eram mais abertos aos desejos e prazeres dos trabalhadores. Os “maxixes” eram casas que combinavam a mistura de música, dança e o comércio do corpo. Músicos amadores mostravam suas habilidades, as prostitutas-bailarinas seus corpos e os homens seus cobres amalhados em terra e no mar. Para além de uma mera relação comercial existente nesses espaços, de quem vende ou compra ilusões e desejos numa noite tépida, a zona do meretrício era também o laboratório de outras relações, sociais e culturais. Penso na arquitetura e nos cenários desses espaços, dos artistas e decoradores desses ambientes, irrecuperáveis para o historiador contemporâneo, a não ser pelos trabalhos da memória dos depoentes e da escrita dos cronistas. Rastros dessa pequenina Babilônia.

Presentes na literatura local, a descrição destes espaços revela a atmosfera de uma cidade onde as pessoas se misturam em toda sua diversidade. Viajantes, nativos, marinheiros de além mar, rendem-se ao que é propiciado para desafogar seus corpos e mentes, assim como imprimem suas marcas, muitas vezes destruindo estereótipos. A proverbial rudeza do homem do mar, da valentia dos portuários não se aplicava a uma espécie de dândis tupiniquins que, longe de serem almofadinhas, eram tipos que destoavam do conjunto dos trabalhadores da beira do cais. Francisco das Chagas Morais faz questão de ressaltar essa diferença, fazendo do seu modo de vestir um aspecto distintivo de sua condição de portuário que trafega por outros portos, sem demonstrar empáfia, contudo:

Eu passava muito importante, muito pronto, sapato bom, roupa boa, relógio de pulso, cordão bom, chapéu. Passava todo importante, e os portuários ali não eram assim, eles não tinham as oportunidades e as condições que eu tinha. “E ele o que é? É Presidente do Sindicato? É tesoureiro? O que ele é no Sindicato? É portuário, ele é da ativa. Como ele anda todo diferente de vocês aqui?” Aí eles diziam: “não é porque

ele trabalha mais é fora... O Seu Chico Morais anda bem parecido e vocês maltratados”.<sup>473</sup>

Na reprodução do diálogo que Seu Morais recupera, notam-se vários aspectos, além da sua maneira diferente de se vestir. A surpresa dos comerciantes em perguntar quem era aquele sujeito que se destacava dentre os demais é um deles. A condição econômica de quem sai para trabalhar em outros portos também é evidente, além do fato subjetivo de que se vestir bem pode independer da profissão e da condição financeira. É o caso do estivador Magalhães Nogueira Neto, que nunca saiu de Camocim e se destacou como um verdadeiro *gentleman* no trato com as prostitutas, principalmente àquelas que lhe devotavam favores sexuais, dedicando-lhes músicas e poesias, enfim, o poeta-estivador no dizer do escritor local R. B. Sotero.

Em recente crônica, outro escritor, Avelar Santos alcunha Magalhães Nogueira Neto de “O Inimitável” e traça-lhe um perfil: “Profissão: Chapeado da RVC. Local de trabalho: Estação ferroviária. Lazer: cachaça, mulher e música”. Inimitável pela maneira impecável de se vestir, inimitável pelo trato com as pessoas: “Emérito boêmio e boa praça, mesmo semi-analfabeto, conversava animadamente com quantos lhes cruzavam o caminho”. Portanto, Magalhães Nogueira Neto, mesmo radicado em Camocim, procurava se destacar entre os demais, realizando seus carretos diariamente e fazendo uma freguesia fiel. À noite, exercia com maestria uma espécie de personagem pelas praças e bares da cidade, distribuindo simpatia às “damas da periferia”. Descreve Avelar Santos:

Quanto mais ele emborcava uns bons tragos de POJ – famosa cachaça de antanho – mais ele se derretia em gentilezas com as ‘moçolas’, singelas e pueris mariposas noturnas, ofertando-lhes, cavalheirescamente, ‘páginas musicais’ românticas inigualáveis, daquelas arranca-corção, que o **GB**, naquela voz empastada de locutor de FM, ‘lançava para o ar’ nas possantes bocarras da ‘radiadora’ da Voz de Camocim.<sup>474</sup>

<sup>473</sup> Francisco das Chagas Morais, ex-portuário, 90 anos. Entrevista já citada. Camocim-CE.

<sup>474</sup> SANTOS, Avelar. *O Literário*, Ano VII, edição 08, julho de 2006, p.8. “GB” são as iniciais do locutor Gerardo Brito que fez sucesso nos vários serviços de som existentes na cidade. Grifo nosso.

Seu Moraes e Magalhães Nogueira Neto com certeza desfilaram seus charmes pessoais pelos territórios da folgança, dominando pelo cabaré “Terra e Mar”, já referido neste trabalho, farol certo dos homens em busca de uma boa farra.

Dentro daquela máxima da “terra do já teve”, cabe assinalar que outras manifestações culturais foram extintas e algumas sofrem processo de extinção. A Nau Catarineta de Camocim, Os Marujos ou Marujada organizada principalmente por trabalhadores do porto não foi preservada pelas novas gerações. Da mesma forma o Coco de Praia de Camocim, cantado e dançado principalmente por pegadores de caranguejo, salineiros e estivadores. Não mais é executado e a tradição oral dessa festa parece ter se perdido. Na época em que o SESI – Serviço Social da Indústria atuava em Camocim mais fortemente, nas décadas de 1970 e 1980, o grupo folclórico do coco recebia atenção e se apresentava em suas dependências e outros locais públicos. A Sra. Margarida Vieira, ex-agente do SESI em Camocim ainda relembra sobre o grupo:

“Foi em 1986 que o SESI com o propósito de resgatar a cultura em Camocim criar um grupo de homens (...) para formar a ‘Dança do Coco’. O grupo era composto de 16 homens, pois tínhamos 2 para tocar os caixões e 2 para os ganzás e o restante na roda. Os emboladores também tocavam os ganzás. A vestimenta era de algodãozinho tingido da casca do mangue ou do cajueiro para ficar uma cor marrom. Utilizavam também chapéu de palha e dançavam descalços”.<sup>475</sup>

Podemos perceber na fala da depoente a relação direta da Dança do Coco em Camocim com os trabalhadores, guardiães da tradição oral dessa dança, procurando na sua execução se utilizar de elementos muito próximos a sua realidade, desde aos instrumentos à vestimenta tingida com tintas de árvores da flora local. Contudo, a grande maioria deste grupo já faleceu, não passando para as gerações atuais o folguedo, além de não existir atualmente uma política pública de incentivo de práticas culturais deste tipo.

476

Em fase de agonia estão o Reisado e o Bumba-meu-boi, assim como as cantorias de viola. Mestres e grupos relacionados com estas manifestações mendigam apoio oficial ou privado sem sucesso. Os brincantes do reisado e do boi resistem com muita

<sup>475</sup> Entrevista com a Sra. Margarida Vieira, professora, 06 de outubro de 2007. Camocim-CE.

<sup>476</sup> A Sra. Margarida relaciona ainda alguns remanescentes desse grupo como os senhores Luís Jovino, Careca e José Maria. Entrevista com a Sra. Margarida Vieira, já citada. Camocim-CE.

dificuldade e se apresentam sem muito fausto, talvez apenas pelo simples desejo de manter a tradição. Os cantadores se tornam visíveis apenas no Festival de Violeiros realizado anualmente no Primeiro de Maio, institucionalizado há pouco mais de uma década, porém, funcionando mais como um evento, sem maiores preocupações com a revitalização da cantoria.

Apesar disso, os trabalhadores continuam produzindo seu cotidiano. Suas referências culturais são outras, talvez um pouco mais prontas pela massificação avassaladora dos modernos meios de comunicação, mas, não deixando de ter sempre um espaço para a inventividade, a criatividade, que os torna ao mesmo tempo globais e únicos. Aos estivadores resta ancorar suas lembranças no porto da memória se refazendo diariamente. Aos ferroviários, esperar um trem que não vêm e nem vem. Aos portuários, buscar outras maneiras de ganhar o pão diário, a cada dia tornando-se mais carreteiros. Aos salineiros, garimpar um serviço nas fazendas de camarão. Aos demais trabalhadores urbanos, a eterna luta para se conseguir uma vaga no restrito mercado de trabalho. Aqui e ali, uma festinha, uma sessão no sindicato, um trago de cachaça a mais, pois ninguém é de ferro...

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao iniciar este trabalho, esperávamos encontrar um clima, se não de revolta, mas de indignação, nos vários depoimentos e documentos que seriam pesquisados, afinal, um imaginário baseado numa perspectiva econômica e numa recorrente nostalgia, a cidade parecia se ressentir da falta do trem e de um porto movimentado, ícones de um passado de certa prosperidade.

Contudo, essa expectativa se mostrou bastante diversa. Embora, como se pode perceber, ao longo da narrativa deste trabalho, o sentimento de perda destes espaços de trabalho ainda esteja presente na memória dos trabalhadores, outros aspectos, no entanto, se apresentaram durante a análise das fontes, o que concorreu, sobremaneira, para uma visão mais ampla do objeto.

Neste sentido, a sensação do dever cumprido, ao mesmo tempo em que dá conta de uma proposta de pesquisa inicial, abre novas possibilidades para se pensar e refletir o mundo do trabalho e da cultura dos trabalhadores nos mais diferentes e singulares rincões do país. Desvendar as peculiaridades sobre o porto e a ferrovia em Camocim e dar voz aos vários atores sociais, que, de alguma forma, atuaram nesses espaços, foi uma experiência por demais interessante.

Por outro lado, deve-se dizer (embora seja lugar comum) que o resultado agora apresentado não pretende esgotar o objeto. Quando se decidiu buscar a cultura e o cotidiano dos trabalhadores urbanos de Camocim, sabia-se de antemão da operação dificultosa que era a busca das fontes. Muitos dos primeiros estivadores e portuários já não estavam entre nós para socializar um pouco de suas memórias e histórias. Outros partiram durante a elaboração deste trabalho sem se ter tido tempo de entabular um diálogo mais profícuo. Com eles, foram-se boa parte do que se poderia usar e/ou contrapor com os depoimentos aqui utilizados. As documentações das várias entidades sindicais e associativas também se perderam em boa parcela. Do que restou, parte significativa referia-se aos meandros burocráticos, muitas vezes inadequados aos propósitos que se delineavam como estruturação dos capítulos da tese.

Entretanto, tentou-se construir uma narrativa que tenta colocar a cidade de Camocim e seus trabalhadores como parte do campo temático do mundo da cultura e do trabalho, dentro das novas apostas historiográficas que ora se desenvolvem no país, mais notadamente de cunho regional, termo este entendido aqui em sentido mais amplo. O

que se pretendeu, então, fazer com este trabalho foi contribuir um pouco mais para a compreensão dessa problemática, pois, como assinalou o historiador baiano Luís Henrique Dias Tavares “as histórias regionais são a história do Brasil”.<sup>477</sup>

Procurou-se, portanto, compreender a emergência, inserção e decadência do espaço porto-ferroviário de Camocim, assim como as trajetórias de seus trabalhadores, dentro das conexões políticas, sociais e econômicas que animaram o período recortado da pesquisa no Ceará e no Brasil. Dito isto, e como se frisou no início, havia uma expectativa de que iria se encontrar uma certa revolta pela extinção dos espaços do trabalho que marcaram a vida dos trabalhadores camocinenses, porém, como acontece no nosso ofício, as certezas nem sempre se confirmam.

A nostalgia dos tempos áureos que a cidade experimentou quando havia o porto e a ferrovia, embora presente, não pareceu ser o ponto mais importante da lembrança dos depoentes. Para uma parcela dos trabalhadores, a falta de trabalho no porto foi uma forma, mesmo que forçada, de conhecer outros lugares e portos, melhorar seus vencimentos e assegurar uma aposentadoria melhor. “Ganhar o mundo”, como diziam, proporcionou uma visão melhor do campo de trabalho em outras paragens, politizaram-se mais um pouco e alguns até fizeram seu “pé de meia”. Aos que ficaram em Camocim, a falta de trabalho fez com que procurassem outras ocupações profissionais, permitindo que descobrissem outras estratégias de sobrevivência.

Os trens e os navios que não apitam mais parecem fazer parte de um tempo que passou e que, inexoravelmente, não mais voltará. Na documentação pesquisada, foram muito tímidas as iniciativas de protesto contra o “crime” (como se disse na época), contra o fechamento da ferrovia. Os esforços para a dragagem do porto, em sucessivas tentativas ao longo do tempo, da Associação Commercial de Camocim e de outros clubes de serviços da cidade junto às autoridades, não foram eficazes o necessário.

Os homens daquela época talvez não tenham atentado para os aspectos conjunturais que delinearão uma nova ordem econômica regional, que concorreram para a desativação desses espaços. Talvez não tenham procurado compreender as novas demandas ou não se adequaram a elas, agarrando-se em modelos políticos ultrapassados que não mais ditavam normas, ou protestando desesperadamente quando as cartas já estavam marcadas.<sup>478</sup>

---

<sup>477</sup> Revista de História da Biblioteca Nacional. Entrevista com Luís Henrique Dias Tavares, p.44.

<sup>478</sup> Refiro-me à convocação da população para protestar com cartazes e faixas por ocasião da saída do último trem de Camocim para Sobral em 1979.

Este trauma parece ter sido superado. Ao mesmo tempo em que lamentam hoje a falta dessa movimentação que dava postos de trabalho para a população, as reivindicações estão sintonizadas para as novas potencialidades de emprego, representadas pela interiorização industrial e o desenvolvimento do turismo, atividades que atingem timidamente o município. Este talvez seja um ponto a ser explorado posteriormente – as políticas de geração de emprego e renda que possam contribuir para o desenvolvimento do município de Camocim.

Como os projetos estruturais atualmente em estudos no âmbito dos governos federal e estadual não contemplam uma revitalização do espaço porto-ferroviário local, resta saber como se dará a implementação de projetos que visem explorar a atividade calçadista (o carro-chefe da política de interiorização industrial do governo estadual) e o potencial turístico do município com seus sessenta quilômetros de litoral.

Com relação ao trabalho que ora se entrega à apreciação da comunidade acadêmica, resta dizer que foi muito gratificante ao historiador refletir sobre sua aldeia com seus problemas, sua gente e sua cultura. Mesmo com as dificuldades que se colocaram durante sua elaboração, procuramos traçar um panorama do que se concebeu como tese inicial. Sentimos falta de uma maior quantidade de informações, principalmente daquelas referentes à movimentação do porto e sofremos também com a desorganização dos arquivos. Contudo, procuramos explorar ao máximo as fontes disponíveis.

Acreditamos que, com a conclusão deste trabalho, outros horizontes se descortinem para a pesquisa da região norte do Ceará. Uma história do comércio dessa região, bastante influenciada pela presença da ferrovia e do porto de Camocim, pode ser feita a partir dos arquivos de algumas casas comerciais das cidades por onde os trilhos passavam,<sup>479</sup> além dos arquivos das Associações Comerciais de Sobral, Crateús e Ipu.

Além dessa possibilidade de levantamento documental, com relação à atividade comercial, pode-se pensar mais aprofundadamente sobre a preservação do patrimônio da antiga Estrada de Ferro de Sobral, espalhado por todas as cidades à beira da linha, de Camocim a Crateús. Aliado a isso, desenvolver projetos de história oral e recuperação de outras fontes que registrem a memória de antigos ferroviários e moradores ainda vivos,

---

<sup>479</sup> Recentemente, o NEDHIR – Núcleo de Documentação de História Regional, do Curso de História da UVA, recebeu a doação de 447 livros pertencentes à firma comercial J. Xavier, de tradicional família da cidade de Granja-CE. A documentação vai desde 1808 até meados de 1940, divididos em livros copiadores de cartas e livros-caixa, além de outros documentos que cobrem e revelam um pouco das transações comerciais ocorridas na região norte do Ceará, através do porto e da ferrovia.

testemunhas da presença da ferrovia nessas localidades. Para isso, poderá se envolver os alunos do Curso de História da UVA, egressos dessas cidades.

Enfim, muitos outros projetos podem se gerar a partir dessa contribuição para a historiografia do tema. Na solidão que acompanha a todos nós quando escrevermos uma tese, um turbilhão de idéias e problemas assoma em nossa mente. Contudo, no processo de construção histórica dessas idéias, Clio está sempre à espreita a nos pregar peças e surpresas. E talvez por isso, a História seja tão instigante, intrigante, fascinante.

## **FONTES**

### **MANUSCRITAS.**

*Atas do Sindicato dos Estivadores do Porto de Camocim. Livro 1 – 1957-1966, Livro 2-1966-1971.*

*Atas do Sindicato dos Trabalhadores dos Serviços Portuários de Camocim. Livro 1 – 1979-2002.*

*Atas da Associação Commercial de Camocim. 1924-1934.*

*Atas da Sociedade Beneficiente Ferroviária. 1949.*

*Livro de Registro dos Associados da SBF- 1936.*

### **IMPRESSAS.**

#### **Arquivo do Estado de São Paulo.**

*Fundo: DEOPS. Prontuário N°. 92455. Aloísio Soares de Vasconcellos.*

#### **Arquivo da Prefeitura Municipal de Camocim.**

*Empenho. Exercício: 1971. N° 065.*

*Empenho. Exercício: 1970. Anexo 002.*

#### **Arquivo Geral do Fórum Dr. Alcimor Aguiar Rocha.**

*Ação Declaratória – N° 2526. Autora: Angelita Ferreira Fontenele. Ano: 1986. Cx: 114.*

*Crimes de lesões corporais. Caixa 37, n° 1179, 1972.*

*Abaixo-assinado dos moradores da Rua General Sampaio. Camocim-CE. 15 de fevereiro de 1977.*

#### **Arquivo do SEPC – Sindicato dos Estivadores do Porto de Camocim.**

*Correspondências Expedidas. Ofício n° 74/78.*

*Correspondências Expedidas. Ofício N° 14/77.*

*Documentos Avulsos. 23 de junho, 05 de julho de 1972.*

*Ofícios Recebidos. Federação Nacional dos Estivadores do Brasil. Ofício N°. 443/80. 1980.*

#### **Arquivo do Sindicato dos Trabalhadores Portuários de Camocim.**

*Estatutos do Sindicato dos Portuários de Camocim.*

#### **Outros:**

*Almanaque do Ceará – Anos. 1902, 1904, 1922.*

*ENCICLOPÉDIA DOS MUNICIPIOS BRASILEIROS. XVI volume. Rio de Janeiro: IBGE, 1959.*

*Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspectoria Federal de Portos. Rios e Canaes. **Portos do Brasil. Primeiro Centenário da Independência. 1822-1922.** Rio de Janeiro: Empr. Ind. Editora “O Norte”: 1922*

*SUDENE. **O Transporte Ferroviário no Nordeste do Brasil.** Recife, 1962.*

*Governo do Estado do Ceará – SETUR – Macrorregião Turística Litoral Oeste/Ibiapaba. **Subsídios para o Planejamento Turístico de Camocim.***

*Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Camocim. Documento Básico. Camocim-CE, 1998.*

*Código de Obras e Posturas do Município de Camocim-CE, 1998.*

*Estatutos da Associação dos Retalhistas de Camocim.*

*Paiva, Melquíades Pinto. **Texto da palestra proferida na Academia Camocinense de Ciências, Artes e Letras. Camocim-CE, 6 de janeiro de 2006.***

*Revista de História da Biblioteca Nacional. **Entrevista com Luís Henrique Dias Tavares.***

**Jornais** – números avulsos de:

***Diário do Nordeste. Fortaleza-CE.***

*“A Greve”. Lustosa da Costa, 4 de setembro de 1996.*

*“Camocim do meu tempo”. Antônio de Albuquerque Sousa Filho. Ano XXV, nº 8.360, 1 de março de 2006.*

***O Democrata. Fortaleza-CE.***

*Ano I, nº. 56, 15 de maio de 1946.*

*Ano V, nº 959, 18 de janeiro de 1950.*

***O Rosário. Aracati-CE.***

*Anno III, Nº. 133, 9 de setembro de 1911.*

***Correio da Semana – Sobral-CE.***

*Anno I, 27 de julho e 2 de agosto de 1918.*

*Anno XXV, 3 de setembro de 1943.*

*Anno XXVI - 9 de abril de 1944.*

*Anno XXXI- Nº 9, 24 de Abril de 1948.*

***A Lucta. Sobral-CE.***

*07 de maio de 1914*

***A Razão – Camocim-CE.***

*Ano II, 18 de dezembro de 1927.*

*Ano VII, nº 314, 1 de dezembro de 1932.*  
*Ano IX, nº 367, quinta, 24 de maio de 1934.*

***O Operário –Camocim-CE.***

*Anno IV, nº 68, 5 de outubro de 1930.*

***O Momento- Camocim-CE.***

*Ano 4, nº 140, 16 de julho de 1941,*  
*Ano 5, nº 160, 24 de abril de 1942.*

***A Palavra – Camocim-CE.***

*Anno VIII, nº 15, 6 de janeiro de 1912.*

***Jornal do Norte: Camocim-CE.***

*Anno I, nº4, 19 de dezembro de 1909.*

***O Literário, órgão do Grêmio Literário Prof. Ivan Pereira de Carvalho, Camocim-CE, mensal:***

*Ano II, Edição 5, novembro de 1999.*

*Ano II, edição 8, fevereiro de 2000*

*Ano III. Edição 11, setembro de 2000.*

*Ano III, edição 13, novembro de 2000*

*Ano III, Edição 16, maio de 2001*

*Ano III, Edição 18, julho de 2001.*

*Ano III, Edição 19, setembro de 2001.*

*Ano IV, Edição 02, maio de 2002.*

*Ano IV, edição 04, julho-agosto/2002.*

*Ano VII, Edição 04, fevereiro de 2006.*

*Ano VII, edição 08, julho de 2006.*

**ORAIS:**

**Arquivo do NUDOC – Núcleo de Documentação Oral da UFC.**

*Paulo de Almeida Sanford. Entrevista realizada em 28/03/1984.*

**Entrevistas:**

**Niló Cordeiro da Silva**, mecânico, militante comunista, realizada em 13/03/1999.

**Augusto Pereira dos Santos**, ex-salineiro e portuário aposentado. Camocim-CE, 28/02/2003. (falecido em 11/05/2006).

**Octávio de Santana**, oficial da Armada da Marinha do Brasil, ex-Capitão dos Portos de Camocim, realizada em 04/05/2005.

**Maurício Rego**, estivador aposentado, ex-presidente do SEPC, realizada em 10/05/2006.

**Francisco de Araújo**, estivador aposentado, 22 de abril e 10 de outubro de 2005.

**Francisco das Chagas de Carvalho**, ex-estivador, 60 anos, realizada em 11/08/2005.

**Luís Damião de Oliveira**, portuário aposentado, 82 anos, realizada em 10/05/2005.

**Francisco Laurindo de Menezes**, estivador aposentado, 73 anos, realizada em 16/08/2005.

**Francisco das Chagas Morais**, ex-portuário, 91 anos, realizada em 20/11/2004. (falecido em 2005).

**Euclides Negreiros**, catraieiro, marítimo, professor de ensino industrial básico aposentado da Marinha do Brasil, 90 anos, realizada em 05/04/2007.

**Francisco Xavier de Sousa**, ferroviário aposentado. CEJA - Centro de Educação de Jovens e Adultos. Projeto: Resgate Histórico Cultural da Estação Ferroviária de Sobral. 27 de setembro de 2005. Camocim-CE.

**José Ferreira dos Santos**, ferroviário aposentado. Academia Camocinense de Ciências, Artes e Letras. Sessão Ordinária de 23 de setembro de 2006.

**Margarida Vieira**, professora, 06 de outubro de 2007. Camocim-CE.

## **ICONOGRÁFICAS:**

1. *Mapa do Ceará.*
2. *Vista aérea da zona portuária de Camocim-CE. Foto: Vando Arcanjo.*
3. *Oficinas de Camocim. Foto de domínio público.*
4. *Pracinha do Amor. Foto: Arquivo particular de Aroldo Viana.*
5. *Cais acostável. Ao fundo, Estação Ferroviária, armazéns e trapiches. Foto: Arquivo particular de Aroldo Viana.*
6. *Vista panorâmica do Cais do Porto de Camocim. Ao fundo a Estação Ferroviária. Anos 1950. Foto: Arquivo particular de Elda Maria Tavares Aguiar.*
7. *Carta do Porto de Camocim. Capturado na Internet.*
8. *Prédio da Estação Ferroviária – atualmente sede da Prefeitura Municipal de Camocim. Foto: Vando Arcanjo.*

9. *Populares obstruem a ferrovia impedindo a saída dos trens – Janeiro de 1950.*  
*Foto: Arquivo particular de Elda Maria Tavares Aguiar.*
10. *Sindicato dos Estivadores do Porto de Camocim. Foto: Arquivo particular de Aroldo Viana.*
11. *Capa do Prontuário e Folha de Identificação Geral de Aloísio Soares Vasconcelos. Fonte: Arquivo do Estado de São Paulo: Fundo: DEOPS. Prontuário N°. 92455.*
12. *Grupo Folclórico da Dança do Coco de Camocim-CE.*

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALBERTI, Verena. “Histórias dentro da História”. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.) *Fontes Históricas*. São Paulo: Contexto, 2005.
- ANDRADE, Manuel Correia de. A estrutura portuária e a organização do espaço no Brasil. In: *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*. Vol XIX, São Paulo: AGB, 1978, p.91.
- ARAGÃO, R. Batista. *História do Ceará*. 4 volumes. Ed. do autor, 1985 – 1991.  
 \_\_\_\_\_ *Pedra Verde*. Romance. 2ª ed. Fortaleza: IOCE, 1988.
- ARANHA, Gervácio Batista. Seduções do moderno na Parahyba do norte: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e simbólicas (1880-1925). In: *A Paraíba no Império e na República*. Estudos de História Social e Cultural. João Pessoa: Idéia, 2003.
- ARAÚJO, Carlos Cardeal de. *O Terra e Mar*. Fortaleza-CE: Fundação Dolores Lustosa, 1988.
- BARBOSA, Josué Humberto. Porto, navegação e vida social antiga: um cronista e o cotidiano do Recife nos meados do século XIX. In: *Saeculum*. Revista de História, nº 415. jan-dez. 1998/99. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, dezembro/2000.
- BARBOSA, Marta et all. Sobral. *Histórico e Evolução Urbana*. Sobral: Prefeitura Municipal de Sobral, 2000.
- BARREIRO, José Carlos. *Imaginário e viajantes no Brasil do século XIX: cultura e cotidiano, tradição e resistência*. São Paulo: Editora UNESP, 2002.
- BATALHA, Cláudio. A Historiografia da Classe Operária no Brasil: trajetórias e tendências. In: FREITAS, Marcos Cezar (org.). *Historiografia brasileira em perspectiva*. São Paulo: Contexto, 2000.
- BATALHA, Cláudio, SILVA, Fernando Teixeira da, FORTES, Alexandre (orgs.). *Culturas de classe*. Identidade e diversidade na formação do operariado. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2004.
- BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à História Ferroviária do Brasil*. Estudo social, político e histórico. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.
- BERNAL, Cleide. *A metrópole emergente*. A ação do capital imobiliário na estruturação urbana de Fortaleza. Fortaleza: Editora UFC/Banco do Nordeste do Brasil S.A., 2004.
- BEZERRA, Antônio. *Notas de Viagem*. Fortaleza: Imprensa Universitária, 1965.

BLOCH, March. *Apologia da história. Ou o ofício do historiador*. Trad. André Telles. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed, 2001.

BRANDÃO, Gildo Marçal. *A Esquerda Positiva. As duas almas do Partido Comunista –1920/1964*. São Paulo: Hucitec, 1997.

BURKE, Peter. *O que é história cultural?* Trad: Sergio Goes de Paula. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2005.

\_\_\_\_\_. *Variedades de história cultural*. Trad: Alda Porto. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. *Trem da Seca. Sertanejos, retirantes e operários. (1877-1880)*. Coleção Outras Histórias – 32. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2005.

CALVO, Célia Rocha. Trabalho e trabalhadores: a experiência de ser ferroviário da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. 1890-1925. In: *História e Perspectivas*. Uberlândia, n.º. 25 e 26 jul-dez, 2001/ jan/jul, 2002, p.261-91.

\_\_\_\_\_. Muitas memórias, outras histórias de uma cidade. Lembranças e experiências de viveres urbanos em Uberlândia. In: FENELON, Déa Ribeiro, MACIEL, Laura Antunes, ALMEIRA, Paulo Roberto de, KHOURY, Yara Aun. (orgs.). *Muitas memórias, outras histórias*. São Paulo: Editora Olho D'Água, 2004.

CARDOSO, Gleudson Passos. Literatura, imprensa e política (1873-1904). In: SOUZA, Simone de, NEVES, Frederico de Castro. (orgs.) *Intelectuais. Coleção Fortaleza: história e cotidiano*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.

CARVALHO, Cid Vasconcelos de. *O Trem em Camocim: modernização e memória*. Dissertação de Mestrado. Departamento de Ciências Sociais. Programa de Pós-Graduação em Sociologia: UFC, 2001.

CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, Lar & Botequim. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque*. 2ª ed. Campinas: Editora da UNICAMP, 2001.

COSTA, Francisco José Lustosa da. *Sobral do meu tempo*. Brasília: Senado Federal, 1982. Coleção Lima Barreto.

DEL ROIO, José Luiz. *1.º de Maio - Cem anos de luta. 1886-1986*. São Paulo: Global Editora, 1986.

ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS. XVI Volume. Rio de Janeiro: IBGE, 1959.

FALCI, Miridam Britto. História regional: conceitos, métodos, problemas. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 2001.

FAUSTO, Boris. *Crime e cotidiano. A criminalidade em São Paulo (1880-1924)*. 2ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

\_\_\_\_\_. *Trabalho urbano e conflito social (1890-1920)*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

FENELON, Déa Ribeiro, MACIEL, Laura Antunes, ALMEIRA, Paulo Roberto de, KHOURY, Yara Aun. (orgs.). *Muitas memórias, outras histórias*. São Paulo: Editora Olho D'Água, 2004.

FERRERAS, Norberto O. História e Trabalho: entre a renovação e a nostalgia. In: *Trajetos*. Revista do Programa de Pós-Graduação em História Social e do Departamento de História da UFC. V.1, n.2 (junho de 2002). Fortaleza: Departamento de História da UFC, 2002, p. 51-67.

FERREIRA, Benedito Genésio. *A Estrada de Ferro de Baturité*. Fortaleza: Edições UFC/Stylus, 1989. (Coleção Estudos Históricos).

FERREIRA, Jorge. *O imaginário trabalhista. Getulismo, PTB e cultura política popular. 1945-1964*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

FOOT HARDMAN, Francisco. *Nem pátria, nem patrão!: memória operária, cultura e literatura no Brasil*. 3ª ed. ver. e ampl. São Paulo: Editora da UNESP, 2002.

FORTES, Alexandre [et. al.]. *Na luta por direitos. Estudos recentes em História Social do Trabalho*. Campinas SP: Editora da UNICAMP, 1999.

FREITAS, Nilson Almino de. *Sobral: opulência e tradição*. Sobral: UVA, 2000.

FRENCH, John D. *Afogados em leis. A CLT e a cultura política dos trabalhadores brasileiros*. Trad: Paulo Fontes. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2001. Col. História do Povo Brasileiro.

FROTA, Luciara Silveira de Aragão e. *Documentação oral e a temática da seca (estudos)*. Brasília: Centro Gráfico, Senado Federal, 1985. Coleção Lima Barreto, v.9.

GINZBURG, Carlo. *Olhos de Madeira. Nove reflexões sobre a distância*. Trad. Eduardo Brandão. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

GIRÃO, Raimundo. *História Econômica do Ceará*. Fortaleza: Instituto do Ceará, s/d. Capítulo XVII – 1880 a 1920.

GITAHY, Maria Lucia Caira. *Ventos do Mar. Trabalhadores do Porto, Movimento Operário e Cultura Urbana em Santos, 1889-1914*.

GOMES, Angela Maria de Castro. *Burguesia e Trabalho. Política e legislação trabalhista no Brasil -1919-1937*. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 1979.

- \_\_\_\_\_ *A Invenção do Trabalhismo*. 2<sup>a</sup>. ed, Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1994.
- GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil*. 1850-1914. Coleção Estudos Brasileiros. São Paulo: Brasiliense, 1973.
- HABERMAS, Jürgen. *O discurso filosófico da modernidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1990.
- HOBBSAWM, Eric J. *Mundos do Trabalho*. Novos estudos sobre História Operária. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.
- HONORATO, Cezar T. O Estado Imperial e a modernização portuária. In: SZMRECSÁNYI, Tomás, LAPA, José Roberto do Amaral. (orgs.). *História Econômica da Independência e do Império*. 2<sup>a</sup> ed. revista. São Paulo: Hucitec/Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/ Edusp/Imprensa Oficial, 2002.
- JOFILLY, José. Porto político. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983. (Coleção Retratos do Brasil).
- JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. *Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza (1945-1960)*. 2<sup>a</sup> ed. São Paulo: Annablume, 2003.
- KROMEMEN, Rita. *Mathias Beck e a Cia. das Índias Ocidentais*. (O domínio holandês no Ceará colonial). Fortaleza: UFC, 1997.
- LE ROY LADURIE, Emmanuel. Montaignou, povoado occitânico, 1294-1324. Tradução de Maria Lúcia Machado. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- LEVI, Giovanni. A Herança Imaterial. Trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII. Tradução de Cynthia Marques de Oliveira. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.
- LINEBAUGH, Peter. Todas as montanhas atlânticas estremeceram. In: *Revista Brasileira de História* 6, set.1983, p.7 a 46. São Paulo: Editora Marco Zero, 1984.
- LÖWY, Michael. *Walter Benjamin: aviso de incêndio: uma leitura das teses "Sobre o conceito de história"*. Trad: Wanda Nogueira Caldeira Brant. São Paulo: Boitempo, 2005.
- MATTOS, Marcelo Badaró. *O sindicalismo brasileiro após 1930*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2003.
- MATOS, Maria Izilda Santos de. *Cotidiano e cultura*. História, cidade e trabalho. Bauru, SP: Edusc, 2002.
- MELO, Josemir Camilo de. *Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste*. (1852-1902). UFPE/CFCH. Recife. 2000. Tese de Doutorado.

- MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte agrário e o Império. 1871-1889*. 2ª ed. revista. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999.
- MONTEIRO, Tobis de Melo. *Camocim centenário. 1879-1979*. Ed. do Autor, 1984.
- NEVES, Frederico de Castro. *A Multidão e a História*. Saques e outras ações de massas no Ceará. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2000. Coleção Outros Diálogos.
- NETO, João Batista. *Como uma luneta invertida*. (Intervenção do estado no semi-árido nordestino através do discurso ideológico da IOCS/IFOCS – 1909/34). Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 1986.
- NOCA, Francisco Wilson. *Sermões, matracas e alcatrão: religiosos e comunistas na luta pelo poder. 1946-1950*. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora/Fundação Cultural de Fortaleza, 1996.
- NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. In: *Projeto História*. Revista do Programa de Estudos dos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP, São Paulo, n.10, 1993.
- OLIVEIRA, André Frota de. *A Estrada de Ferro de Sobral*. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 1994.
- \_\_\_\_\_ *A Fortificação Holandesa do Camocim*. Fortaleza: Expressão Gráfica Editora, 1995.
- PAULA, Dilma Andrade de. O futuro traído pelo passado: a produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras. In: FENELON, Déa Ribeiro, MACIEL, Laura Antunes, ALMEIRA, Paulo Roberto de, KHOURY, Yara Aun. (orgs.). *Muitas memórias, outras histórias*. São Paulo: Editora Olho D'Água, 2004.
- PARENTE, Josênio. Anauê. *Os camisas verdes no poder*. Fortaleza: Edições UFC, 1999.
- PEREIRA, Magnus (org.) *et alli. VI Jornada Setecentista de Conferências e Comunicações*. Curitiba, CEDOPE/Aos 4 Ventos, 2006.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História & História Cultural*. 2ª. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.
- PETERSEN, Sílvia R. F. *Cruzando fronteiras: as pesquisas regionais e a história operária brasileira*. Texto apresentado no Seminário “AEL 20 anos”, Arquivo Edgard Leuenroth/IFCH/UNIAMP, Campinas, 1994.
- PINHEIRO, Francisco José. Mundos em confronto: povos nativos e europeus na disputa do território. In: SOUZA, Simone de (org.). *Uma nova história do Ceará*. 3ª. ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004.

- PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros*. Trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925). São Paulo, 1996. Dissertação de Mestrado. Pontifícia Universidade Católica.
- PINSKY, Carla Bassanezi (org.) *Fontes Históricas*. São Paulo: Contexto, 2005.
- PORTO ALEGRE, Maria Sylvia. *Comissão das Borboletas: A ciência do império entre o Ceará e a corte (1865-1867)*. Fortaleza: Museu do Ceará/SECULT, 2003.
- PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO DE CAMOCIM – DOCUMENTO BÁSICO. Camocim-CE: Prefeitura Municipal de Camocim/Nasse Hissa Arquitetos Associados, 1998.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação Econômica do Brasil*. Colônia. 23ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- RIBEIRO, Francisco Moreira. *O PCB no Ceará: ascensão e declínio – 1922-1947*. Fortaleza: Edições Universidade Federal do Ceará/Stylus Comunicações, 1989.
- RIOS, Kênia Sousa. *Campo de concentração no Ceará: isolamento e poder na seca de 1932*. Fortaleza: Museu do Ceará/SECULT, 2001.
- RODRIGUES, Francisco Theodoro. *Os 16 deportados*. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 2000.
- SANTOS, Carlos Augusto P. dos. *Cidade Vermelha*. A militância comunista em Camocim-CE. 1927-1950. Dissertação de Mestrado. UFRJ/UFC, 2000.
- SANTOS, Milton. *Por uma Geografia Nova*. Da crítica da Geografia a uma Geografia crítica. São Paulo: Hucitec, 1978.
- SARTI, Ingrid. *Porto Vermelho*. Os Estivadores Santistas no Sindicato e na Política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981. (Coleção Estudos Brasileiros, vol. 48)
- SILVA, Fernando Teixeira da. *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2003.
- \_\_\_\_\_ *A carga e a culpa. Os operários das Docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade 1937-1968*. São Paulo/Santos, Hucitec/ Prefeitura Municipal de Santos, 1995.
- SILVA, J. B. A cidade contemporânea no Ceará. In: SOUZA, S. (Org.). *Uma nova história do Ceará*. Fortaleza; Edições Demócrito Rocha, 2000.
- SILVA, José Bento Rosa da. *Do porão ao convés: estivadores de Itajaí (SC). Entre a memória e a história*. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Pernambuco, 2001.

- SILVA, Marcos José Diniz. *No compasso do progresso. A maçonaria e os trabalhadores cearenses*. Coleção Mundos do Trabalho. Fortaleza: UFC/BNB/DRT, 2007.
- SILVEIRA, Rosa Maria Godoy. *O Regionalismo Nordestino. Existência e Consciência da Desigualdade Regional*. São Paulo: Editora Moderna, 1984. Coleção contemporânea.
- SOUZA, S. (Org.). *Uma nova história do Ceará*. Fortaleza; Edições Demócrito Rocha, 2004.
- SOUZA, Simone de, NEVES, Frederico de Castro. (orgs.) *Intelectuais*. Coleção Fortaleza: história e cotidiano. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.
- STUDART, Guilherme. *Notas para a história do Ceará*. Volume 29. Brasília: Senado Federal, 2004.
- SZMRECSÁNYI, Tomás, LAPA, José Roberto do Amaral. (orgs.). *História Econômica da Independência e do Império*. 2ª ed. revista. São Paulo: Hucitec/Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/ Edusp/Imprensa Oficial, 2002.
- THOMPSON, E. P. *A Formação da Classe Operária Inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- \_\_\_\_\_. *Costumes em comum*. Estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- TRÉVIA, José Maria S. *Uma janela para o passado*. Contos. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora Ltda, 2007.
- XAVIER, Régia. *O porto de Camocim na memória popular*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Pernambuco/Universidade Estadual Vale do Acaraú, 2001.
- XIMENES, Luís. *Paixão Ferroviária*. Edição do Autor, 1984.
- WILLIAMS, Raymond. *Cultura*. Trad: Lólio Lourenço de Oliveira. 2ª ed. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2000.