



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL DA AMAZÔNIA
MESTRADO EM HISTÓRIA SOCIAL DA AMAZÔNIA

EGLISON DA CONCEIÇÃO SILVA

3.724/1919:

Expectativa, realidade, acidentes de trabalho, estivadores e marítimos na Belém de 1919 a
1934

Belém
2022

EGLISON DA CONCEIÇÃO SILVA

3.724/1919:

Expectativa, realidade, acidentes de trabalho, estivadores e marítimos na Belém de 1919 a 1934

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia da Universidade Federal do Pará, como exigência parcial do título de Mestre em História.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Leila Mourão Miranda.

Belém
2022

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará Gerada automaticamente
pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)**

D1113 da Conceição Silva, Eglison.

3.724/1919: expectativa, realidade, acidentes de trabalho, estivadores e marítimos na
Belém de 1919 a 1934 / Eglison da Conceição Silva. — 2022. x,139 f.

Orientador(a): Prof^a. Dra. Leila Mourão Miranda
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará,
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós
Graduação em História, Belém, 2022.

1. leis do trabalho. 2. acidentes de trabalho. 3. estivadores.
4. marítimos. 5. Belém 1919 a 1934. I. Título.

CDD 981.15

EGLISON DA CONCEIÇÃO SILVA

3.724/1919: Expectativa, realidade, acidentes de trabalho, estivadores e marítimos na Belém de 1919 a 1934

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia da Universidade Federal do Pará, como exigência parcial do título de Mestre em História.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Leila Mourão Miranda.

Data da Aprovação: __/__/__

Banca Examinadora:

Prof.^a Dr.^a Leila Mourão Miranda
Orientadora – PPGHIST/IFCH/UFPA)

Prof.^a Dr.^a Franciane Lacerda
Examinador Interno – PPGHIST/IFCH/UFPA)

Prof.^a Dr.^a Magda Ricci
Examinador Interno – PPGHIST/IFCH/UFPA)

Dedicado a você, Jesus Cristo, meu Salvador.

AGRADECIMENTOS

Em tempos de grandes e irreparáveis perdas, foi construída esta dissertação. Por isso, ela se tornou ainda mais importante na minha vida. Aqui é o espaço para agradecer a algumas pessoas importantes para a conclusão do texto. Aos meus pais, Angela e Edson, que movidos pelo amor, se prostraram em oração para o êxito de seu filho. Ao meu amigo pessoal Ipojucan Campos que fomentou o meu interesse pelo tema. À minha adorável esposa, Josi, que por intermédio de seus incentivos diários, revigorava minhas forças. Aos meus dois filhos, Davi e Isabela, que apenas precisaram me abraçar para acalmar meu coração em dias de dúvidas e incertezas. À minha orientadora Leila Mourão, que a cada conversa abria os horizontes da pesquisa, professora e dama do conhecimento. A todos os meus professores do Programa, em especial à professora Magda Ricci, que acompanhou a pesquisa desde os primeiros momentos; muito obrigado, pelo privilégio de poder ouvi-la ensinar com sua alegria contagiante e sua ternura. E a ele, que esteve me sustentando e orientando todas as vezes que foi acionado, meu Senhor Jesus, meu orientador.

RESUMO

O cerne da análise desta pesquisa insere-se nas táticas de apropriação da primeira lei de acidentes de trabalho promulgada no Brasil pelos trabalhadores de movimentação de carga e de transporte fluviomarítimo de mercadorias na cidade de Belém durante os anos de 1919 a 1934, período em que estava em vigor o Decreto Legislativo 3.724/1919. No Brasil como todo, a expectativa de quando fosse sancionada a lei era a melhor possível; todavia, a realidade foi que, devido sua constituição sofrer interferência dos líderes das Organizações empresariais que desejavam manter a disciplina no trabalho sem a interferência do Estado no ambiente laboral, seu alcance para reparar os prejuízos físicos e econômicos do acidentado foi incompleto. No entanto, os estivadores e marítimos serviram-se da lei em grande medida e com táticas próprias influenciadas pelas experiências do cotidiano que vivenciavam em torno do Porto de Belém.

Palavras-chave: leis do trabalho; acidentes de trabalho; estivadores; marítimos; Belém; 1919 a 1934.

ABSTRACT

The core of the analysis of this research is inserted in the tactics of appropriation of the first law of work accidents enacted in Brazil by the workers of cargo handling and fluvio-maritime transport of goods in the city of Belém during the years 1919 to 1934, period in which Decree 3,724/1919 was in force. In Brazil as a whole, the expectation of when the law was enacted was the best possible; however, the reality was that, because its constitution suffered interference from the leaders of business organizations that wanted to maintain discipline at work without the interference of the State in the work environment, its reach to repair the physical and economic damages of the injured person was incomplete. However, longshoremen and seafarers made use of the law to a large extent and with their own tactics influenced by the everyday experiences they lived around the Port of Belém.

Keywords: labor laws, work accidents, stewlers, seaways, Belém, 1919 to 1934

LISTA DE QUADROS

Quadro 1-	Cálculo de Indenização de Abel Alves.....	81
Quadro 2-	Salário médio dos profissionais da atividade de transporte de mercadoria.....	87
Quadro 3-	Indenização total e permanente.....	102
Quadro 4-	Indenização parcial e permanente (mínima e máxima).....	102
Quadro 5-	Cálculo de indenização de acidente de trabalho de Abel Alves.....	112
Quadro 6-	Cálculo de indenização de acidente de trabalho de Francisco Tupy.....	112

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	11
2	MODERNIDADE, PERIGO E CONSCIÊNCIA.....	19
2.1	O porto.....	19
2.2	Carestia, moradia, lazer e desemprego.....	26
2.3	A fisionomia do porto e a força que vinha dos conveses e porões.....	35
2.4	Os choques com guindastes, lingadas e porões.....	47
3	O SENTIDO DA LEI.....	54
3.1	Os signos da lei.....	56
3.2	As organizações patronais e a lei.....	68
3.3	O interesse dentro da lei.....	73
3.4	A lei e os senhores do rio e do porto.....	86
4	A APROPRIAÇÃO DA LEI	105
4.1	Os “Duques” do Porto e das embarcações.....	105
4.2	Táticas dos acidentados.....	109
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	124
	REFERÊNCIAS.....	128

1 INTRODUÇÃO

No primeiro trimestre do corrente ano, o autor desta dissertação contratou os serviços de um trabalhador (aparentado de sua esposa), o qual era chamado pela alcunha de Basílio. Este trabalhador tinha como encargo montar uma estrutura em madeira para receber um forro em policloreto de vinilo, popularmente conhecido como forro de PVC, em um cômodo de sua casa.

Aconteceu que, quando estava prestando serviço, cortando uma das lâminas usando uma serra elétrica, de maneira imprudente (sem nenhum apoio), a mesma resvalou-se, vindo cortar três dedos da mão esquerda (indicador, dedo médio e anelar), deixando-os quase que pendurados.

Subitamente, o primeiro ato foi ampará-lo, proteger o ferimento e levá-lo o quanto antes para um atendimento especializado. Ao misto de empatia e perplexidade, passados alguns instantes, juntou-se a eles um sentimento de frustração que quase tomou conta da mente do contratante.

Olhando o trapo que, até aquele momento, servia para limpar a sujeira do serviço e que agora envolvia os dedos esfacelados de Basílio, lembrou que na residência de um experiente bombeiro de quase 29 anos de serviço não havia sequer uma atadura para guarnecer a vítima que, curiosamente, permanecia imperturbada e confiante de que seus dedos, ao final dessa história, permaneceriam no mesmo lugar.

Depois de percorrer por uma Unidade de Pronto Atendimento e um Pronto Socorro da cidade de Belém, sem receber atendimento, conduzidos, curiosamente, por uma viatura da polícia militar, Basílio e o contratante foram recebidos no Hospital e Pronto Socorro Mário Pinotti (HPSM da 14 de março).

As primeiras constatações do médico não foram animadoras para o acidentado. A demora no atendimento permitiu que surgissem os primeiros sintomas de necrose. No mínimo, Basílio ficaria com uma incapacidade permanente e temporária para o trabalho, prejudicado para se adequar na mesma ou em outra profissão.

Enquanto Basílio aguardava entre os corredores o atendimento de um traumatologista, agora acompanhado por sua prima, animando os outros sequelados, sentado fora do hospital, o amigo, que não é de se admirar, transfigurou-se em contratante e se portou como tal.

Ao verificar que a legislação atual garantia para os serviços de autônomos não só cuidados médicos da parte contratante, assim como valores julgados por ele,

expressivos, a avareza tomou o lugar de toda a compaixão que até aquele momento existia. Passou a se convencer que a responsabilidade do acidente caberia ao culpado do acidente, em seu "coração": Basílio.

Assim, como um dia claro, as palavras de Engels; Marx (2005), quando argumentavam sobre o abalo que as relações sociais sofreriam para que o novo sistema de produção se afirmasse, ainda fazem muito sentido: “Tudo que era sólido e estável se desmancha no ar, tudo que era sagrado é profanado e os homens são obrigados finalmente a encarar sem ilusões a sua posição social e as suas relações com os outros homens” (ENGELS; MARX, 2005, p. 43).

No final, Basílio não perdeu os dedos. Muito embora eles tivessem continuado no mesmo lugar, enrijecidos, diminuíram a capacidade para o trabalho. Um acordo informal entre contratado e contratante, como “cavalheiros”, foi selado com uma ajuda materializada em cestas básicas e outras benesses, com as quais o acidentado se sentiu, quase que imerecidamente, acolhido.

Esta pequena ilustração real e tão próxima possibilitou o autor desta dissertação pensar mais profundamente sobre algumas questões julgadas fundamentais para este trabalho, em uma condição estranha, pois os sujeitos que se escolheu para “heróis” da história a ser contada por ele, inusitadamente, são representadas por Basílio, aquele que o autor, enquanto contratante, não agiu muito diferente dos empregadores que se propôs a estudar nas fontes.

Em primeiro lugar, perceber a complexidade da mentalidade da classe dirigente diante de sua percepção da simplificação antagônica de classe não seria apenas uma questão maniqueísta que controlaria as ações dos sujeitos sociais, mas a mentalidade cristalizada no valor de troca imposta a esta sociedade.

Por outro lado, e mais significativo, até que ponto a peculiaridade de um serviço autônomo, com poucas experiências coletivas ou ausência de suporte de organização de classe pode mitigar a ação política? A busca por seus direitos? A “ingenuidade” e falta de informação de Basílio demonstrada na gratidão ao contratante pareceu um contraste com relação às experiências que se verão ao longo do texto sobre a apropriação “tática” da lei de acidentes de trabalho.

“3.724/1919”, expressão nada convencional, que é empregada como título deste estudo, conjura algumas das possibilidades das que serão explicitadas ao longo do texto, desde a possível decodificação daquilo que está disposto em seus artigos, construído a partir de um programa político e econômico e compreendido aqui nas entrelinhas de sua

constituição; até as apropriações da lei por pessoas comuns, visto que a forma como utilizaram essa lei foi resultante de suas experiências vivenciadas no dia a dia.

A autoria deste presente trabalho buscou visualizar as práticas cotidianas de trabalhadores que fizeram parte das atividades de movimentação de mercadorias nos converses e nos porões das embarcações (conhecidas como estiva) e do transporte fluviomarítimo de mercadorias na Belém da terceira década do século XX, até meados da quarta década, em que os principais sujeitos sociais eram os estivadores e marítimos, que estavam inseridos em eventos acidentais nos seus locais de trabalho e buscaram auxílio do Estado na esfera jurídica, para se valerem dos direitos presentes na primeira lei de acidentes de trabalho promulgada no Brasil: o Decreto 3.724/1919.

À vista disso, discorrer-se-á sobre as práticas destes sujeitos sociais, a partir do pensamento de Michel de Certeau em suas considerações sobre as operações marginais do cotidiano:

Ela tenta balizar os tipos de *operações* que caracterizam o consumo de rede de uma economia e reconhecer nessas práticas de apropriação os indicadores da criatividade que pupula justamente onde desaparece o poder de se dar uma linguagem própria (CERTEAU, 1998, p. 44).

Certeau tem sua produção intelectual marcada pela percepção engajada no inconformismo a uma disciplina inflexível, pela crítica penetrante dos modelos ortodoxos da história; ele é o rebelde que olha de fora porque desconfia da objetividade da disciplina histórica, visto que para esse estudo, sua concepção pareceu “conveniente” para observar as experiências vivenciadas pelos sujeitos elencados.

De maneira metodológica, buscou-se orientação thompsoniana com base em sua concepção de "experiência humana"¹, para que se fosse possível dissertar acerca das ações de estivadores e marítimos, não necessariamente enquanto autônomos, mas como pessoas que vivenciavam suas situações. Em conformidade com suas consciências e culturas, eles promoveram não apenas atos que indicaram o não comprometimento passivo perante as imposições autoritárias das forças dirigentes, mas também cunhavam suas próprias histórias de vida.

Muito embora tenha sido necessário regredir anos para recuperar algumas noções históricas, a abordagem deste trabalho localiza-se quando a primeira lei de acidentes de trabalho surgiu no cenário político-social brasileiro, tempos em que o Porto

¹ Essa concepção é verificada no capítulo 15 da obra de E. P. Thompson “Miséria da Teoria ou um planetário de erros” denominado “termo ausente”.

Belém era uma estrutura vital para a economia belenense (continuou ainda ser por um tempo). Foram anos de riqueza que propiciaram sua construção, porém não mais existem.

Há de se considerar que o Porto de Belém passou por diferentes momentos e representações de acordo com seu significado e importância econômica percebidas, principalmente, por intermédio da quantidade e a especificidade da movimentação de mercadorias, o que influenciou os modos de vivência da sociedade belenense.

Além disso, é importante observar que as forças político-econômicas que, em tempos de grande expansão, foram favoráveis à construção do porto de Belém, depois de anos de adiamento, não são muito diferentes daquelas que em tempo de crise cooperaram com o Estado para que fossem criadas importantes leis sociais do trabalho, e a lei de acidente de trabalho foi a pioneira.

Por isso, achou-se necessário narrar, mesmo que sucintamente, os obstáculos que dificultaram a construção do porto, até que fosse oportuno para o Governo Federal aprová-lo. Então, ao olhar para o porto, o objetivo não foi apenas localizar onde se processava a estiva ou se encostavam as embarcações, mas perceber os modos operantes distintos do sistema capitalista na manutenção de seu poder, quando criou em plena crise de produção, acentuada pela guerra entre as nações, aparatos legislativos para conter a instabilidade social que estava presente no Brasil.

Daí nasce o problema deste estudo, pois a primeira lei de acidentes de trabalho, assim como a aprovação para construção do Porto de Belém, surge quando os poderes dirigentes capitalistas consideraram sua institucionalização relevante para sua própria continuidade. Assim sendo, a referida lei não se irrompe para atender plenamente as necessidades do trabalhador acidentado.

Todavia, estivadores e marítimos utilizaram e se serviram com grande disposição da lei, mesmo compreendendo as limitações da mesma em atender, de maneira eficaz, suas desventuras. O objetivo principal deste trabalho é justamente entender os modos de *fazer-se* destes trabalhadores da legislação sobre acidentes de trabalho, criada como um projeto político-econômico engendrado pelas organizações empresariais para conter os problemas sociais que atrapalhavam a execução do trabalho no Brasil.

Com isto em mente, recuperar tensões presentes no cotidiano destes trabalhadores em sua vida laboral e fora dela seriam as bases necessárias para visualizar suas ações existentes no sistema jurídico de acidentes de trabalho. Reportar-se às

experiências vivenciadas diante da escassez de qualidade de vida, às experiências de solidariedade e a outras as quais o suporte político obtido, como exemplo, pelo relacionamento com sindicato de Estivadores do Pará, possibilitou a sua constituição enquanto categoria específica.

Curiosamente, a precariedade de suas vidas, percebida nas fontes, funcionou como fórmula para que esses homens fossem retirados do anonimato e que fossem contadas suas histórias, para que houvesse a oportunidade de saber de suas existências.

O projeto inicial deste estudo pretendia contemplar as vivências de apropriação da lei de acidentes de trabalho, conforme os sujeitos acidentados iam surgindo nas fontes. Entretanto, um rearranjo foi empreendido e após debates com a orientação, resolveu-se focar em dois segmentos de categorias de trabalhadores muito próximos: os estivadores e os marítimos, devido os papéis de grande relevância no cenário político-econômico de Belém, assim como pelas peculiaridades de seus serviços muito propensos a acidentes. Não é à toa que são estes que mais emergem nos autos de acidentes de trabalho e nas notas dos jornais que relatam as ocorrências com acidentes no trabalho.

A professora Maria Luzia Ugarte Pinheiro transitou pelo mesmo dilema quando optou por dar visibilidade à classe dos estivadores em detrimento das demais categorias urbanas na cidade de Manaus. Seus questionamentos foram descritos assim:

[...] Não estaríamos correndo assim o risco de recuperar apenas imagens fugidias de um trabalhador genérico, ainda sem forma e rosto? Não seria apenas cobrir um imenso vácuo com uma sombra? Se assim, procedêssemos, a tentação de valorizar aspectos comuns dos trabalhadores manauaras, não cobriria trajetórias, lutas e perspectivas diferenciadas? (PINHEIRO, 2003, p. 23).

Da mesma forma, não havia pretensão em aludir que as experiências dos estivadores e marítimos poderiam responder por uma simplificação em que todas as vivências das demais categorias poderiam ser aplicadas, ainda que existissem embaraços comuns (PINHEIRO, 2003, p. 23). Unicamente, se quer apontar as particularidades que envolviam as categorias elencadas sobre sua conduta política em defesa de seus direitos e aproveitar-se de sua vasta aparição nas fontes de acidente.

Sobre as balizas que envolveram a pesquisa, estavam resolvidas desde o ano que fora promulgada a lei de acidente de trabalho, até 1º de maio de 1943, quando Getúlio

Vargas sancionou o Decreto-Lei 5.452/43, unificando, em pleno período político conhecido como Estado Novo, toda a legislação trabalhista brasileira.

A discussão principal sobre este recorte cronológico envolveria a reflexão de que, mais de uma década antes do marco de consolidação das leis trabalhistas no Brasil, já vigorava uma lei de grande importância que estava à disposição do trabalhador que se acidentava no local de trabalho. Em todo caso, isso é autêntico; todavia, com o passar do tempo, esta constatação não representou motivos para admiração, sobretudo porque as leis sociais do trabalho foram recorrentes neste período. Por sinal, havia uma tríade de leis pertinentes já discutidas nos trabalhos acadêmicos, como o de (LIMA, 2005), em cuja tese discute as leis anunciadas pelo Estado durante os anos de 1919 e 1930, em que os industriais pleitearam para os patrões o encargo pela integração do trabalhador às diretrizes do “capital”².

Uma ressalva importante é lembrar que não foram encontradas variações significativas na apropriação da **lei 3.724/1919** até 1934. Por isso, manteve-se o olhar sobre a utilização da lei da mesma maneira que antes dos anos 1930. Houve, no entanto, tentativas para modificar a **lei 3.724/1919**, como o projeto apresentado pela Comissão Legislativa Social da Câmara dos deputados em 22 de agosto de 1923, remodelando-a em muitos pontos, principalmente sobre aspectos de prevenção de acidentes.

Contratempos entre as casas legislativas – Senado Federal e Câmara dos deputados – retardaram a substituição da lei, e apenas em 1932 Evaristo de Moraes, ministro do trabalho, organizou uma comissão para constituir um novo Decreto sobre acidentes de trabalho, que ficou conhecido e aprovado como 24.637, de 10 de julho de 1934.

Tendo como base o projeto de Afranio Peixoto, a nova lei não alcançou grandes mudanças, exceto a obrigatoriedade de seguro contra acidentes de trabalho, o que já estava em grande difusão nos últimos anos da lei anterior. Araújo Castro comenta sobre o assunto:

² O vínculo intervencionista do Estado com a indústria brasileira foi aceito pelos industriais brasileiros, sob a condição de que tivesse o caráter de apenas auxiliar o empregador e estimular o elo entre os empregados e as indústrias nas quais trabalhavam, não permitindo ao Estado que estabelecesse influência no interior das dependências industriais (LIMA, 2005, p. 13). O trabalho do professor Lima traz o entendimento de que o papel do Poder Público, nesse aspecto, era difundir obras e benefícios sociais e, o que mais importa para esse estudo, resoluções legislativas para garantir a produtividade e a moralidade do trabalhador e as convicções da indústria brasileira, em que estaria o berço do Decreto 3.724/1919.

A comissão tomou como base o projecto Afranio Peixoto e como elemento subsidiário um ante-projecto elaborado pelas companhias de seguros, apresentando em dezembro de 1932 o ante-projecto que, com pequenas modificações, foi approved pelo decreto n. 24.637 de 10 de julho de 1934 (CASTRO, 1935, p. 31).

Sobre as fontes utilizadas para esse estudo, que se propôs recuperar e demonstrar, o mais próximo possível, as ações jurídicas sobre a lei de acidentes de trabalho dos estivadores e marítimos, no início do século XX, destaca-se que não foi uma tarefa fácil quando se quis se apropriar de suas experiências sociais no dia a dia de suas vidas, muitas da vezes, quando estavam em momentos de grande pesar, quase que intoleráveis de angustia e abandono.

No entanto, foi possível identificar, de maneira segmentada, nas notas de jornal, os conflitos, tensões e solidariedades que propiciaram um perfil plausível de quem eram esses trabalhadores. O jornal “Estado do Pará” foi significativo neste propósito, pois relatava o cotidiano do trabalho da estiva e dos serviços marítimos.

Vale lembrar que, exceto o estatuto de sindicatos das categorias, os documentos próprios das organizações das categorias de trabalhadores, que seriam importantes para o desenvolvimento deste trabalho, ficaram em falta. Na sede atual do Sindicato dos Estivadores do Pará não há nenhum registro (ou em outro lugar) sobre seus serviços diários naquele período; o que se dispõe neste estudo está no registro da imprensa do período.

Não obstante, o que se recuperou da fala jornalística, naturalmente, não foi recebido como correspondência exata do que foi relatado. Na maioria das vezes, foi necessário objetar suas enunciações sobre a vivência do trabalhador e sobre o trabalho, para visualizá-los com mais propriedade, esgueirando-se o máximo possível da linguagem pronta da mídia jornalística da época.

Outros materiais disponíveis em arquivos foram utilizados para conseguir uma amplitude maior sobre a historicidade daquilo que se está estudando. Fontes como mensagens dos governadores, Coleção de leis e os documentos que estão no acervo do Centro de Memória da Amazônia, chamados autos de acidente de trabalho, foram documentos essenciais para esta pesquisa, pois foi possível “ouvir” as vozes dos trabalhadores acidentados em seus depoimentos sobre seus acidentes.

A exposição deste estudo foi dividida em três capítulos. Em última ressalva, deve ser dito que dois pormenores nortearam a construção dos capítulos: as experiências dos trabalhadores, visualizadas nas fontes, que não se referiam aos acidentes de

trabalho, serviram para dar suporte ao perfil buscado na pesquisa, que poderia esclarecer suas estratégias de ação jurídica; de outra maneira, foi necessário entender os detalhes da construção da própria lei condizentes aos interesses de quem a elaborou.

Diante disso, no primeiro capítulo, apresentaram-se as inerências de um porto, de importância e significado diferente de quando começou a operar na cidade, mas que sempre se constituiu como um espaço perigoso para a prática do trabalho; a isso, se deveram os inúmeros acidentes de trabalho ocorridos com os sujeitos elencados nesta dissertação. Além disso, visualizou-se a interação entre o trabalhador da estiva e das embarcações com as práticas disciplinadoras dos dirigentes, num jogo pela sobrevivência em uma sociedade opressora consternada pela crise econômica e social instalada na cidade de Belém.

No segundo capítulo, mostraram-se as circunstâncias e interesses em que foi criado o Decreto 3.724/1919. Demonstrou-se que foi a partir de um vínculo com os propósitos disciplinadores das organizações empresariais da indústria brasileira. A partir disso, foram expostos os significados da primeira lei de acidentes de trabalho para o Estado “intervencionista”, os líderes das organizações empresariais e os donos das embarcações e os contratantes das turmas de estivadores.

No terceiro capítulo, utilizando das fontes dos autos de acidentes de trabalho, criou-se um debate sobre o significado da lei de acidentes de trabalho para o estivador e marítimo acidentado. A tática de apropriação da lei é manifestada entre as tensões observadas nas peças do processo.

2 MODERNIDADE, PERIGO E CONSCIÊNCIA

2.1 O porto

Quando Maria Luzia Ugarte Pinheiro, enquanto compartilhava a trajetória dos trabalhadores da estivagem e o crescimento econômico em Manaus, entre os anos de 1889 e 1925, considerou o papel do porto desta maneira:

Em Manaus, o porto aparece como um desses espaços privilegiados, não sendo, no entanto, o único onde se processava a estiva. Desempenhava um papel vital na cidade, sendo a um só tempo ponto de ligação com o mundo e expressão do movimento modernizante que criou a possibilidade de uma vinculação mais efetiva da região com o mercado mundial (PINHEIRO, 2003, p. 3).

Pinheiro não só demonstrou que o porto foi uma das mais importantes materializações do processo modernizador na cidade de Manaus, quando esta capital experimentou o grande desenvolvimento econômico no final do século XIX até as primeiras décadas do XX. Ela também descreveu a fisionomia e os melhoramentos urbanos que se processaram para que as principais nações industriais tivessem aquisição aos produtos regionais, quando se modernizou o modelo agroexportador por intermédio de investimentos estrangeiros, animados pelo retorno do capital aplicado, confiantes na alta cotação da borracha silvestre.

Ela apontou que a vivência dos estivadores na cidade manauara coexistiu com tensões criadas tanto a partir das relações vivenciadas no porto, quanto das demais experimentadas em outros locais que estavam inclusos, de maneira que essas experiências estabeleceram sua integração e os consolidava enquanto categoria peculiar.

A realidade histórica de Belém é muito próxima, neste contexto, à da capital do Amazonas. O porto assume a função de apoio logístico da atividade mercantil fluvial e marítima, do transporte, carga, descarga e armazenamento de mercadorias, tornando-se um espaço estratégico para o desenvolvimento capitalista, e não só isto, passa a ser um espaço de convergência entre esta cidade e o mundo “civilizado”.

Entretanto, a correlação dos vários sujeitos que conviviam no porto ou nas suas imediações ou, ainda, aqueles que nele atracavam, nem sempre afluía para um mesmo propósito. Interesses incompatíveis e circunstâncias adversas competiam, desfavoravelmente, com os anseios de dos grupos dirigentes, desafinando as “cantigas”

modernizantes da marcha do progresso, com a consequência do ruído da exploração e da resistência, da busca pela sobrevivência, dos acordos, das lutas, das alianças, das insatisfações e dos acidentes de trabalho, os quais corroboravam para apontar o porto e os “rios” como espaços tensos e inseguros.

O interesse aqui é verificar as variadas circunstâncias estruturais, políticas e sociais que concorriam para intensificar, nos ambientes da atividade portuária e de transporte de mercadorias, os mais propícios para as ocorrências de acidentes com trabalhadores nas primeiras décadas do século XX. Estas não serão apontadas como mais uma das várias agruras que as categorias dessas atividades estavam propensas, mas como o ponto de chegada da interação das demais circunstâncias do cenário tenso e perigoso.

A construção de um porto artificial foi finalmente acolhida pelo governo federal quando os políticos paraenses o convenceram que o grande processo econômico em curso na região exigia um empreendimento que garantisse serenar as necessidades vinculadas ao cais e ao saneamento da cidade, o qual segundo eles, Belém:

[...] é o cérebro do Estado e o centro unificador de todo movimento econômico, que se realiza por esse admirável *systema circulatório*, que tem por arterias principais o rio-mar com suas multiplas irradiações de penetração, por onde o progresso industrial se encaminha á conquista de novos elementos da á acção civilizadora (CARVALHO, 1898, p. 18).

Em mensagem ao Congresso do Estado Pará na virada do século XIX para o XX, o então governador do Estado do Pará, Paes de Carvalho, apresentando sua proposta de orçamento de receita, já ciente da abertura de concorrência para a construção do porto de Belém, aspirava por recursos que viessem custear serviços de melhoramento e embelezamento, os quais também estavam atrelados as obras portuárias.

Evidentemente, não havia capital disponível na nação para construir tal empreendimento. Dessa maneira, foi inevitável recorrer à iniciativa privada estrangeira ligada aos grandes sindicatos empresariais interessados pelo valor “assombroso” que o principal produto de exportação da Amazônia ganhava (PENTEADO, 1973, p. 72).

Entretanto, o sonho de um porto artificial em Belém já era pretendido desde o Império, porém sua realização dependeu de um “milagre” econômico. As amarras que

seguravam a realização portuária surgem quando se permite a possibilidade de iniciar sua construção.

Os acontecimentos dos anos de 1808 (abertura dos portos as demais nações) e 1823 (adesão à independência) facilitaram o ensejo para a aplicação da navegação a vapor no Brasil e, conseqüentemente, a construção de um porto em Belém, mas sua consumação foi embaraçada pelo debate da implementação do melhoramento do transporte marítimo e fluvial (BRITO, 2017).

Após os anos 1840, com o término do movimento da Cabanagem no Pará, há um reflorescimento econômico nas relações do comércio com o mercado estrangeiro, que havia sofrido interrupção com a revolução. Esta retomada ao crescimento foi relacionada com a entrada de variados produtos que circularam na província, trazidos por nações europeias, quando da recuperação da paz na província, trazidos pelo fluxo de navegações que vinham de Liverpool, Londres, Havre, Marcelha e outros lugares (FARIAS; SALES; MOURÃO, 2011, p. 3-4).

Em 1952, depois de sanar os impedimentos que atravancavam o estabelecimento do transporte a vapor, e tendo o auxílio da pressão norte-americana, Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, recebeu a concessão de organizar a primeira companhia de navegação da Amazônia e por 30 anos de exclusividade, por intermédio do decreto 1.037 de 30 de agosto do mesmo ano (BRITO, 2017, p. 10).

No contrato, constava que as linhas de navegação deveriam ser construídas para interligar a cidade de Belém até Manaus e de Manaus a Nauta, no Peru; com a lei 1.746, de 13 de outubro de 1869, que autorizava o governo a efetivar contratação de obras para o melhoramento dos portos e docas para estruturação dos serviços de carga e descarga de mercadorias, pareceu que um porto artificial correspondente ao avanço comercial daqueles anos não estaria muito longe de ser construído.

Muito embora tenha sido oferecida concessão de 90 anos de gerência do porto à iniciativa privada e 12% ao ano de juros de garantia, por intermédio da legislação de 1869 usada para justificar a construção do porto de Belém, o interesse pela sua construção só se tornou possível no início do século XX e com o tempo de concessão menor (GOULARTH FILHO, 2007, p. 457).

Assim, Mauá constituiu a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, ficando em gerência até o início da década de 1870, quando, posteriormente, foi assumida pelos ingleses, através da companhia *Amazon Navigation*, que com seus navios modernos conseguiu vencer a concorrência e aglutinar a companhia criada por

Mauá e as Companhias *Fluvial Paraense e a Companhia Fluvial do Alto Amazonas*, recebendo todos os subsídios destinados à atividade de navegação na Amazônia, tornando-se um símbolo da penetração estrangeira na navegação amazônica, como nos explicam as palavras de Weisntein (1993, p. 82):

[...] em 1872, começou a funcionar uma companhia inglesa, a Amazon Stem Navigation Co. Com navios novos e modernos e mais rápidos (a viagem de ida e volta entre Belém e Manaus levava apenas dez dias) e capital inicial maior, bastaram apenas dois anos para que a Amazon Steam derrotar a concorrência. Em 1874, as três companhias existentes foram incorporadas a firma inglesa, que se tornou, então a beneficiária de todos os subsídios imperiais e provinciais. Assim começou o reinado da Amazon Steam que, durante toda a era da borracha, permaneceu como a maior linha de navegação da região e tornou-se um símbolo importante da penetração estrangeira na economia da borracha.

A despeito de que o transporte fluvial tenha sido aperfeiçoado e isso tenha atraído investidores para Amazônia como as empresas de navegação estrangeiras que começaram a fazer parte do cenário hidrográfico, a concretização do porto arrastou-se por décadas. Por isso, ao chegar ao período republicano, intensificaram-se as queixas sobre a situação de precariedade e atraso em que se encontrava o cais da cidade, como contesta o governador do Estado em 1900: “Nada se tem feito para melhorar o nosso porto que não cessam de piorar, nem sem quer se tem tentado o mais insignificante aperfeiçoamento que o venha facilitar o serviço de carga e descarga” (GOVERNADOR DO ESTADO DO PARÁ PARA ASSEMBLEIA, 1900, p. 68).

Concomitantemente à navegabilidade a vapor na Amazônia, um porto organizado permitiria, além das vantagens de transporte e armazenamento de mercadorias, um melhor controle sobre as taxas de capatazias, as quais faziam parte das pretensões da política regional, em garantir um melhor controle sobre os tributos das atividades comerciais.

Desta forma, as plataformas de embarque e desembarque que garantiram, por longos anos, o serviço de ancoragem e recebimento de mercadorias no cais de Belém, converteram-se na efígie do atraso e da desídia. Rampas e trapiches eram os principais alvos das críticas do olhar político e empreendedor; em contrapartida, havia alguns proprietários dessas estruturas que estavam satisfeitos com suas atividades e provocavam descontentamento, principalmente ao governo, que era prejudicado com o vazamento de tributos, como lembra:

Em 1869, José Bento da Cunha Figueiredo, Presidente da Província, manifestou-se contra o litoral irregular e os trapiches de madeira que seriam apenas para atender aos interesses de seus proprietários e que os pedidos de aforamento dos terrenos de marinha e que traziam a desordem para o tráfego e a economia do Porto (ARRUDA, 2003, p. 68).

Entretanto, a economia baseada, principalmente, na exportação da borracha desenvolveu-se e ganhou parâmetros de grande complexo extrativista, interligando a região à economia mundial e criando uma fisionomia diferenciada na paisagem urbana e nos hábitos sociais, interferindo nas relações constituídas no interior da densa região, que até então era posicionada com status de atraso econômico, desde a independência política dos europeus em 1823, mas que nesse momento, com a alavancada econômica, torna a construção do porto inevitável.

Significativamente, essa produção só ganha números muito especiais em 1890 com a produção de bicicletas e, em 1900, com o advento do automóvel, quando o mercado passa valorizar expressivamente o quilo da borracha vindo da hévea silvestre. Contudo, já demonstrava crescimento desde a terceira década do século XIX.

Antes mesmo do momento de maior circulação de capital na Amazônia (1880-1900), com o crescimento da produção e exportação extrativista da Amazônia, a movimentação de cargas e pessoas no cais de Belém crescia satisfatoriamente. Note-se que as naus que navegavam na bacia Amazônica eram 78 em 1840, passando a 292 em 1880, um aumento de quase 274%; já as cargas passaram de 11.252 toneladas para 258.115 no mesmo período de ano (PENTEADO, 1973, p. 60).

Naturalmente, reverberou a insatisfação com as precárias estruturas que auxiliavam o embarque e desembarque de cargas e pessoas na capital da província do Pará. Contudo, não só a Amazônia sofria com aspectos deficitários dos portos e seu distanciamento do poder público. Tal situação era uma marca das regiões litorâneas e fluviais do Brasil no início da república, uma herança recebida do império, visto que trapiches e ancoradouros que estavam espalhados pela costa pelos rios “sem condições de suportar o aumento do fluxo de carga [...] todos necessitavam de melhoramentos, segurança e recursos humanos” (GOULARTI FILHO, 2007, p. 458).

Sobre este contexto, em 1897, a pedido do Poder Público, o engenheiro Sérgio Sabóia e Silva apresentou o projeto de construção do porto artificial de Belém

(ARRUDA, 2003, p, 69) e, assim, passou-se a buscar interessados em sua execução, o que iniciou em 1906 com a abertura de concorrência pública.

Em 15 de novembro de 1902, ocorreu a primeira licitação para construção do porto a partir do projeto de Sabóia e Silva. Não obstante, esta primeira concessão a José Augusto Cavallero e Frederico Brender não teve êxito, por problemas de prazo para assinatura do contrato, sendo a proposta do primeiro policitante caducada (PARÁ, 1908, 93) Boatos daquele tempo informam que essa concessão foi vendida para o próximo candidato (Farquhar). As concorrências públicas continuaram a ser oferecidas ao empresariado no decorrer dos anos, como mostra uma nota do jornal O industrial, em 1903:

Porto do Pará - No orçamento da Industria e Viação foi approvada a emenda abaixo sobre a construção do porto artificial do Pará: - Fica o Governo auctorizado a contractar com quem mais vantagens oferecer, em concorrência pública, a construcção, uso e gozo, de um porto artificial na bahia do Guajará, em Belém do Pará, compreendendo o littoral desde a ponta de Arsenal de Marinha até o logar denominado Valha-me Deus e o porto do Pinheiro, desde o Fôro do Maguary até a orla Tapanã, mediante os ônus e vatagens conferidas no Decreto nº 1746 de 13 de outubro de 1869, servindo de base os estudos e plantas levantadas pelo engenheiro Saboia, em commissão pelo Governo (JORNAL O INDUSTRIAL, 1903, p. 2)

As demandas referentes aos portos do Brasil, no período referido na nota de jornal, estavam sob a responsabilidade do ministério de Viação e Obras públicas, que assumiu essa função em 1890, o qual outorgou o Estado paraense a oferecer concorrência pública para a construção do porto de sua capital (GOULARTI FILHO, 2007, p. 457). Aqui, Goulart Filho diz que são os primeiros passos para nacionalização dos portos brasileiros, sendo que as aspirações e rogos sobre o assunto datam desde o sistema político anterior.

Todavia, os dados da importação e exportação de mercadorias na capital paraense, além da subvenção de muitas linhas de navegação na região e no exterior, passam a ser um “problema” nacional. Desta forma, no Pará, o Decreto nº 1.746, de 13 de outubro de 1869, só avança de uma lei morta para uma legislação efetiva 34 anos depois de sua promulgação, quando as estatísticas do cais de Belém realmente interessam às mãos taxativas do governo federal.

O projeto apresentado conduzia: a construção a partir do forte do castelo 30 km para cada sentido da orla de Belém, desde a foz do rio Oriboca, no Guamá, até a ilha do

Mosqueiro; a criação de uma avenida paralela; o aterramento das docas do Ver-o-Peso, Reduto e Souza Franco; a construção de estruturas metálicas para o armazenamento de mercadorias; e a dragagem de um canal paralelo (ARRUDA, 2003, p. 69). Além disso, Sabóia e Silva propuseram que fossem construídos 16 moles de estrutura metálica em linha contínua, devido ao aumento incessante da movimentação do cais de Belém, o que foi desconsiderado e retirado do projeto reformado.

Em 18 de abril de 1906, foi concedido ao norte-americano Percival Farquhar a concepção para a construção do porto artificial de Belém. Para isso, o engenheiro organizou a empresa *Port of Pará*, no sentido de executar as obras prescritas no projeto, modificado a pedido do empresário, sendo que pelo decreto nº 5.978/1906 a empresa organizada empossou todos os trâmites relativos à construção do porto artificial (deveres, direitos e concessões) e, em dezembro do mesmo ano, pelo decreto nº 6283/1906. Enfim, a empresa estava autorizada pela União a iniciar suas atividades na Amazônia, conforme nota a seguir:

Acceita esta proposta, foi lavrado o respectivo contrato, em 6 de abril do mesmo anno e, em seguida, organisada a companhia “Port of Para”, a que o concessionario subrogara todos os deveres, direitos e vantagens da concessão relativa ao decreto n. 5978 que lhe havia sido dada [...] a 20 de dezembro ainda deste anno, era auctorisada a companhia “Port of Pará” a funcionar no Brazil, por decripto n. 6283. [...] (PARÁ, 1908, p. 93).

Assim, no final de fevereiro de 1907, iniciam-se os primeiros movimentos para a construção do porto com a chegada dos primeiros materiais trazidos pela empresa inglesa “Sean Pearson & Son Ltd.”, que iniciou seu trabalho com a construção de instalações provisórias para servirem de escritórios em Val-de-Cans. Concomitantemente, foram construídas instalações para servirem de residências, oficinas, estaleiros de reparos utilizando um número considerável de mão de obra estrangeira qualificada recrutada de Londres, Paris e Nova York, e nacional não qualificada.

Já as obras do porto em si iniciaram pelos serviços de dragagem efetivados por poderosas dragas, auxiliadas por batelões a vapor que transportaram materiais pesados e necessários para o grande empreendimento. Neste mesmo período, foi construído um dos grandes blocos de concreto que foi usado na construção da muralha do cais.

Ao chegar o ano de 1909, com 120 metros de cais, teve início a exploração comercial, inaugurando a Port of Pará. Até os anos de 1913, foram construídos 1860 m

entre vagões e a muralha com blocos de cimento e areia interligados, moldados na oficina construída pela empresa Port of Pará em Val-de-Cães (PENTEADO, 1973, p. 77).

O ambicioso e dispendioso projeto de Sabóia e Silva idealizava uma linha contínua de acostamento, do rio Guamá e pela baía do Guajará, em duas seções a partir do forte do castelo, seguindo à jusante e à montante com cada seção dividida em trechos, sendo o primeiro trecho construído a começar da doca do Ver-o-peso com 1500 metros de cais, seguidos de canal de 30 metros de largura e nove metros de profundidade com as respectivas estruturas: Guindastes elétricos, arganéis, boleards, armazéns metálicos, escadas, linhas férreas elétricas, iluminação, boias iluminantes nos canais de acesso, edifícios para alfândega e outros (PARÀ, 1908, p. 94).

As obras consideradas imprescindíveis foram executadas, como o cais acostável longo e profundo e depósitos de carvão e explosivos. Contudo, os aterramentos das docas e o aumento de profundidade do canal de sete para nove metros não as foram executados (ARRUDA, 2003, p. 77).

Como se vê, um empreendimento sem igual para a região. Ainda que não tenha sido concluso, conforme o projeto, o Port of Pará ergue-se para corresponder, enquanto infraestrutura portuária, às demandas do avanço econômico que a cidade de Belém passou a equivaler diante do cenário mundial. Seu funcionamento teria que garantir uma capacidade de suportar volumes de mercadorias cada vez maiores, receber as navegações com calados cada vez mais superiores, acelerar os serviços de carga e descarga, garantindo o lucro dos serviços do fisco, tanto para empresa concessionária, quanto para o Estado. Ao chegar o ano de 1919, a riqueza que assegurou a construção do porto ficara para trás. O Porto de Belém ainda teria sua importância para a economia da cidade, mas estaria vivendo um novo e triste momento da história econômica da região. Os trabalhadores sentiram o agravamento da exploração nesse período, resistindo de acordo com suas possibilidades, mas não de forma passiva.

2.2 Carestia, moradia, lazer e desemprego

Diz o Ministerio Publico do Estado, como assistente judiciário de José Paiva, portuguez, solteiro, de 34 annos de idade, estivador, analfabeto[...] Cerca de dez horas da noite, trabalhava a bordo do vapor portuguez “panguim” atracado no cais do Port of Pará no

carregamento de lenha para esse navio [...] quando aconteceu desprender-se a “patesca” do pau de carga do aludido navio que transportava uma lingada de lenha de uma alvarenga para bordo apanhando-lhe e esmagando-lhe o punho do mesmo lado [...] (CENTRO DE MEMÓRIA DA AMAZÔNIA, 1929, p. 1).

Trabalhadores como o português José Paiva são recorrentes nos processos judiciais de acidente de trabalho entre os anos de 1919 e 1934. Desatando os fios que cerravam as caixas de arquivos de processos de acidente de trabalho no período em que estava em vigor a 1ª lei acidentária no Brasil, foram selecionados aqueles que tinham como vítima um estivador ou um outro trabalhador marítimo. Os 26 processos catalogados nos arquivos, e que apresentam esses específicos sujeitos, eram a maioria absoluta.

As matérias de periódicos constantes do mesmo período revelam o “perigo” que vinha do porto. Os títulos como “accidente de trabalho”, que noticiavam os variados infortúnios dos portuários no exercício laboral, identificavam o porto como o “espaço favorito” dos acidentes de trabalho na cidade de Belém. Os jornais utilizados nesta pesquisa foram aqueles que noticiavam as comunicações dos acidentes na delegacia de polícia: “Estado do Pará” e “Folha do Norte”.

Todavia, neste momento, pretende-se sugerir que outras circunstâncias, além das mais específicas relativas ao trabalho, corroboravam para as intercorrências acidentais no trabalho. É necessário, no entanto, prevenir que tais circunstâncias serão observadas na medida em que ajudam a compreender o estado de instabilidade que os trabalhadores se encontravam e carregavam consigo suas ansiedades para o porto e para as embarcações e, assim, acrescidas com a peculiaridade perigosa do serviço e do próprio espaço de atuação, favorecia-se a vulnerabilidade do serviço.

Em destaque, é possível elencar algumas inquietações vivenciadas pelos trabalhadores que, neste estudo, foram relevantes para compreender o porquê de um número tão acentuado de acidentes. Em primeiro lugar, observe-se a convivência insegura com endemias tão perceptíveis nos espaços onde conduziam suas atividades laborais.

O Porto de Belém, de fato, identificava-se como um lugar insalubre, proliferador de doenças variadas, assim como outros espaços distantes do centro urbano da cidade Belém, onde a maioria dos habitantes eram pessoas pobres. Sobre esse aspecto, a Administração Pública portou-se com demasiado “esmero”, transformando em

propaganda política o zelo pelo saneamento da cidade, como é possível perceber nas palavras de exaltação de:

O eminente gestor da administração pública paraense, num ato de elevado patriotismo, sobremaneira cuidou de nosso saneamento abrindo ensejo a que outros continuassem sua obra apenas iniciada. De facto, os governos fizeram que lhe succederam, animados de igual proposito, algo fizeram em beneficio da salubridade pública (DIAS JUNIOR, 1922, p. 11).

Ainda que os planos de urbanização da cidade de Belém, até os anos 1920, estivessem sujeitos a uma política estética e civilizatória (CHAVES, 2016, p. 18), em projetos engendrados e subvencionados pela expansão comercial, o saneamento da área portuária havia se tornado estratégico para a consumação dos propósitos de modernização, articulando-se em um plano de ordem, bons costumes e conduta moral e disciplinador, subordinando esses aspectos à condição de mercado; o fato é que, a pestilência no porto era constante e real. Entre o final do século XIX e as primeiras do século XX, milhares de pessoas morreram de doenças como varíola, tuberculose, paludismo, febre amarela entre outras na cidade, e acreditava-se que o porto de Belém era a rampa por onde escorria o plasma infectado, transportando hospedeiros estrangeiros e imigrantes nacionais.

Mesmo quando o urbanismo, a partir da década 1920, desloca-se das mãos políticas para a administração “científica” dos arquitetos e engenheiros, supostamente despolitizadas (CHAVES, 2016, p. 19), conserva-se o desígnio de conservar o caráter de metrópole, em que o porto, símbolo do poder econômico emanava preocupações com sua condição de proliferação miasmática.

O que há de se considerar é que um dos grupos mais desguarnecidos e susceptíveis às doenças infectocontagiosas era o dos trabalhadores que, do porto e das atividades afins, retiravam seu sustento. Estivadores e marítimos sem muitas alternativas eram lançados para efetivar suas funções, sem que houvesse a devida atenção com sua saúde, a não ser o medo de eles tornarem-se um veículo de transmissão das doenças. O caso “Anselm”, paquete que pertencia à empresa inglesa Booth Line que passava por quarentena devido a uma infecção, é uma evidência do que foi dito:

Ainda o caso do Anselm – [...] Hontem como dissemos pela manhã, foram postas em pratica as medidas tomadas pela Saúde Marítima, que vem a ser: a mudança dos doentes para o Cassiporé, transformado em hospital. O serviço começou nos alojamentos de 3ª classe por uma turma de trabalhadores do S S do Estado e da Saúde Maritima. hoje já

o navio receberá carvão, ficando a turma de estivadores encarregadas de tal serviço alojada em dos pontões da Booth, que será rebocado para junto Anselm, ficando os estivadores impedidos de se comunicarem com a terra durante o tempo necessário á observação sanitária (JORNAL ESTADO DO PARÁ, 1920, p. 1).

Tão importante quanto os serviços dos trabalhadores da saúde, eram os préstimos realizados pelos estivadores. O estado sanitário do paquete deveria ser resolvido, para que não se alastrasse o contágio pelo cais do porto e se tornasse mais um surto infectocontagioso na cidade. Estavam nos encargos perigosos de desinfetar a embarcação e estar mais próximos dos passageiros doentes, os servidores da saúde, que se imagina que, no mínimo, deveriam ter tido treinamento para prática de seu ofício.

Entretanto, outros que respondiam pelo serviço comercial estariam em condição tão perigosa quanto aqueles, mas contavam apenas com a “sorte” para que não fossem contaminados, quiçá agarrando-se no estereótipo embrutecedor ocasionado pelo trabalho, o que foi assinalado por (PINHEIRO, 2003, p. 83), em que se acreditava que a robustez de seus músculos, supostamente, dificultava o acometimento de moléstias (PINHEIRO, 2003). Esta era uma construção de mentalidade usada para segregá-los a uma condição de indivíduos de segunda classe e desprovidos de cultura.

Ingenuidades a parte, esses trabalhadores conheciam suas limitações, eram testemunhas do poder devastador das doenças contagiosas, afinal, os efeitos eram sentidos em maior impacto em seu trabalho e em suas moradias. Porém, trabalhar no carregamento de carvão de um paquete confirmado com foco de doença, não era uma opção, mas uma necessidade para quem disputava palmo a palmo uma oportunidade de trabalho, e estavam cientes dos critérios de seleção dos capatazes representantes das empresas de navegação.

O desemprego, por sua vez, fora um traço marcante no cotidiano dos anos aqui estudados. Sujeitados a obedecer a ordens absurdas para não perderem o pouco que recebiam de seus salários mal remunerados, os estivadores e outros trabalhadores submetiam-se à humilhação e ao escárnio de seus empregadores, materializados na ação dos agentes como, os capatazes das empresas.

Por isso, sugestiona-se que trabalhar nessas condições, atemorizados com a possibilidade de adoecer, transmitir doenças aos seus próximos e, quem sabe, vir a óbito, levando em conta a força dos serviços de profilaxia deste período, juntamente com o “espectro” do desemprego, propiciava, significativamente, ocorrências de acidentes no trabalho.

No que se refere ao Poder Público, sua incapacidade em solucionar problemas como a ausência emprego e a falta de habitação na cidade Belém, proporcionava um estado de agitação. Ipojucan Campos (CAMPOS, 2009), quando tratou dos significados da família belenense, legalmente constituída entre os anos de 1916 e 1940, mostrou que os efeitos econômicos ocasionados pela ruína econômica da borracha custou a incapacidade do Estado em prover soluções para o desemprego, a falta de moradia e o acesso aos gêneros alimentícios às pessoas mais pobres. Campos enfatizou que:

Ao se interpretar os números, nota-se que viver em Belém mostrava-se difícil a determinados profissionais como pedreiros, leiteiros, carpinteiros, carroceiros, foguistas, empregados públicos. A cidade passava por contratempos para manter preços favoráveis à população e gerar empregos; assim havia significativa rotatividade quando se olham atentamente as profissões e o tempo de permanência em um posto de trabalho [...] (CAMPOS, 2009, 293).

Assim, as palavras de Ipojucan Campos corroboram para entender o consentimento em trabalhar em grande desassossego, como fizeram os estivadores do paquete “Anselm”. Entende-se que devido a toda a dificuldade de se conseguir um emprego e manter-se nele, improvavelmente, um estivador ou marítimo não se resignaria a condições tão insalubres de serviço, em prol da subsistência de sua família, sem esquecer, é claro, do grande perigo em fazê-lo.

Como se não fosse suficiente, Belém e o Brasil sofriam com uma crise de escassez e especulação nos preços dos alimentos de primeira necessidade, ainda um reflexo da Guerra entre as nações, “mesmo com o Estado promovendo tentativas de controle sobre a exportação de carne e feijão” (CAMPOS, 2009, p. 296). A nota do jornal “Cattete do Congresso” reproduzida no jornal “Estado do Pará” é relevante para entender a situação:

A carestia da vida – Rio, 5 tiveram hontem reunião conjunta a comissão de constituição e justiça e a de finanças da Camara para discutirem e votarem o parecer do senhor Cunha Machado sobre a mensagem do presidente Epitácio relativa ao commissariado da Alimentação Publica [...] Art 1º - É o Poder Executivo auctorizado a regular a exportação dos gêneros alimentícios de primeira necessidade, de modo que não deixe sair do paiz senão os que excederem as exigências do consumo interno [...] (JORNAL “ESTADO DO PARÁ, 1919, p. 1).

A nota do referido jornal indica que a referida crise era nacional, e que o Governo Federal reuniu os congressistas para limitar a exportação de alimentos de

maneira constitucional, intentando conter o problema de escassez e especulação que causava grande dificuldade para o povo brasileiro. Esta iniciativa visava administrar os interesses, não só da população, mas também do produtor, dos que faziam parte do serviço de transporte das mercadorias, dos chamados armazenistas e merceeiros.

A crise instalada causava um descontentamento no seio da população, a ponto de ocorrerem agitações, desentendimentos e acusações referentes a um problema que parecia crônico na cidade. Isso pode ser percebido na publicação pedida pela associação dos merceeiros de Belém em sua defesa sobre o problema da especulação dos gêneros na capital paraense:

A carestia da vida – A diretoria da Associação de Merceeiros pediu-nos a seguinte publicação – [...] Publicada em 16 do corrente, e pela tabella de preços publicada no mesmo jornal dia 20, e forçada ainda pelo sr. Childerico Fernandes, publicações que se repetem o caso de sempre, isto é, os senhores armazenistas elevam os preços das mercadorias, e quando o merceeiro, que foi o primeiro explorado, se vê na necessidade de pedir ao consumidor o produto dessa exploração, de que foi primeira victima, esses senhores, confiando que os pequenos não têm elementos de defesa, incitam a população a correr atrás dos merceeiros, gritando pega ladrão..., fazendo assim do merceeiro, que tem sido e continua sendo um trabalhador escravo, o bode expiatório de todas as culpas (JORNAL “ESTADO DO PARÁ, 1920, p. 1).

Pela nota do jornal, fica claro que a especulação dos gêneros alimentícios não parava ao sair do produtor, ou quando era transportado. Devido às várias instâncias por onde transitavam os alimentos, os comerciantes aproveitavam para lucrar o máximo que podiam, acusando-se mutuamente, receosos com a reação da população.

Diante dessa conjuntura desfavorável, principalmente imposta às camadas mais pobres da sociedade, persistia o ímpeto domesticador e disciplinador herdado do fim do século XIX e início do XX, que ditava padrões de comportamentos, de acordo com condutas moralizantes às classes populares, rechaçando os hábitos e costumes destes grupos.

Em resistência a isso, em busca de sua manutenção, as classes menos favorecidas, despojadas de dignidade, forjaram práticas de subsistência nada regulares aos códigos de condutas de “civilização”, classificadas como crimes e contravenções, muito percebidas no cotidiano, próximo ao Porto.

Aos arredores do porto de Belém, durante o período estudado, percebem-se ações desarmonizando esses esquemas morais. Sabe-se que era frequente a circulação

de haveres e mercadorias de certo valor pelo cais, o que atraía grupos marginalizados para as imediações portuárias. Com poucas alternativas de sobrevivência em um contexto de carestia, falta de emprego e moradia, destituídas de lazer, estas pessoas encontravam no fluxo comercial do porto de Belém a possibilidade de continuidade de suas vidas e de suas famílias, realizando ações tidas como criminosas e imorais.

Muitos desses sujeitos praticavam o meretrício, a “gatunagem”, bebedeiras, mendicância, jogatinas e vadiagem. Essas atividades, repudiadas pela postura de civilização e do conceito construído do trabalho, intensificaram-se paralelas à desenvoltura comercial e traziam como consequência o perigo de violência física e suas coerções, tornando os arredores do porto de Belém um espaço de violência, roubos de cargas e “desocupação”.

Quando Gomes (2017) tratou a temática do crime entre os anos de 1897 e 1910, período marcante da imposição de condutas moralizantes impostas à sociedade belenense, tendo como parâmetro as percepções da imprensa da cidade, esclarece que:

Ao percorrer as ocorrências de desordem e do crime, começam as superposições entre espaços, práticas e atores sociais, onde a cidade “boa” se interpenetra com a cidade “má”, de modo que os “bons” lugares são também espaços de crime, tornando-se, eles também “maus” lugares. Uma cidade dentro da outra, sobre a outra, a impor, pela geografia do crime, outra realidade que desafia a cidade ordenada pelos cidadãos [...] (GOMES, 2017, p. 62).

Ao estabelecer que os crimes e contravenções da capital ocorriam, preferencialmente, nos espaços onde as reformas urbanas estavam presentes, fica claro que o Porto de Belém e os seus arredores constituíam lugares de grande inclinação ao crime, por se tratar o cais como principal signo da economia da cidade. Assim, na percepção de João Gomes, aqui neste estudo, a imprensa se portava de maneira a criminalizar essas ações, sem levar em consideração as dificuldades que viviam essas pessoas. Em outra passagem, o mesmo autor reconhece que as imediações do Porto de Belém estavam incluídas nas referidas afirmações:

Os jornais também apontam outros espaços que consideravam de forte inclinação a distúrbios e desordens por representarem ponto de encontro diário de diversos indivíduos de variadas procedências, como as docas do Ver-o-Peso e do Reduto, e a zona portuária, ambos ligados pelo movimentado, Boulevard da República. Espaço de explícita prática de prostituição e reduto de prostíbulos, neles o jogo e a bebida imperavam, degenerando em cenas de escândalo à moral e

brigas a sopapos e mão armada que muitas vezes se concluía em homicídios (GOMES, 2017, p. 62-63).

Evidentemente, o espaço onde se configuravam os crimes era de um diâmetro maior, mas tudo indica que o epicentro destes acontecimentos estava na área portuária. Prisões foram realizadas por crime de vadiagem, a exemplo da de José Bernadino da Costa, jovem português, que era conhecido como larápio pela polícia, teve sua prisão decretada em flagrante, efetivada quando perambulava pelo chamado areal do Port of Pará (JORNAL ESTADO DO PARÁ, 1923).

Ou ainda, da acusação feita pelo carreiro Manoel da Silva Brandão, representante da casa comercial de Manoel dos Santos Moreira, contra Raymundo dos Santos, a quem acusou de ter roubado do armazém nº 7 do Port of Pará diversas sacas, alguns quilos de açúcar (JORNAL ESTADO DO PARÁ, 1921). Em nota, constata-se o quanto os armazéns da Port of Pará eram alvos de roubos de cargas e como os aparelhos de repressão estavam dispostos a coagir essas práticas.

Assalto no armazén n. 7- Foi apprehendido ante-hontem o resto do roubo feito no armazén n. 7 da Port of Pará, facto que nos ocupamos hontem minuciosamente. O dr. Eduardo Chermont acompanhado de um agente de Policia Maritima e do ladrão João Gonçalves de Oliveira foi na casa n.177 da rua 28 de Setembro encontrando lá 5 colchas e 2 peças de morim que o meliante havia vendido a prestação por 28\$, tendo recebido 10\$ por conta na occasião da transação. Hoje será feito o exame nos volumes violados (ESTADO DO PARÁ, 1920, p. 2).

Em outra nota, evidencia-se que nestes locais de grande ocorrência de crimes, muitos deles eram praticados pelos próprios trabalhadores do porto ou de bordo, no caso aqui, os estivadores:

Ratos de Bordo – as reclamações do commercio transportador da nossa praça contra os furtos praticados nas suas mercadorias a bordo dos navios que vêm a este porto, especialmente os da Lloyd Brasileiro, muito tem dado que falar á imprensa. Alguém dizia serem os furtos praticados pelo pessoal de bordo, outros affirmavam que a autoria cabia aos estivadores. Mas sempre surgiram duvidas em apontar autores. [...] Hontem deu-se um caso a bordo do paquete João Alfredo que veio a afastar quasi por completo a responsabilidade das tripulações de bordo. Procedia-se a descarga do paquete. O capataz geral da Lloyd, sr. José Avelino que fiscalizava o serviço, notou que o estivador Sebastião dias, que trabalhava no porão de ré, dirigia-se á terra “ovado” e chamou-o. Apalpando-o, verificou que Sebastião era portador de um corte de fazenda fina. “Desouvou” o estivador e fel-o voltar para o trabalho. Em seguida dirigiu-se ao camarote do

imediato, capitão Adhemar Ribeiro a quem relatou o facto [...] (JORNAL “ESTADO DO PARÁ”, jul. 2021, p. 2).

A nota acima revela que os estivadores e marítimos, além de praticarem delitos no seu local de trabalho, muitos deles ligados a furtos de alimentos que, provavelmente, complementavam seus baixos ordenados, em que dificilmente seria capaz de adquirir tal iguaria roubada, estavam constantemente vigiados pelos agentes da empresa que entregavam à justiça, sem dar importância à situação de miséria em que viviam.

Foi muito notado, durante este estudo, que os estivadores e seus companheiros marítimos efetuavam outras práticas condenadas pela conveniência moralista. Essas práticas comumente estavam associadas: à prostituição, à violência e ao consumo de álcool, em que a ausência de espaços e condições para recreação levava-os com mais frequência a esses hábitos.

A prostituição da cidade de Belém, que tinha a rua Riachuelo como principal zona de concentração, estendia suas ramificações para as proximidades do cais, onde trabalhavam seus mais assíduos clientes. Todavia, o rechaço por parte da sociedade foi constante a esses espaços. A estes, foram estipulados não apenas a consumação sexual e a fornicação, como também a moradia das doenças de ordem venérea. Campanhas contra o meretrício eram comuns durante o início do século XX, como se vê:

A prostituição na cidade – O subprefeito Homero da Fonseca intimou ontem, de manhã os proprietários das pensões Zezé, Lusitana e Moderna a fecharem essas casas, sob pena de ser contra eles lavrado auto por desobediência a autoridade. A campanha contra o meretrício continua a ser feita com todo o rigor (JORNAL “ESTADO DO PARÁ”, 1920, p. 2).

Ainda:

Fiscalização do Meretrício – outro serviço novo nesta capital e sobre qual temos agido com toda energia precisa, mas sem se registrar violência alguma, é o da Prophylaxia das doenças venereas, cujo resultado benéfico foi indispensável á intervenção da Policia, que aproveitou a oportunidade para localizar grande parte do meretrício, com applauso inteiro da população (...). Foram identificados na Policia como meretrizes 808 mulheres (MENSAGEM AO CONGRESSO LEGISLATIVO DO ESTADO, 1921, p. 67)

A prostituição foi imputada como prática degradante, promotora de doenças venéreas por parte da sociedade belenense e fiscalizada pelo Poder Público, que combatia suas ações por intermédio de ações legislativas e da repressão policial. A ela eram atrelados outros “vícios”, como o consumo de álcool e a violência, geralmente

ocorridos no fim das noitadas, quando retornavam dos bares e bordéis da cidade, tidos neste trabalho como consequências da escassez de recreações e da dignidade concedidas às classes populares que estavam inseridas nas categorias do porto.

Assim, é possível afirmar que toda essa conjuntura de problemas sociais e econômicos não era deixada fora do porto ou das embarcações quando se iniciava cedo o trabalho do estivador ou dos marítimos, do peso das agruras, pois a responsabilidade da manutenção de sua família estava presente, como fantasma vivo espalhado no porto, nas embarcações e, principalmente, na mente dos trabalhadores.

A isso, adicionam-se as condições ébrias desses sujeitos amantes da noite. Muito embora as fontes que exibem os acidentes de trabalho (notas de jornal ou autos de acidentes de trabalho) não informem as condições mentais do acidentado, é muito provável que muitos desses trabalhadores, quando não barrados pelos capatazes (no caso de estivadores), estavam trabalhando sob a influência de álcool, muitas vezes por ser a resultante da exploração, do desemprego, da busca pela felicidade encontrada em fragmentos na vida boêmia, que tinham como resultados prejuízos na vida pessoal e no ambiente de trabalho, materializados nos acidentes a bordo.

Assim, é relevante afirmar que toda essa conjuntura de problemas sociais e econômicos não era deixada fora do porto ou das embarcações quando se iniciava cedo o trabalho do estivador ou dos marítimos, do peso das agruras, pois a responsabilidade da manutenção de sua família estava presente, como fantasma vivo espalhado no porto, nas embarcações e, principalmente, na mente dos trabalhadores.

2.3 A fisionomia do porto e a força que vinha dos conveses e porões

Por vários motivos, o porto de Belém apresentou-se perigoso para os sujeitos que viviam dele: os estivadores; os demais trabalhadores portuários; marítimos; passageiros; e os demais circulantes, que entorno de seu espaço transitavam em busca das sobras que caíam da mesa da comercialização do transporte de mercadorias.

O porto foi se constituindo um espaço tenso, conflituoso, de reivindicação e, por outro lado, ele também era um lugar insalubre, proliferador de doenças variadas e, curiosamente, um centro de atração às múltiplas condutas divergentes da postura civilizatória escolhida para a cidade, elaboradas a partir da expansão econômica surgida no século XIX e do desenvolvimento da vida urbana na capital paraense.

Ao se concretizar o esplendor da economia da borracha, os efeitos sentidos da modernização no cais de Belém não se limitaram ao desenvolvimento tecnológico, que aumentou e acelerou a produção do serviço, pois também desencadeou e intensificou situações adversas conhecidas como “acidentes de trabalho”, exigindo uma atenção redobrada para os envolvidos nas atividades no manuseio dos meios de produção em cada “compartimento” de operacionalização.

A zona portuária Belenense e seus arredores, no início do século XX, não era exatamente o sonho de um trabalhador que apetecia tranquilidade para desenvolver, da melhor maneira, suas funções laborais. Muito pelo contrário, o desgaste físico e emocional afetava diretamente a performance laboral, ocasionando múltiplos incidentes, pois, a circunstância de longas horas de trabalho impostas para o cumprimento dos prazos dos serviços, acrescidas às preocupações da exposição aos contágios de doenças, a concorrência pelo serviço, os conflitos e rixas entre esses trabalhadores e capatazes do serviço, além das lutas dos grupos que tinham o porto como principal espaço reivindicatório de suas ações políticas, afetavam a tranquilidade e as condições para o bom andamento do serviço portuário.

Homens que estavam sobrecarregados com questões extras ao serviço tinham que se defrontar com meios de produção que exigiam muita atenção e em janelas de turnos que levavam em conta as tábuas de maré. Por conta dessa condição, dependendo da quantidade da carga, os estivadores recebiam o tempo que tinham para fazer o serviço, delimitado para determinada altura da maré que estivesse propícia para que a embarcação pudesse navegar pelos canais de acesso e de acostamento do cais (PENTEADO, 1973, p. 86). Essa era uma exigência dos negociantes donos de empresa: a regularidade na saída e entrada das embarcações no porto. A natureza, nesse sentido, estaria ainda condicionando e arbitrando o processo do trabalho.

A marcha do progresso econômico desenvolvida na Belém do final do século XIX e início do XX conferiu ao cais da cidade um notável edifício estruturado para promover condições equiparadas à expansão das atividades a ele relacionadas, porém intensificou as ocorrências de acidentes de trabalho.

A fisionomia do porto vista de quem trafegava pelo *boulevard* da República trazia aos olhos a robustez e a estranheza conferidas por seus grandes armazéns em estruturas metálicas em ferro pré-fabricadas, originários da cidade de *Cresout*, na França, que substituíram os galpões que serviam para os serviços da alfândega (ARRUDA, 2003, p. 77).

Em comparação aos armazéns da “Manáos Harbour”, estes sofreram críticas ferrenhas, por seu tamanho ífero. Conhecidos como “alçapões de ferro”, consistiam em espaços utilizados para o armazenamento e conservação das mercadorias, consideravelmente prejudiciais, tanto à preservação dos produtos armazenados, quanto à saúde dos trabalhadores que se aglomeravam em um ambiente pequeno e sem ventilação, onde proliferavam doenças respiratórias causadas por agentes infecciosos.

Porém, a preocupação com a insalubridade conferida aos armazéns do porto de Manaus, denunciada pelos homens do capital e redigida por parte da imprensa, estava vinculada menos com a saúde dos trabalhadores expostos do que a conservação de mercadorias da “Roadway” manauara (PINHEIRO, 2003, p. 107).

observou que um dos traços mais comuns ao trabalho dos estivadores em Manaus era a convivência com a insalubridade. Além dos porões dos navios que eram, da mesma forma, espaços pequenos e molestos com pouca ventilação. Esta conjuntura desagradava tanto os comerciantes que apontavam o acanhamento dos armazéns, quanto os trabalhadores que tinham seus corpos “cozinhados” com o calor.

Os armazéns do Port of Pará, com 2.000 metros quadrados Jornal Estado do Pará, (1911), ao contrário, eram bem mais espaçosos a ponto de receberem elogios dos comerciantes concorrentes de Manaus pela sua capacidade de armazenagem. Em contrapartida, a grande quantidade de mercadorias acomodadas nestes armazéns tornava o corpo do trabalhador, em medida considerável, alvo das quedas de caixas e sacas empilhadas; também era comum os trabalhadores caírem quando amontoavam as mercadorias, suspensos por andaimes.

Não obstante, ao definir os serviços portuários durante o século XX, Silva (2014, p. 788) estabeleceu que os estivadores, comumente confundidos com outros trabalhadores portuários, trabalhavam a bordo e nunca em terra. Porém, até a metade do mesmo século no Brasil, tinham como atribuições embarcar as cargas no navio e fazer os serviços de bordo, até que, com o tempo, especializaram-se apenas nos serviços de bordo.

É possível que essa terminologia conferida a este trabalhador tenha sido estabelecida e apropriada a partir do que se entendia, naqueles dias, dos termos "estiva" e "estivar", ligados entre os vários significados à ideia do equilíbrio, facilitação e recomposição diante das cargas adversas, emocionais ou físicas, impostas na vida ou em uma embarcação.

O termo "estiva", segundo o dicionário da língua portuguesa de Rafael Bluteau, reformado e acrescentado por Silva (2014, p.788), tem um valor semântico náutico que equivale: ao "contrapezo que se põe ao navio em equilíbrio, se vae mais carregado de alguma parte" (DICCIONARIO DA LÍNGUA PORTUGUESA, 1922, p. 565). Outro valor é vinculado à resiliência, "a estiva do que a paciencia leva não a sabe, quem injuria, e a irrita, i, e, o que ella sofre sem se descompor" (DICCIONARIO DA LÍNGUA PORTUGUESA, 1922, p. 565); também era o nome dado às "Grades de páo, que no porão vão por baixo da carga para que não assente no costado, e receba alguma humidade" (DICCIONARIO DA LÍNGUA PORTUGUESA, 1922, p. 565); e o verbo "Estivar: v. at. Estivar o navio, por-lhe estiva, contrapeso; e a estiva do fundo v. estiva" (DICCIONARIO DA LÍNGUA PORTUGUESA, 1922, p. 565).

Todavia, as documentações não fazem menções ao serviço de estivagem, muito antes das últimas décadas do século XIX. A professora Maria Ugarte Pinheiro (PINHEIRO, 2003, p, 39) sugere que seu aparecimento é um resultado da expansão da atividade portuária, como aconteceu em Manaus, no mesmo período, sendo que se pode identificar a presença de seu antecessor antes deste período: o "carregador".

Durante sua pesquisa, Maria Luzia Ugarte compreendeu que o estivador da cidade de Manaus tinha como característica a versatilidade atribuída em seus serviços. Este, por lhe faltar a especialização rígida, acumulava várias funções que transcendiam os porões e os conveses das embarcações, muito decorrente de um porto de funcionalidade imprecisa. Dizia ela:

[...] sendo que os estivadores ainda por muito tempo confusamente confundidos com carregadores e outros trabalhadores braçais da cidade. Mesmo os funcionários da Manáos Harbour que faziam nós armazéns da empresa o trabalho de beneficiamento, encaixotamento e embarque da borracha, continuaram sendo contratados como estivadores (PINHEIRO, 2003, p. 99).

Muito embora a estiva na cidade de Manaus tenha sido classificada pela professora Pinheiro como uma atividade destituída de especialização rigorosa durante o período estudado, as fontes sugerem que em Belém este serviço estava relativamente desenvolvendo-se, conforme Thiago Cedrez da Silva já assinalou: nos conveses e porões das embarcações.

É possível encontrar trabalhadores nas fontes coletadas reconhecidos como estivadores de profissão prestando serviços que não faziam parte do serviço próprio da

estiva. Além disso, em raros momentos encontrou-se o estivador trabalhando fora da embarcação carregando as mercadorias para dentro dos armazéns ou carros de frete, mas quando essa situação foi observada nas fontes, o estivador estava a serviço de um contratante de casas comerciais ou donos de veículos que, possivelmente, o contratava exigindo que fizesse toda operação de transporte, desde o cais até a casa comercial, assim como se dando a entender o caso do estivador Abel Alves Ramos, que sofreu um acidente em via pública ao girar a manivela do veículo, quando estava trabalhando como auxiliar de caminhão, conforme seu auto de exame de acidente de trabalho:

Diz que quando trabalhava por conta de Manoel Alves aconteceu a manivela do caminhão do mesmo cidadão Manoel Alves, a rua doutor Assis, voltar subitamente batendo-lhe no ante-braço direito, fracturando-o. [...] ante-braço direito edemaciado, assim como a mão correspondente; fractura de radio, ao nível do seu terço inferior. Isto posto, passamos a responder assim aos quesitos [...] (CENTRO DE MEMÓRIA DA AMAZÔNIA, 1931, p. 7).

O processo de acidente de trabalho confirma que Abel Alves era estivador por profissão, mas que neste episódio estava trabalhando como auxiliar de caminhão de propriedade do português Manoel Alves, possivelmente, seu tio. Quiçá, o destino do caminhão, caso não fosse interrompido pelo infortúnio do trabalhador, seria seguir a Rua Assis de Vasconcelos até o porto de Belém para buscar mercadorias, sendo Abel o trabalhador incumbido de carregar o veículo com as mercadorias a serem levadas até o contratante, seguramente, um comerciante.

Entretanto, quando contratados como estivadores para desempenhar sua função específica, já no final da segunda década do XX, não foi evidenciado, ou pelo menos não era comum que estivessem acumulando serviços de atribuições de outros trabalhadores. Nem mesmo os efetivos estivadores contratados pelo Porto de Belém, os quais faziam parte da associação de estivadores da Port of Pará, emergem nas fontes trabalhando fora das embarcações que atracavam ao porto.

Dessa maneira, foi possível, por intermédio das fontes estudadas, observar que os estivadores não estavam prestando serviço fora das embarcações; poder-se-ia então tentar refutar esta conclusão em propor que os armazéns ou outros espaços não eram tão perigosos quanto os conveses e porões. Assim sendo, o número de ocorrências seria menor e, por isso, não são encontrados com facilidade esses eventos de acidentes com “estivadores” em outros lugares, senão a bordo.

De fato, os porões e os conveses dos navios atraíam muito mais os riscos de acidentes do qualquer outro espaço do porto por circunstâncias próprias, aliás, é exatamente por isso que os estivadores, assim como os marítimos, são os sujeitos principais deste estudo. Entretanto, o porto apresenta-se no vai-e-vem das mercadorias transportadas por mecanismos ou carregadas por trabalhadores, conforme as fontes apontam, em toda sua compartimentação e proximidade, um lugar onde a ocorrência de acidentes era constante para todos os transitantes.

Geralmente as mercadorias eram presas a uma lingada conectada a um guindaste que içava as caixas para serem colocadas nos conveses, ou dependendo da abertura, eram colocadas diretamente no porão, acontecendo também da forma inversa. Os estivadores dividiam-se em grupos que ficavam recebendo, carregando e direcionando essa atividade no convés e dentro do porão. Por muitas vezes, acontecia de os cabos dos guindastes não suportarem o peso das caixas e estas caíam sobre o trabalhador, ou na tentativa ajustar os fardos, também o estivador era atingido, por vezes com cortes ou tombos pela abertura dos porões.

Em certa ocasião, em uma descarga de um pacote em frente a um dos armazéns da Port of Pará, um jornaleiro que passava por ali sofreu um acidente quando desabaram várias caixas de alimentos, em que uma delas o apanhou. O jornal Estado do Pará noticiou assim esse fato:

No Cães da Port of Pará – Sob saccas de arroz. Foi victima de um desastre, horem pela manhã, no cães da Port of Pará, o jornaleiro João Agostinho de Souza. Fronteiro ao armazem n. 7, encontrava-se em descarga o pacote “Manaus”. Inesperadamente, succedeu desabar do alto do guindaste, diversas saccas de arroz, indo apanhar João, que passava por ali descuidadamente. O choque foi considerado, determinante a João a perda dos sentidos, sobrevivendo-lhe ainda escarros sanguíneos [...] (PARÁ, 1912, não paginado).

Por este “desastre”, percebe-se o quanto a rotina do porto poderia ser arriscada, principalmente para os trabalhadores em sua atividade diária, mas também a indivíduos incautos que trafegavam pelas suas dependências, como foi o caso de João Agostinho, o jornaleiro, que, segundo o jornal, passeava muito próximo dos armazéns do porto onde se operava um guindaste erguendo várias sacas de arroz.

Poder-se-ia então sustentar que, em cada espaço de operacionalização do porto, desenvolvia-se um certo risco físico para os sujeitos que faziam parte, ou até mesmo transitavam em suas proximidades pelo *Boulevard* da República. Os serviços,

geralmente tidos como braçais, nos armazéns, nos trilhos do cais que deslocavam as mercadorias, nas embarcações, são marcados por um enorme potencial de acidentes.

Quando o jornal “Estado do Pará” noticiou um acidente de trabalho em abril de 1919 com um de três “estivadores” contratados para prestar serviço na limpeza do armazém do mercado de ferro do Ver-o-Peso, vindo aquele a cair do andaime, constatou-se que a administração do mercado não contratou, necessariamente, estivadores, mas trabalhadores que poderiam executar a tarefa (JORNAL ESTADO DO PARÁ, 1919). Os estivadores sindicalizados, chamados para o serviço de estiva, não são encontrados, nesta pesquisa, em atividade nos armazéns do porto ou no cais, ou contando os volumes de mercadorias, mas operando guinchos (pao de carga), carregando e descarregando mercadorias nos porões e conveses das embarcações; e foi nessas ocupações, por sinal, que sofreram acidentes.

É muito provável que a atuação da organização sindical dos estivadores tenha uma participação fulcral para o desenvolvimento da especialização do trabalho dessa categoria, a julgar pelo surgimento do sindicato em 1914, como movimento de reação à exploração, no auge do poder das empresas sobre os trabalhadores, quando não se reconhecia até o início da segunda década que “o trabalho de carga nos porões dos navios era privativo dos estivadores” (DI PAOLO, 1986, p. 65). Consiste assim e a partir desse momento, como se verá, o fato de que a atuação do sindicato dos estivadores do Pará, nesta perspectiva, no período estudado, fora mais ativa do que seu correspondente em Manaus.

Assim, a participação da organização dos estivadores em Belém torna-se significativa, não só para identificar o reflexo da consciência desses trabalhadores em suas pretensões de aumentos salariais, mas em outras lutas de melhorias de condições do trabalho que ajudam a perceber a força reivindicatória dessa categoria e localizar os espaços de suas atividades, onde ocorre a interação com os meios de produção, tendo como resultado, em diversas vezes, o acidente de trabalho.

Quando uma categoria demarca, com certa austeridade, sua atribuição e espaço de atuação no trabalho em que coexistam outras categorias, que a princípio deveriam ter outras atividades distintas, faz com que estas defendam e definam mais claramente, da mesma forma, a sua especialização. Não se sabe, exatamente, se essa ação inicia com o sindicato dos estivadores, o mais provável é que fora uma demanda anterior, mas se reconhece a força e desenvolvimento desta associação na busca pela concretização da

especialização da função. Certa nota do jornal “Folha do Norte” corrobora para essa afirmação:

Invadiu o Navio – Com a chegada de vapores ao caes grande numero de carregadores com o fim de angariar carretos. Hontem, por ocasião atracação do “Rio de Janeiro”, o carregador n. 132, Jacob Bezerra de Vasconcellos, infligindo uma ordem da polícia marítima, invadiu o navio, sendo preso e conduzido a Central, onde ficou detido (JORNAL ESTADO DO PARÁ, 1921, p. 02).

Essa nota do referido jornal é muito relevante para pensar sobre os serviços especializados portuários em Belém. Datada em julho de 1921, já se poderia perceber que já existiam uma variabilidade de categorias desenvolvendo seus ofícios no porto. Os carregadores citados careciam de serviços para garantir seu sustento, por isso a nota diz que eles, em grande número, aguardavam os vapores atracarem no cais de Belém.

Curioso é observar que a eles eram atribuídos um número, o que, provavelmente, indica que trabalhavam em regime de rodízio, podendo ser esta prática comum a outras classes do porto. Ainda não parece que o ímpeto de luta pelo trabalho fosse característica apenas de Jacob de Vasconcellos, carregador que invadiu o navio e foi preso, mas possivelmente de toda a categoria. Assim, como seria o dia-dia destes trabalhadores observando que os estivadores, por exemplo, além de suas atividades próprias, assumiam um serviço que era relacionado aos carregadores?

As vitórias conseguidas pela coletividade dos trabalhadores da estiva não surgiram, de uma hora para outra, com a criação do sindicato, mas foram frutos de lutas, tensões, mobilizações, relações de solidariedade entre os trabalhadores e negociações com seus empregadores, os quais ganharam impulso a mais, promovendo melhores condições trabalhistas, quando da criação do Sindicato dos Estivadores do Pará.

Considerando que o sindicalismo é uma manifestação característica da sociedade industrial e resultante das conquistas da classe operária e, concomitantemente, uma expressão dos conflitos do modo de produção desta sociedade, conforme essas circunstâncias, a historiografia tem apontado que havia certa deficiência industrial na capital paraense no início do século XX, fator que explicaria a pequena desenvoltura da organização trabalhista em Belém.

Entretanto, o Sindicato dos Estivadores do Pará conseguiu, assim como algumas associações ligadas ao setor de exportação, uma relevante organização coletiva que avançou e demarcou espaços significativos nas relações trabalhistas das quais o seu

associado fazia parte (DI PAOLO, 1986, p. 25). Usou a força, a importância e a consciência de uma categoria que sabia se impor e utilizar as possibilidades de barganhas legislativas que estavam ao seu alcance, como a lei de acidentes de trabalho.

Outra das questões mais espinhosas nas relações com seus empregadores, a qual é possível perceber o envolvimento marcante do sindicato dos estivadores, compreendia a participação da contratação dos trabalhadores. No início do século XX os estivadores e outros trabalhadores portuários belenenses, pela manhã, concentravam-se no cais à frente dos armazéns das companhias, aguardando serem apontados pelos “devotos” capatazes, que escolhiam arbitrariamente, seguindo, geralmente, o critério pessoal, fazendo com que muitos trabalhadores ficassem fora do serviço por tempo prolongado³.

Este sistema de escolha de trabalhadores para o serviço de estiva foi bastante difundido em Manaus. Lá, os estivadores também se posicionavam cedo da manhã, em frente aos armazéns das empresas, aguardando a “sorte” de serem apontados para o trabalho (PINHEIRO, 2003, p. 101).

Essa questão é muito nebulosa e, infelizmente, carente de fontes que possam categoricamente afirmar quando o sindicato dos estivadores do Pará assume a contratação dos trabalhadores na orla de Belém e estipula o sistema de rodízio. Sabe-se, no entanto, que pelo estatuto do sindicato dos estivadores reformado e tipografado em 1922, dizia-se que se consistia em prerrogativa do capataz contratado pela empresa, escolher dentro do corpo de associados, o pessoal para o serviço (ESTATUTO DA SOCIEDADE UNIÃO SYNDICATO DOS ESTIVADORES DO PARÁ, 1922, p. 4).

Evidentemente, este sistema de controle do trabalho e dos trabalhadores não ficou sem rechaço. Durante o período que prevaleceu, os estivadores manifestaram sua indignação contra esta forma autoritária de seleção, que muitas vezes envolvia predileções que não estavam associadas ao desempenho na atividade ou em um rodízio sistemático dos trabalhadores, mas sim em relações pessoais envolvidas, muitas vezes, conforme o caráter dócil do estivador.

Quando Darcy Di Paolo em sua obra “O estivador do Pará no movimento sindical brasileiro” enalteceu a postura do sindicato dos estivadores, assim como as demais categorias afins, que trouxeram em sua atuação política o envolvimento na causa

³ É muito provável que os estivadores que não conseguiam ser apontados pelos capatazes das empresas, buscassem outras opções de serviços fora das embarcações. As fontes indicam vários serviços como de carvoeiro de embarcação, ajudante de motorista das casas comerciais e outros serviços gerais eram pretendidos pelos “estivadores” sem trabalho.

de contratação dos trabalhadores, apesar de não conseguir pontuar de que maneira foi consolidado, afirma que a participação do sindicato foi importante nessa luta:

O estudo desta realidade social é muito importante sobretudo porque, na categoria dos estivadores, assim como entre a maioria dos trabalhadores da orla marítima, se encontra uma relação de trabalho único no Brasil, caracterizada por uma participação direta do sindicato na contratação dos trabalhadores (ESTATUTOS DA SOCIEDADE UNIÃO SYNDICATO DOS ESTIVADORES DO PARÁ, 1922, não paginado).

No entanto, é bastante proveitoso a este estudo os jornais do período trazerem pistas indicando, se não do período de consolidação da participação efetiva do sindicato nas contratações dos trabalhadores, ao menos o avanço das reivindicações e seus resultados. Já em junho 1914, o jornal “Estado do Pará” noticiou as circunstâncias em que se iniciou e findou-se um movimento grevista no cais de Belém que tratava justame

De acordo com que lhes havia sido prometido pelo sr. dr. chefe de policia, voltaram hontem ao trabalho os estivadores que haviam abandonado, ha dias, por motivo da pressão que lhes estava sendo feita por alguns capatazes da Booth Line, notadamente pelo nome de José Salgado. [...] Verificando então que a verdadeira causa que dera origem á parede era querer Salgado que so fossem retirados para o serviço, estivadores seus affeioados, quando pelo estatuto do Syndicato, é absolutamente VEDADA semelhante seleção (JORNAL ESTADO DO PARÁ, 1914, p. 3, grifo nosso).

A nota acima sugere que os estivadores sindicalizados pressionavam as empresas com greves para conseguirem seus objetivos. Neste episódio, sentiram-se constrangidos pelo capataz da empresa “Booth line”, que queria impor sua autoridade de forma ameaçadora, possivelmente os lembrando a quem pertencia a honra da seleção do serviço.

Porém, a intimidação tornou-se um movimento paredista solidário e reivindicador que obrigou o recuo das pressões do dito capataz e acordos com empresa e com chefatura de polícia (a quem estabelecia a ordem no cais). Neste caso, os estivadores, juntamente com sua representação, conseguiram impor seus interesses aos empregadores, que tiveram que acatar as exigências feitas, para que o trabalho voltasse a ser efetivado.

Em um outro episódio noticiado pelo mesmo jornal, percebe-se mais uma vitória da coletividade desses trabalhadores, que conseguiram um acordo para que os capatazes da empresa nacional “Lloyd brasileiro” fizessem parte do sindicato. Em meio

às tensões e aos custos causados pela interrupção do serviço, a empresa cedeu às reivindicações dos grevistas:

Os estivadores abandonaram o serviço - Hontem, na ocasião em que carregava o vapor nacional Goyaz, do Lloyd Brasileiro, aconteceu os estivadores deixarem o serviço por volta de 10 horas da manhã, paralyndo assim, por completo o carregamento do navio, que estava de aída marcada para o Rio e escalas para hontem mesmo, á meia-noite. [...] o capataz geral da Lloyd Brasileiro, sr. José Avelino, suspendeu por qualquer motivo, um delles, mandando que se retirasse do trabalho. O restante dos estivadores manifestaram-se solidarios com o companheiro e resolveram abandonar o serviço. Queriam elles, para normalizal-o, a volta do estivador que havia sido dispensado. Dizia-se também que outro fora o motivo que levou os estivadores abandonarem o serviço. Exigiam que os capatazes das casas armadoras passassem a fazer parte do Sindicato, contando-nos á ultima hora, que já varias casas tinham accedido ao pedido dos grevistas. [...] parece estar, porém, solucionado o caso com a acceitação da medida solicitada pelo Sindicato (JORNAL ESTADO DO PARÁ, 1921, p. 1)

Em 1920, um acontecimento foi muito emblemático, quando os estivadores nacionais sindicalizados pararam novamente o serviço de estiva da empresa inglesa “Booth” no porto de Belém. Suas queixas direcionavam-se para dois aspectos: a primeira era sobre a sobrecarga de caixas contendo borracha, içadas pelas lingadas dos guindastes, que causavam demasiados esforços e acidentes sobre os estivadores; o segundo dizia respeito à contratação trabalhadores estrangeiros que desempenhavam vários serviços de bordo, limitando o contrato do serviço dos estivadores.

O Sindicato dos Estivadores, representando seus associados e em acordo com a empresa, conseguiu estabelecer o limite máximo de três caixas por lingada e que as turmas estrangeiras de estivadores, exceto as duas que já estavam a serviço da “Booth”, não mais fossem contratadas, como diz a cláusula do acordo registrado em uma nota do jornal Estado do Pará:

A Booth e os Estivadores [...] A Booth & C^a (LONDON) LTD. De um lado e o SYNDICATO UNIÃO DOS ESTIVADORES DO PARÁ, de outro lado, tem entre si e contractado o seguinte [...] compromissos recíprocos: A - No serviço de carga e descarga da borracha, cada lingada será carregada com três caixas [...] C – A primeira signatária de acordo com o segundo, resolve manter apenas de ora em diante as duar primitivas turmas permanentes de estivadores portugueses, no total de 34 homens, por ella contractada (JORNAL ESTADO DO PARÁ, 1920, p. 2).

No ano de 1914, o sindicato dos estivadores no Pará surgiu com o propósito de defender os interesses da categoria, visto que no início do século XX ocorreram transformações impostas pela revolução industrial que oportunizaram, indiretamente, o pensamento sindical dessa categoria que, em seguida, passou a se chamar “Sociedade União dos Estivadores de Belém” (DI PAOLO, 1986, p. 57).

Um aspecto particular que estimulou sua criação e sua austeridade foi o martírio do estivador sergipano Paulo Victor, assassinado pelo capataz da empresa inglesa “*Booth Line*”, em 19 de fevereiro de 1914. Paulo Victor revelou-se um líder de seus pares e tomou frente diante da notícia transmitida por seu almoz, o pernambucano Anysio Gomes da Silva, que os salários diurno e noturno sofreriam redução de 8\$000 (oito mil réis) para 7\$000 (sete mil réis) e de 10\$000 (dez mil réis) para 8\$000 (oito mil réis) respectivamente.

O jornal “Estado do Pará” noticiou e engendrou o fato reiterando que o “fiel” capataz da “Booth” matou em legítima defesa. Não houve qualquer menção ou justificativa sobre as razões que levaram (se é que foi assim) Paulo Victor a se arremessar contra Anysio. Muito provável que esta conduta do redator fora resultante do receio das classes dirigentes, camuflado nas afirmações do jornal, pelas tomadas de conscientização dos trabalhadores materializadas em suas reivindicações e movimentos paredistas. De qualquer forma, assim foi noticiado:

Um capataz da Booth Line mata um estivador em legitima defesa – Às primeiras horas da manhã de hontem desenrolou-se uma scena de sangue no Boulevard da República [...] oriunda da rebeldia de um trabalhador subalterno, que não se conformava com as ordens dos seus superiores transmittidas por outro trabalhador de categoria suerior a do rebelado.[...] Foi nesse momento que o estivador Paulo Victor, rebelando contra tais determinações, adeantou-se á frente de um grupo de trabalhadores que seguiam as sua idéias e investiu rancorosamente do “gato” em punho contra Anysio desfechando-lhe forte pancada no rosto comprometendo-lhe consideravelmente o órgão visual esquerdo. [...] Baixando depois a mão, Anysio, sempre perseguido pelo seu gratuito desafecto, sacou de uma pistola Mausor que trazia no bolso das caças e collocou-se em guarda fazendo uma detonação para o ar. Esperava que Paulo recuasse. Tal, porém não aconteceu [...] (JORNAL ESTADO DO PARÁ, 20 de janeiro de 2014, p. 2).

Ao demonstrar a força da organização dos trabalhadores da estiva em Belém, evidenciada já nos primeiros anos de sua criação, dois importantes elementos para este estudo revelaram-se, quando de sua movimentação em avanços na defesa dos interesses econômicos e trabalhistas dos estivadores.

O primeiro elemento corresponde à assimilação de discernimento das relações sociais do trabalho a que estavam inseridos, materializada em suas experiências vivenciadas dentro de suas atividades e no resultado de sua relação com o movimento sindical de sua categoria. O suporte adquirido com a interação deste vínculo possibilitou um robustecimento de suas ações em busca de direitos salariais, de melhorias de trabalho e correspondentes legislativos.

Consoante à agência de direitos legislativos, desenvolvida aqui ao abrigo da Lei nº 3.724/1919, logo quando as primeiras leis sociais republicanas foram promulgadas no final da segunda década do século XX (o que será desenvolvido com mais vagar no 3º capítulo desse estudo, para entender o significado atribuído, dos trabalhadores aqui estudados, à primeira lei de acidentes de trabalho), é perceptível a diligência dos estivadores e de seus companheiros marítimos no anseio de receberem seus direitos indenizatórios quando eram acometidos por acidentes quando estavam em atividade laboral.

O segundo diz respeito ao movimento sindical da estiva, quando traduziu as aspirações reais de seus associados, vivas em suas consciências com relação à organização de seu ofício, sendo possível, relativamente, circunscrevê-los historicamente nos espaços em que sofriam os acidentes de trabalho e, a partir de então, examinar suas interações com a inovação dos meios de produção que contribuíram para a intensificação dos eventos acidentais em seu trabalho, favorecendo para que o porto de Belém se tornasse um espaço perigoso para as atividades nele ligadas.

2.4 os choques com guindastes, lingadas e porões

A extensão de uma orla acostável idealizada no projeto do engenheiro Saboia e Silva transcenderia o cais acompanhado em dois trechos por armazéns e um *Boulevard* paralelo, o que parece corresponder o desejo de fazer frente à suntuosidade do porto da “Manáos Harbour”, com seu cais flutuante e seus cabos suspensos transportadores de mercadorias até as embarcações atracadas. Este foi um empreendimento caro e de última geração para época, sendo anunciado pelos construtores ingleses, que apenas na cidade de Sidney, na Austrália, houve emprego de tal inovação (PINHEIRO, 2003, p. 44).

O porto de Belém deveria compensar a ausência de mecanismos tão sofisticados como os que existiam em Manaus, por uma enorme orla estruturada disposta da foz do

rio Uruboca até a chamada ponta da ilha do Mosqueiro, sendo que navegando por estas águas, os viajantes receberiam, antes de encostar no porto de Belém, o impacto do esplendoroso desenvolvimento econômico que ali havia chegado. Ao atracar, da mesma forma, assombraram-se com o fausto anunciado pela entrada da cidade que era o próprio porto e que materializava a modernidade e o poder econômico instalados na capital paraense.

Era previsto que as obras inaugurais fossem concluídas em 31 de dezembro de 1913 e o restante até 31 de dezembro de 1966. Porém, apenas foram inaugurados, a partir da Doca do Ver-o-Peso, os primeiros 120 metros de porto em 1909 e, até 1911, foram entregues o total de 1.860 metros compreendidos até o chamado Igarapé das almas (canal da atual da Avenida Visconde de Souza Franco), no reduto (ARRUDA, 2003, p. 95).

Muito embora, o "sonho" de Sabóia não tenha se realizado em sua inteireza, o porto da Port of Pará desempenhou, satisfatoriamente, aquilo que lhe foi designado, enquanto estrutura vital para economia de Belém. Em 1911, os melhoramentos do porto constavam com: um cais acostável, com profundidade de quase 10 metros de profundidade; usina elétrica; três guindastes elétricos de cinco toneladas e dois de três toneladas e um Boulevard paralelo ao cais; três carreiras para reparação de navios; 10 armazéns metálicos de 2.000 (dois mil) m²; e arganéis e escadas dispostas pelo cais (JORNAL ESTADO DO PARÁ. PORT OF PARÁ, 1911, p. 13).

Uma estrutura formidável e qualificada para realização de suas atividades de beneficiamento e armazenamento para o transporte de mercadorias, que não esteve em plena atividade apenas quando a borracha tinha grande valor no mercado internacional, mas prosseguiu escoando e beneficiando os produtos que retomariam sua importância para que a cidade não entrasse em colapso, quando do término dos anos áureos do látex.

No caso da borracha, ao analisar os anos de 1910 (auge da exportação), a quantidade em tonelada exportada estava em torno de 34.248 (trinta e quatro mil e duzentos e quarenta e oito) escoadas e beneficiadas no porto de Belém, ao passo que em 1919 eram 33.252 (trinta e três mil e duzentos e cinquenta e dois) Penteados (1973, p. 88), sendo que a produção para exportação era bem próxima entre esses dois anos, considerando, no entanto, que o valor do quilo da borracha havia despencado no segundo parâmetro, vindo a diminuir, consideravelmente, sua exportação ao longo da década de 1920. Entretanto, para este estudo, o significativo não é, necessariamente, o

preço do produto, mas a quantidade de mercadorias que passaram pelo porto, pois é a interação com elas que, geralmente, teve como consequência o acidente de trabalho.

A interação entre estivador e mercadoria passou, quase que necessariamente, por um intermediário que é a mecanização importada para ser utilizada como meio de produção. Esta foi instalada no porto com o propósito funcional, que além de diminuir o número de componentes das turmas de trabalhadores, deveria aumentar e acelerar a produção dos serviços portuários, garantindo o suporte às demandas do grande porto.

Ao considerar que a intensificação dos eventos acidentais no local de trabalho são frutos do desenvolvimento da indústria moderna, Castro (1935) indica o “agente humano” (que é o que nos interessa nesse momento) e o “agente de negligência patronal” como os principais fatores da adversidade no trabalho. Castro tenta demonstrar que a ausência de atenção do trabalhador diante dos novos mecanismos de produção importados para indústria e outros setores, intensificou os episódios marcados pelos acidentes no local de trabalho:

A proporção que se aperfeiçoam os mecanismos, mais inseguro se torna o trabalho. [...] verdade é que, às vezes, o acidente resulta da imprudência do operário, mas esta é quase sempre fatal: vivendo no meio do perigo, o operário acaba por familiarizar-se com ele e omite, em dado momento, certas precauções, acarretando-lhe essa negligência a morte ou a mutilação. Em outros casos, finalmente, o acidente tem por causa uma culpa do patrão, uma instalação defeituosa das máquinas, sem que seja, contudo, fácil apurar a sua responsabilidade (CASTRO, 1935, p. 10-11).

O que Araújo Castro assevera e que, em grande medida, os atuais especialistas em saúde do trabalho ratificam, é que o agente primário causador dos eventos acidentais aqui estudados é a desatenção do profissional, que coadunada com a evolução dos meios de produção. Ou seja, o “fator humano” é o fundamento elementar dos infortúnios no exercício do trabalho.

Sendo assim, é possível compreender que a legislação atual criada para conter os eventos acidentais no exercício do trabalho atua, principalmente, na disposição e na obrigação do uso de equipamentos de proteção aos operários e na orientação e sinalização nos espaços laborais. Como exemplo específico, temos a NR29/1997, a qual normatiza a regulamentação da segurança e saúde dos profissionais do trabalho portuário.

A essência dessa norma regulamentadora é facilitar os primeiros socorros a acidentados e alcançar as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores portuários, correlacionada à proteção física: “fornecer instalações, equipamentos, maquinários e acessórios em bom estado e condições de segurança, responsabilizando os empregadores e empregados pelo correto uso” Brasil, NR 29 - Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário (1997, não paginado).

Em outras palavras, nos dias atuais, as Normas Regulamentadoras e as leis da saúde do trabalho ainda são elaboradas para diminuir o impacto que os acidentes causariam ao trabalhador por intermédio de equipamentos de proteção. Fora os modernos equipamentos contra acidentes de trabalho, a prevenção traduzida neste pensamento é a mesma do início do século XX em que se deduzia que a causalidade está na imperícia ou negligência do trabalhador e não em algum fator social em que está inserido.

O fato é que, para amenizar os impactos relativos aos acidentes de trabalho em dias em que os instrumentos chamados Equipamentos de Proteção Individual (EPI) não existiam para abrandar os choques e doenças ocorridas no trabalho, imaginou-se que uma lei de indenização às vítimas seria suficiente. Sobre esse aspecto, estas foram as inquietações que a "modernidade" havia trazido para o homem na execução do trabalho no Brasil, mas, ao inserir o trabalhador desqualificado para o manuseio dos maquinários e sem nenhum preparo para prevenção de acidentes ao longo de várias décadas, o resultado foi desastroso para a saúde física dos estivadores e marítimos.

Um número incalculável de acidentes ocorreu nos serviços portuários e de transporte fluviomarítimo atrelados ao porto de Belém de 1919 a 1934 (quando esteve vigente a lei nº 3.724/1919), sendo possível encontrar centenas nos locais de excelência, sugeridos por este estudo.

De maneira prática, pode-se observar, por intermédio das fontes, alguns acidentes com esses profissionais em seu local de trabalho quando de sua interação com a mercadoria (carregando os fardos ou caixas), com os meios de produção ou com a disposição do ambiente do trabalho (como os orifícios de porões ou caldeiras das embarcações):

Os acidentes do trabalho. A bordo do Manco um Estivador ferido. No serviço de descarga do pacote inglês Manco atracado no cães da Port of Pará, encontrava-se hontem entre outros, o estivador Manoel de

Ambrosio. No momento em que o guindaste do paquete erguia diversas caixas, aconteceu partir-se um dos cabos, despenhando-se uma dellas, a qual veio apanhar o estivador, que ficou ferido na perna esquerda, recebendo ainda, diversas contusões pelo corpo [...] (JORNAL ESTADO DO PARÁ. 27 dez. 1919, p. 2).

Esta modalidade de acidente de trabalho com estivadores era uma das mais recorrentes durante o período estudado. Ao içar as mercadorias para serem colocadas no convés da embarcação, ou mesmo no porão do navio, por muitas vezes, os cabos rompiam-se, fazendo com que as caixas e fardos desabassem em cima das vítimas. Assim aconteceu com Manoel Ambrosio, que durante seu turno, na descarga do paquete, o cabo do guindaste não suportou o peso da mercadoria por ele sustentado.

A sobrecarga das mercadorias atreladas à lingada dos guindastes foi uma situação bastante questionada pelos estivadores, pois, como visto, acarretava esforço significativo para arrumar as caixas na lingada, tendo como resultante, por diversas vezes, o acidente. Geralmente as mercadorias acomodadas em caixas eram liberadas e, após serem içadas, deveriam ser ordenadas no convés ou no porão. Ocorria que ao manusear essas caixas de peso significativo, sofriam o acidente, como ocorreu com o estivador Antonio da Silva no porão do paquete “João Alfredo” da empresa nacional Lloyd Brasileiro.

Que o accidente deu-se na ocasião em que Antonio da Silva procurava levantar uma caixa, acontencido a mesma cair sobre o dedo polegar da mão esquerda de Antonio, percebia oito mil reis diários [...]; que o accidente foi presenciado por todos os estivadores que alli labutavam no momento [...] (CENTRO DE MEMÓRIA DA AMAZÔNIA, 1931, p. 6).

A variedade de mercadorias que era movimentada no porto de Belém durante o período que se encontram as balizas deste estudo é muito expressiva. Pelas notas do jornal "Estado do Pará", é possível observar pela coluna "Movimentação do Porto" muito daquilo que era importado para abastecer o mercado interno e o que tinha como destino os países estrangeiros. Madeiras, borracha, gado, castanha, cacau, couro e muitos outros produtos eram transportados pelo porto de Belém, e a correspondência com o trabalhador o vitimava.

As victimas do Trabalho - As 3 horas da tarde de horem a Assistencia Publica foi chamada socorrer um estivador a bordo do vapor “Marcillio[...]”, atracado ao caes da Port of Pará. O pobre homem quando trabalhava na descarga de castanha, foi victima de um accidente, ficando em estado gravíssimo [...] o trabalhador muito

alegre, no seu ganha pão, conversava no decorrer do serviço, com um outro colega para que o tempo assim passasse mais distrahidamente. Uma das vezes, abusando das forças, tentou suspender uma pesada canastra das amêndoas paraenses, mas ao levantar-a a cesta altura sentiu como estalar-lhe o peito acometido de violenta dor. O estivador havia sofrido a ruptura de um vaso interno do que lhe adveio uma hemorragia fatal, pois pouco depois de ser levado ao hospital, alli encarregava a alma ao Creador [...]. A victima se chamava João Macedo, era natural do Maranhão, pardo e residia á rua Conceição s/n. O facto foi comunicado a policia, sendo o cadaver removido para o necrotério [...] (JORNAL FOLHA DO NORTE, 1930, p. 2).

Desta vez, o estivador ao suspender a pesada caixa com castanha foi acometido, segundo o jornal, por uma hemorragia interna que lhe custou a vida. Percebe-se a partir desse episódio sobre o óbito de João Macedo que as mercadorias passavam pelo porto de Belém estavam acomodadas em sacas, caixas e outros suportes em grande peso, em que se exigia desses trabalhadores esforços físicos, muitas vezes, insuportáveis, o que nesse caso, foi fatal. Além disso, sutilmente a nota de jornal revela a distração que o trabalhador vivenciava naquele momento, como se dizendo que sua negligência fora a causadora de seu próprio infortúnio.

Sobre este acontecimento, pode-se dizer que é uma das consequências da exigência econômica desenvolvida nos serviços portuários e de transporte de mercadorias na região Amazônica, cujos maquinários utilizados para acelerar o processo de carga e descarga não cobriam todo o processo, principalmente nos porões, em que a força física dos estivadores era muito exigida e, no desenvolvimento de tamanha pujança, seus corpos recebiam o impacto dos acidentes de trabalho.

Os porões foram, juntamente com os guindastes, os principais causadores de acidentes com estivadores. No dia a dia, entre os seus serviços, turmas de estivadores ficavam divididas, umas sobre o convés para orientar a descida dos fardos pelos porões e outras os recebiam no porão, e nesse ínterim ocorriam quedas de estivadores e outras ocorrências, como o desabar de mercadorias:

Accidentes do trabalho - ontem pela madrugada encontravam-se diversos estivadores procedendo-o o carregamento de carvão, para o vapor Maranguape, dentre elles José Carinho de Mello e Anysio dos Santos. Esses estivadores tendo a necessidade de passar por cima da escotilha de um dos porões, esta arriou tendo os dois caído no porão, sahindo José com várias contusões pelo corpo e Anysio com a perna esquerda fracturada. Ambos fôram recolhidos ao hospital da Ordem Terceira (JORNAL ESTADO DO PARÁ, 1920, p. 2).

Os marítimos não estavam isentos dos desfortúnios que sofriam os estivadores. Cozinheiros, taifeiros, foguistas, carvoeiros e outros profissionais em suas atividades, dentro da lógica econômica de produção que eles estavam enquadrados, intensificavam os acidentes:

Diz o infra assignado que José Gonçalves da Silva, quando, em dias de abril do anno passado, exercitava seu officio de ajudante de cozinheiro do vapor “Iguassú”, do Lloyd Brasileiro, e então de viagem da Bahia para Pernambuco, adquiriu uma hernia inguinal, produzida pelo esforço violento que empregou para carregar um panelão cheio de agua fervente (CENTRO DE MEMÓRIA DA AMAZÔNIA, 1931, p. 2.).

Da mesma maneira

[...] Declarou: que era carvoeiro no vapor “ Pedro Primeiro” do Lloyd Brasileiro, tendo feito a viagem deste porto para o Rio de Janeiro daqui sahindo no dia vinte e quatro de abril do corrente anno; que na altura do Cabo Frio no dia vinte e nove do mesmo mez de abril, cerca de oito horas da manhã estava o declarante quarto e pasando carvão da carvoeira para frente da caldeira quando recebeu uma forte pancada de uma pedra de carvão que lhe cahiu sobre o dêdo polegar da mão direita, o qual ficou inchado immediatamente [...] (CENTRO DE MEMÓRIA DA AMAZÔNIA, 1929, p. 8).

Geralmente era assim que ocorriam os acidentes de trabalho, nos espaços escolhidos para observação desse estudo. Percebe-se que o contato com os meios de produção e as especificidades do serviço da estiva e do trabalho marítimo, como a exposição a uma carga horária de trabalho elevada (diurna e noturna), a falta de iluminação, o peso das mercadorias, a robustez dos equipamentos e a ausência de sua manutenção e outros aspectos, corroboraram para os eventos de acidentes tornarem-se trivialidades no cotidiano desses trabalhadores.

Assim, muitos eram os elementos que, coadunados, contribuíram para a instabilidade dos locais onde se processavam os serviços de movimentação e de transporte de mercadorias na Belém das primeiras décadas do século XX, no que se refere às ocorrências acidentais do trabalho. A recorrência dos acidentes estava sujeita ao ambiente inseguro, criado para o melhoramento das atividades, mas a imperícia e o despreparo para utilização dos aparatos mecânicos, o serviço exaustivo, as tensões criadas por fatores sociais e psicossociais foram adicionados ao crisol dos acidentes de trabalho.

3 O SIGNIFICADO DA LEI

Á crise da borracha – [...] O Amazonas quer dinheiro para acudir a crise da borracha. Não sómente aquella mercadoria continúa com baixas cotações, mas até aparecem raros compradores para ella. Nestas condições, fazendo uma lamentável confusão de alhos com bogalhos. Os amazonenses querem somente isto; que o Banco do Brasil compre a borracha existente no mercado. [...] Quem a comprar para armazenar tem noventa probalidades em cem, de perder o seu dinheiro [...] (Correio da manhã - Á crise da borracha, RJ, 9 de fevereiro de 1920).

[...] Recuou para olhar a mulher de chapéu, ali de repente, falando alto, defronte das canoas atracadas:

- O nome da canoa é “Deus te guarde”, do Moju, venho ver uma encomenda. É “Deus te guarde”.

[...] Alfredo supôs, ao primeiro instante, que fosse a d. Emília, viesse recebê-los, [...] Para disfarça a perturbação, foi se rindo daquela ornamentação de sedas, rendas e colares, pulseiras, leque, plumas, os laçarotes no peito, o brilho das meias subindo dos sapatos de salto altíssimo. Aproximando-se dela, viu que o rosto lembrava, pelo pó e pintura, a avó de Edmundo Menezes na caleche.

O tripulante voltou à “Deus te guarde”, num átimo trouxe a encomenda da senhora; uma menina de nove anos, amarela, descalça, a cabeça rapada, o dedo na boca, metida num camisão de alfacinha. A senhora recuou um pouco, o leque aos lábios, examinando-a:

- Mas isto?

E olhava para menina e para o canoeiro, o leque impaciente:

- Mas eue lhe disse que arrajansse uma maiorzinha pra serviços pesados. Isto aí [...] (JURANDIR, 2004, p. 82-83).

Os textos expostos acima como epígrafes remontam um período singular da história da Amazônia. A região não mais vivia os tempos áureos da economia gumífera, aliás, seu principal produto de exportação permanecia em baixa no mercado mundial, a concorrência com a hévea cultivada no Oriente, considerada de melhor qualidade, esmagava suas divisas no estrangeiro. Por conta disso, seus exportadores recorriam, desesperadamente, ao governo federal que ajudasse a manter viva a economia. No que se refere à nota, que comprasse a produção, assim como fora feito com o café paulista.

No entanto, enquanto a *Rubiaceae*⁴ sulista permanecia na preferência do governo, ao contrário, a *Hévea brasiliensis* que estava mergulhada em uma crise sem precedentes de reação, não recebeu, novamente, a ajuda tão desejada pelos amazonenses

⁴ O Café originário das regiões montanhosas da Etiópia passou a ser produzido pelo Brasil, com grande destaque, pelas regiões sul e sudeste. Pertence à Família Rubiaceae da espécie *Coffea arábica* L. (<https://www.esalq.usp.br/d-plant/cafe>); o látex é o produto extraído da chamada *Hevea brasiliensis*, popularmente conhecida como seringueira ou árvore da borracha (<https://www.infoescola.com/plantas/seringueira/>).

os quais não perceberam no início da crise a sua gravidade. O orçamento federal disponível para os Estados produtores de borracha, diferentemente dos anos de 1908 e 1910, quando o Banco do Brasil comprou e aceitou “depósitos” em borracha como empréstimo Weinstein (1993, p. 245), não contemplava a compra do produto para ficar estocado até que houvesse uma mudança no cenário especulativo mundial.

Assim, a valoração da borracha nos anos 1920 não contava com o apoio necessário para a tentativa (provavelmente seria frustrada) de salvar a economia arruinada. Weinstein (1993, p. 246) afirma o quanto a comunidade paraense sentiu-se ofendida com o desapeço do Governo Federal diante da assistência solicitada. Entretanto, não foi apresentada qualquer segurança da mudança de cenário dos negócios. Em conformidade a isso, com passar do tempo, os programas dos governos paraenses passaram a incentivar o desenvolvimento agrícola, com destaque para região bragantina no nordeste do Pará, e outros investimentos, como a criação de gado para que o Estado pudesse sobreviver, em meio à calamidade econômica, que tornou a castanha-do-pará o principal produto de exportação do Pará Weinstein (1993, p. 289).

O segundo texto foi retirado do romance de Jurandir (2004), que conta a história da família Alcântara que vivia em Belém dos anos 1920, a qual havia perdido o status social com a crise da borracha, mas que lutava para manter ao menos a aparência de uma vida distinta dos demais infelizes que sofriam com o contexto social vivenciado neste período.

Alfredo, o garoto que foi criado no interior do Pará e que viera a Belém para ficar aos cuidados dos Alcântaras, começou vivenciar a ambiguidade entre a expectativa de uma cidade marcada, em um período anterior, pelo progresso e pela modernidade em detrimento ao seu lar natal e as contradições de uma elite arruinada que, entretanto, fortaleceu a exploração aos pobres e trabalhadores com o propósito de conservar a ostentação dos anos áureos da borracha.

Espantado com o ataviamento extravagante e inconcebível da senhora de fala arrogante que caminhava próximo às canoas vindas do interior, Alfredo ficou ainda mais confuso ao perceber que a “encomenda” a qual buscava era uma menina que seria submetida a trabalhos gerais em sua casa. Uma cena bastante proeminente da obra para exibir o descontentamento da alta sociedade que sua “nova” condição econômica, repassando com mais intensidade aqueles os quais estavam acostumados a explorar. É possível que Alfredo tenha se perguntado se acaso ele mesmo também não era uma outra encomenda vinda do interior.

A questão que se tentará responder a seguir é se a lei de acidentes de trabalho surge como uma manifestação dos clamores da “classe” trabalhadora e, ainda, se ela é um paliativo para conter a crise social instalada nos anos 1920 ou se realmente ela supre as expectativas desses trabalhadores. Seria o Decreto 3.724/1919, assim como pensava Alfredo, um pacote oferecido para a manutenção dos hábitos da elite que insistia em manter seu status?

3.1 os signos da lei

Importantes transformações político-sociais ocorreram entre o final do século XIX e início do XX no Brasil, as quais corresponderam a um contexto de transição econômica, em que foi necessária uma postura intervencionista do Estado Brasileiro nas relações trabalhistas, algo que, até aquele momento, esteve contido nas “amarras” liberais de setores agroindustriais que não admitiam a ingerência do Poder Público nas questões relacionadas ao trabalho.

Os autores Chacon; Franco Júnior (1980) discutiram a periodização do capitalismo e de como se acreditava que a crise de 1929 e os anos da Grande depressão eram os divisores d’água que separaram período do capitalismo marcado pelo liberalismo ortodoxo para dar lugar ao capitalismo monopolista.

Segundo estes autores, os elementos que definem o Neocapitalismo (o imperialismo, a concentração e o intervencionismo) estavam presentes desde antes o final do século XIX, quando já se temia que o sistema econômico fracassasse em torno de uma crise de superprodução e, por conta deste receio, iniciou-se a defesa contra as possibilidades de quebra do modo de produção capitalista Chacon; Franco Júnior (1980, p. 246).

Em suas ações intervencionistas, o Estado brasileiro utilizou amplamente de leis sociais com intuito de controlar e fiscalizar as relações de trabalho a partir de 1919. A proposta deste capítulo é situar e pensar o Decreto 3.724/1919 (1ª lei acidente de trabalho no Brasil) sobre a historicidade período mencionado e debater o seu significado para aqueles que o promulgaram; para os que acompanharam de perto influenciando seus artigos, conforme seus interesses e para aqueles que utilizaram amplamente seu poder jurídico para obter os benefícios descritos por ele.

A partir disso, quer-se refletir sobre a noção apregoada sobre a sociedade belenense do papel do Estado e sua intenção de apaziguar os conflitos entre as classes e

assegurar sua legitimação. A forma como os empresários portuários e proprietários donos de embarcações ponderaram o assunto foi observada a partir do momento que emergiam nas fontes, quando dos eventos de acidente de trabalho, visto que muitos deles se tornaram processos jurídicos ou eram vistos em notas dos periódicos do período e, finalmente, a apropriação da lei de acidentes de trabalho pelos estivadores e marítimos que estavam em atuação na cidade de Belém durante o período em que estava em vigor a específica lei.

O Direito Social no Brasil inicia-se no final da segunda década do XX, com a promulgação da 1ª lei de acidentes de trabalho, a chamada lei pioneira do Direito do Trabalho – o Decreto Legislativo 3.724/1919, considerado pelo escritor Araújo Castro, em sua introdução à primeira edição de seu “Accidente de Trabalho” (CASTRO, 1935, p. 5), a pedra fundamental do grande edifício das reformas erigida pelas nações, o qual fazia parte dos instrumentos da intenção de conter os antagonismos existentes entre as classes consideradas motores da riqueza da nação brasileira, a chamada paz social.

A Comissão Especial de Legislação Social foi criada pela Câmara dos Deputados para rever o projeto nº 239 de 1918 que aludia sobre as condições sobre acidentes de trabalho, em que segundo Castro (1935, p. 21), para adequar essa questão as necessidades da indústria nacional. Sendo o aludido projeto sendo aprovado não só pela Câmara dos Deputados, como pelo Senado, criando dois Decretos⁵, um que tratava dos acidentes de trabalho em si e outro que o regulamentasse.

Eduardo Ferraz diz que a lei de acidente de trabalho inaugurou um novo momento da justiça no Brasil, sendo que a partir desse período o Estado conseguira ultrapassar as defesas da iniciativa privada no monopólio das relações de trabalho no país:

Através da lei de acidentes de trabalho no Brasil e das que a seguiram, o Estado entraria de vez nas relações privadas, inaugurando uma nova fase da história, e particularmente da história jurídica brasileira. A partir daí, as relações de produção no Brasil não estariam mais sujeitas exclusivamente à livre iniciativa e ao livre contrato, contando com a decisiva intervenção estatal (FERRAZ, 2010, p. 208).

⁵ O Decreto 3.724/1919 foi constituído na forma de Decreto Legislativo que segundo o Dicionário Direito (DICIONARIODIREITO *et al.*, 2022), é de competência do Congresso Nacional. Antes de ter sido levada para votação no Congresso, o projeto foi discutido por uma Comissão composta pela Câmara dos deputados.

De maneira semelhante, Samuel Fernando de Souza confirma a importância da criação da referida lei e acrescenta que outrora antes da promulgação do Decreto 3.724/1919, as matérias sobre os acontecimentos acidentários eram resolvidas pelo código civil brasileiro criado em 1916, em que, segundo o art.159, o dolo do patrão deveria ser comprovado para então, assumir a responsabilidade com seu empregado, algo que será discutido com mais vagar em outra seção deste capítulo:

A publicação da lei de acidentes de trabalho foi um passo importante para o processo de regulamentação das leis de trabalho no Brasil. Ela teria definido o direito do trabalho como ramo separado do Código Civil brasileiro, passando-se a considerar o acidente em decorrência de riscos próprios do ambiente de trabalho industrial, assegurando ao operário o direito à reparação (SOUSA, 2006, p. 32).

Por conseguinte, sobre a indústria, os riscos de acidentes sempre estiveram presentes, o que fez com que a demanda sobre uma lei sobre acidentes de trabalho na República no Brasil já fosse considerada um tema importante das reivindicações da classe operária anos antes de 1919, como afirma:

Os anos da Primeira República foram, portanto, fundamentais para a constituição de uma identidade de trabalhador e também o momento inicial das lutas por direitos sociais do trabalho no Brasil. As principais demandas então levantadas, independentemente do tipo de liderança que estivesse na associação de classe, excluindo as questões salariais, eram: carga horária de oito horas de trabalho; a regulamentação do trabalho feminino (como normas que protegessem a gravidez) e menores; uma lei de acidentes de trabalho[...] (GOMES, 2002, p. 18).

Aproveitou-se do contexto em que se “eclipsaram” certos fundamentos liberais no Brasil, os quais tornaram o Estado um mero expectador dos contratos e assegurador dos efeitos do processo industrial, para passar a intervir e garantir que o Direito Social ganhasse a força necessária para que se criassem várias leis.

O fragilizado liberalismo clássico, em nome da garantia e manutenção da propriedade privada, cedeu espaço e trouxe a questão da democracia para além das disposições políticas – todos são iguais perante a lei, de forma que, rendeu-se e conferiu ao Poder Público “a intervenção de meios coercitivos e institucionais para imporem a sociedade civil” (VIANNA, 1978, p. 9).

Diante disso, os movimentos dos trabalhadores às causas salariais, reconhecidas por Luiz Vianna desde 1901, ganharam outros parâmetros reivindicatórios nos anos de 1917 e 1919, em decorrência de suas greves, trazendo exigências de leis como a exemplo do decreto de acidentes de trabalho:

O ciclo de greves operárias, que se inicia em 1901 no estado de São Paulo, e que terá seus pontos culminantes nas greves gerais de 1917 e 1919, originariamente motivadas por meras questões salariais, logo combinará a reivindicação econômica com a exigência de um direito fundamental do trabalho (jornada de trabalho, seguro contra acidentes, aposentadoria, regulamentação do trabalho do menor, da mulher, férias horas extras etc.) (VIANNA, 1978, p. 51).

Supostamente, afirmou-se que antes dos anos 1930 as leis criadas eram “mortas”, sem efetividade, que não havia intervenção do Estado neste período; paralelamente a isso, considerou-se que a classe operária estava inoperante para desenvolver suas reivindicações. Entretanto, dentro de suas garantias estipuladas em seus artigos, o decreto 3.724/1919 mostrou-se amplamente efetivo, contrariando as ideias de inoperância jurídica e ausência de participação das lutas da classe operária.

Com base nesses juízos equivocados, de certa forma, a concepção histórica sobre esse período foi prejudicada quanto à compreensão da ação organizada operária (COLOVAN; DIAS, 2018), causando considerável invisibilidade dos trabalhadores, propondo que eram incapacitados em desenvolver seus pleitos básicos. Por conta disso, sustentou-se uma disfarçada concepção histórica de um Estado nos 1930, como protetor e guardião da vida do trabalhador, mas Vianna apontou seu real caráter repressor e dominador do trabalhador (VIANNA, p. 32, 1978).

O autor nos lembra que boa parte da legislação trabalhista estava em pleno vigor já na década de 1920:

O parlamento passa a legislar aceleradamente em matéria trabalhista. O ano de 1926 termina com boa parte das condições de trabalho recoberta pela lei, como a dos acidentes de trabalho, a de férias, e a do código de menores. No ano seguinte, criava-se a de seguros contra doença, estabelecendo-se o primeiro perfil do Direito do Trabalho no Brasil.

Em grande medida, essa conjuntura histórica foi construída a partir do ponto de vista “estadonovista” que sugere, acerca da legislação trabalhista, que a criação de efetivas leis do trabalho do período republicano apenas inicia com a ordem de outorga⁶. Porém, quando se verifica a existência de iniciativas de garantir direitos trabalhistas antes de mesmo 1919, as quais foram contidas pela ação ortodoxa liberal, fica claro que parlamentares brasileiros consideravam a força do trabalhador, sua organização sindical e sua pressão sobre a burocracia do governo.

O projeto de lei que originou o decreto 3.724/1919 foi apresentado pelo senador paulista Adolfo Gordo desde 1915, fruto de uma elaboração para um concurso do Departamento do Trabalho do Estado de São Paulo (CASTRO, 1935, p. 19), mas foi “engavetado” (FERRAZ, 2010, p. 206-235) por representar condições intervencionistas sobre o trabalho, assim como o seu similar de 1904, apresentado no Congresso Nacional pelo deputado Medeiros de Albuquerque, que foi, da mesma forma, rejeitado por ser apresentado como um objeto de interferência do Estado nas relações de trabalho, como esclarece :

No Brasil, o primeiro projeto de lei sobre indenização por acidente de trabalho é de 1904, seguido de várias outras tentativas em anos posteriores. A rejeição às leis cujo objeto fosse a interferência do Estado nas relações entre capital e trabalho era intensa: em 1911 foi apresentado um projeto de lei que propunha a fixação de jornada laboral de 8 horas, e recebeu a pecha de anárquico, subversivo e imoral (COLOVAN; DIAS, 2018, p. 6).

Pode-se afirmar que quando ocorreu a oficialização de associações trabalhistas, desde 1907, e o sindicato dos estivadores do Pará, criado em 1914, um Estado interventor passou atuar no mercado de trabalho ao legalizar estas associações trabalhistas, tendo em vista que as queixas do trabalhador, a partir desse período, que não transcendiam as paredes da empresa, passaram “a fazer eco” nos gabinetes da burocracia estatal. Assim, deve-se considerar que somente após os anos 1930 houve um revigoramento na intervenção Estatal e na disposição em se criarem leis de trabalho. Contudo, o Estado Republicano já tinha uma conduta disciplinadora sobre o trabalho, que se consolidou nos anos 1940 (CHACON; FRANCO JÚNIOR, 1980, p. 246) mas

⁶ Concepção sobre estudo da legislação brasileira de que os benefícios sociais constituídos no início do século XX, por intermédio de leis do trabalho, são resultantes da ação única e benevolente do Estado e sem a atuação da classe operária.

passou a ganhar expressividade nos anos 1930, de acordo com o marco legislativo das leis de trabalho, como fica claro nas palavras de Luiz Werneck Viana:

Tome-se o que a teoria qualifica de direitos fundamentais do trabalho (descanso dominical, regulamentação da jornada de trabalho, do trabalho do menor, da mulher, férias, caixas de seguro, sindicatos e lei de acidentes de trabalho). A legislação sobre esses itens antecede a 30. Ademais, não corresponde inteiramente à realidade a afirmação de que seriam direitos sem vigência prática por descumprimento da lei e ausência de fiscalização. [...] Não se trata de obscurecer a radical diferença entre as duas ordens estatais – antes e depois de 30 – mas exatamente de isolar a especificidade concreta de uma contraposta a outra [...] a diferença é que após 30 o intervencionismo se tornou mais agudo (CHACON; FRANCO JÚNIOR, 1980, p. 35).

A partir dos anos 1930, inicia-se um avanço no processo de industrialização no Brasil, criando-se mecanismos de regulação da economia, principalmente por intermédio da estatização de empresas, setores e órgãos estabelecidos para criar investimentos para o desenvolvimento da indústria nacional (MATTOS, 2006, p. 113).

Ao chegar em meados dos anos 1940, verifica-se que neste período as lutas operárias estão mais consistentes e desenvolvidas, parâmetro o qual Hilário Franco Júnior e Paulo Pan Chacon utilizaram para afirmar que, de maneira mais clara e ativa, estavam presentes os veículos autoritários de intervenção estatal do modo de produção capitalista, que caracterizaram esta época como a idade adulta do sistema capitalista monopolista (CHACON; JÚNIOR, p. 246, 1980).

Em suma, não é procedente a afirmação de que antes de Vargas assumir o poder no Brasil convivia-se com a ausência de um Estado interventor, ou de que o Direito do Trabalho era constituído por leis ineficazes, as quais não garantiam, efetivamente, os resultados jurídicos que elas estabeleciam.

Ao Estado foi imposta a incumbência de empreender o novo sistema normativo, a qual foi necessário enquadrar a força de trabalho no agrupamento de livre circulação das mercadorias (sendo indispensável a figura do trabalhador livre, proprietário de si mesmo), principalmente da criação do Direito do Trabalho antes mesmo dos acontecimentos de outubro de 1930.

Assim, concomitantemente ao surgimento do Direito Social no Brasil, as classes subalternas utilizam-se de táticas para desenvolver suas reivindicações usufruindo das mesmas estratégias criadas ou aceitas por grupos rivais (burocracia governamental e

elite empresarial) para mantê-las sob o julgo da ordem social. Surge a oportunidade aos trabalhadores para jogar “as cartas sobre a mesa” da negociação de seus pleitos e interesses.

Sendo o trabalhador também proprietário nesse contexto, portador de uma mercadoria com valor de troca (força de trabalho), lhe foram atribuídos direitos sociais que, naturalmente, induziram-no a rivalizar com outros indivíduos, tornando-se imperioso para que se garantisse a harmonia entre capital e trabalho, a força interventora.

Não obstante, deve-se não cair na cilada desenvolvida na proposta de que o Estado se tornara o propiciador de vantagens (as leis sociais), que estendeu a mão para a classe operária para lhe conceder benefícios, em troca de sua subserviência à liderança desse poder burocrático, uma espécie de "pacto" que negou a força política e organizada das associações de classes subalternas.

Ao Estado, foi imposta a designação como única entidade capaz de assegurar esta nova concepção político-social. Como condutor da administração pública, passou a admitir a atuação de movimentos político-sociais na participação política. Conseqüentemente, “o mercado, o trabalho e a empresa, antes domínios estranhos à regulação jurídica, são penetrados por longa e copiosa legislação” (VIANNA, 1978, p. 19).

O caso do Decreto 3.724/1919 é uma amostra legislativa sólida anterior aos anos consagrados pela “outorga”, em que se percebe a eficácia de determinadas leis dentro do alcance estabelecido por aqueles que elaboraram seus artigos, mas amplamente utilizada pelos trabalhadores acometidos de acidentes de trabalho.

A primeira lei que tratava sobre os acidentes ocorridos no espaço laboral ganhou sanção no dia 15 de janeiro de 1919, pelo então presidente Delfin Moreira da Costa Ribeiro, em que se regulava as obrigações resultantes dos acidentes de trabalho (BRASIL. Decreto 3.724 15, jan. 1919, não paginado). No Pará, por conta de sua autonomia legislativa, a regulamentação sobre a matéria fora criada a partir da Lei n ° 1.909 de outubro de 1920.

Discutindo no prefácio da quarta edição do livro “accidente de trabalho” a necessidade do apaziguamento dos conflitos de classe no final da segunda década do século XX, Araújo Castro desenvolve um discurso bem próximo da intenção exigida ao Estado:

Seria mesmo difficil afirmar qual dessas duas classes é o maior propulsor da riqueza publica. Entre ellas, não deve haver antagonismos. Ao contrario, tudo aconselha a necessidade de serem conciliados os respectivos interesses, a bem da prosperidade de ambas, da coexistência social e do desenvolvimento economico do paiz (CASTRO, 1935, p. 5).

Em outro trecho, o autor acrescenta:

Os poderes publicos não podem nem devem confiar unicamente na magnanimidade: cumpre que intervenham não só impondo obrigações aos patrões senão executando serviços que pelo seu character de generalidade e de grande dispendio devam ficar á sua conta [...] não se pode deixar de reconhecer o louvavel esforço do Executivo, procurando no regulamento, garantir e facilitar ainda mais a liquidação da indemnização, sem que taes medidas se reflectissem de maneira prejudicial ao interesse dos patrões (CASTRO, 1935, p. 6).

A imprensa brasileira e, especificamente, a paraense noticiaram notoriamente episódios vinculados aos acidentes de trabalho. Estes, do período estudado de quase todas as tendências políticas e gêneros de diversas ocupações literárias de informações (Jornal Estado do Pará, Ephoca, Folha do Norte, o Industrial, O Democrata, O Pará, Diário de Notícias e outros) traziam em suas páginas questões relacionadas ao desenvolvimento industrial.

Desta forma, é razoável pensar que a “sociedade do trabalho” desenvolveu um interesse político maior sobre o que se passava entre as fronteiras da empresa e como suas relações atingiam as novas delegações de poder do Estado, a reação de força classe patronal e a ação organizacional da classe trabalhadora.

As greves, as formações de associações e sindicatos de trabalhadores, as reivindicações das classes, os acordos entre o patronato e operários, o cotidiano do trabalhador e tudo que era alusivo aos vínculos laborais ganharam espaço nas notícias dos jornais em pé de igualdade com as cotações das bolsas internacionais ou os balanços comerciais das mercadorias.

Assim, era comum encontrar notícias aparentemente sem importância ou para ocupar espaço nos jornais de acidentes de trabalho de um estivador e sua comunicação à delegacia de polícia, mas que se alinhava ao contexto de interesse dessa sociedade para as demandas do trabalho:

Os acidentes de trabalho – O estivador José de Barros de Souza, quando trabalhava na descarga do pacote Tibagy da firma Carneiro e Cº, LTD (Comercio e Navegação), teve a mão direita apanhada por uma das lingadas, ficando seriamente comprometida. O sindicato dos estivadores, do qual faz parte a victima, fe-lo recolher ao Hospital da Ordem Terceira de São Francisco. O accidente foi comunicado à policia (JORNAL ESTADO DO PARÁ, 1920, p. 2).

Também foram noticiadas outras que causavam impacto maior, como a morte de um trabalhador. O clima de pesar “escorria” sobre as páginas dos jornais relatando o desfortúnio do trabalhador, sentimento comovedor e desalentador da família e a empatia dos companheiros e das representações. Contudo, eram quase sempre esquecidos os questionamentos sobre as circunstâncias de suas mortes ou lembrar o leitor do grande esforço físico e perigo que envolviam essas atividades, principalmente nos portos e embarcações. No entanto, estava ali presente, quase imperceptível, geralmente no fim da nota, o lembrete de que o Estado estava conduzindo a situação, com a expressão: “O accidente foi comunicado á policia”.

No armazem de borracha pertencente á General Rubber, ao Boulevard da República, 46, falleceu hontem, ás 7 1/2 da manhã, repentinamente, quando estava trabalhando, o estivador Gustavo José Dias, pardo, solteiro, de 36 annos, residente á rua Caripunás n. 6. O obito foi communicado a policia [...] A’ tarde effectuou-se o enterramento ás expensas da União dos Estivadores - também falleceu repentinamente hontem, ás 2 horas da tarde, quando trabalhava a bordo do paquete Bahia atracado ao caes, o estivador João de Souza Braga, baiano, pardo, solteiro, 24 annos, morador á praça Ilha Moreira n. 6. O óbito foi communicado á policia pelo sr. Manoel Barbosa dos Santos, secretário do Sindicato dos Estivadores (PARÁ, 1920, p. 2).

Assim, também eram reproduzidas nos autos de acidentes de trabalho, com mais informações descritas no auto de comunicação que acontecia na chefatura de polícia:

Diz o infra assignado que o estivador Antonio Pereira da Silva foi victima de um accidente de trabalho em 8 de março de 1929, quando se occupava, por conta do Lloyd brasileiro, no serviço de descarga do vapor João Alfredo, no porto desta capital (AUTOS DE ACIDENTES DE TRABALHO QUE FOI VICTIMA ANTONIO JOSÉ PEREIRA DA SILVA, 1931, p. 2).

Nos periódicos, percebem-se as tentativas de as forças coercitivas se mostrarem efetivas, empenhando-se em conter as manifestações que poderiam desequilibrar a ordem estabelecida ou o desenvolvimento do comércio, como foi o caso da solicitação

em 06 de julho de 1920 de efetivo policial para conter a cogitação dos estivadores em entrarem em greve no dia seguinte e vetarem a descarga de madeiras em portos e trapiches no Pará:

Tendo chegado ao meu conhecimento que os estivadores pretendem declarar-se em greve amanhã, 6 do corrente, pretendendo os mesmos impedir o desembarque de madeiras no perímetro compreendido entre o trapiche do Mosqueiro e Soure e a doca do Ver-o-peso, e para que tal facto não venha suceder, solicito a vossa devida providencia, no sentido de ser, de manhã em diante, reforçada guarda da Recebedoria, afim de ser a mesma utilizada no caso de se tornar necessaria a fiscalização dessa capitania mencionado perímetro. A vista desse officio, o sr. chefe de policia requisitou hontem mesmo mais 10 praças, afim de reforça a guarda da recebedoria (PARÁ, 1920, p. 2).

A notícia acima diz respeito a um ofício enviado pelo capitão do porto de Belém, Sr. Varella Quadros, que se inquietou com a possível greve dos estivadores e com as manifestações de impedimento dessa classe poderosa, capaz de parar a cidade naqueles anos. Sobre a força desta e de outras categorias do ramo de transporte de mercadorias, esta será exposta à frente. Aqui, nos chama a atenção o quanto as notícias sobre o andamento do trabalho e, especificamente, o trabalho dos marítimos e estivadores eram notícias importantes para a sociedade belenense.

Este estudo parte do princípio óbvio de que, se a intenção do Estado Republicano nas primeiras décadas do XX foi circunscrever uma fiscalização e controle sobre as atividades do trabalho, utilizando como uma das vias para esse propósito a criação e fortalecimento do Direito Social do Trabalho, passaria, então a divulgar seu ímpeto nos meios de comunicação e, naturalmente, as leis estariam norteadas de acordo com a natureza da intervenção.

Em uma nota de destaque do jornal “Estado do Pará”, em 1920, nominada “accidente de trabalho”, utilizando-se do fato de que a primeira sentença sobre acidente de trabalho fora obtida no fórum da capital do Estado Pará, o autor da matéria ressalta a importância ao advento do Decreto 3.724/1919 para os trabalhadores do Brasil e da capital paraense, além de elucidar para os leitores quais deveriam ser as intenções do Estado Republicano nas mediações entre as classes em conflito por intermédio das leis sociais do trabalho:

[...] Portanto ao Estado interessa visceralmente superintender as relações entre patrões e operários, decorrentes do exercicio do

trabalho, em face das luctas que veem empenhando as duas classes, e, por virtude de taes luctas compromettendo a estabilidade das próprias instituições do Estado (PARÁ, 1920, p. 2).

Compreende-se por intermédio deste trecho da nota, que o autor (não informado) retrata um momento de instabilidade vivenciada pela sociedade brasileira no final da segunda década do século XX na esfera do trabalho. Urgia-se um papel de maior atuação do Estado nas relações sociais do trabalho, as quais estavam inseridas aos domínios da iniciativa privada.

Eram noticiadas e compreendidas informações à sociedade belenense que ao Estado, dentro dessa perspectiva, coubera a missão de instrumentalizar a ação jurídica com leis capazes de conter o confronto entre as classes envolvidas no processo do trabalho.

Em outro trecho da mesma nota, vê-se que no Decreto 3.724/1919, pelo menos para o autor, a construção dos seus artigos se dispõe para atender à nova conduta da gestão à frente do país, em fiscalizar as relações de trabalho, em que, aos braços do Estado, estiveram atuando as autoridades auxiliares.

Tanto é certo, que o art. 19 da lei, por exemplo, preserva que “todo accidente de trabalho” que obrigue o operário, a suspender, ou delle se ausentar, seja “imediatamente” COMUNICADO á auctoridade policia, do logar, pelo patrão, pelo operário, ou QUALQUER OUTRO! [...] O que é de lei, é que “dada a communicação, por quem quer que seja”, a auctoridade procederá o inquerito e o remeterá ao juízo competente e não esperar pela solicitação da parte interessada (PARÁ, 1920, p. 2).

Nesse sentido, o caráter popular da denúncia acorda-se com a proposta intervencionista da lei. Enquanto a comunicação do acidente tornara-se apenas uma trivial informação para o processo, o Estado, por intermédio da não restrição de quem denuncia o acidente, “garante” os direitos do trabalhador, independentemente da solicitação do acidentado, sendo atribuição do Poder Público proceder ostensivamente em caráter “Ex-officio”, sendo de incumbência de a autoridade policial iniciar os autos do processo, conforme o artigo descrito.

É curioso observar que o Ministério Público e juízes atuaram de forma imperativa em incorrências que não lhes são cometidas. Ainda que sejam dispensados,

por parte da parte interessada, os adjutórios do MP para a representação de advogado contratado, tal disposto só poderia dar-se com aprovação do juiz.

Além disso, os acordos entre patrões e trabalhadores acidentados não poderiam ser realizados sem a ciência da mesma autoridade. Sendo assim, a assistência do advogado torna-se uma irrelevante assessoria da Justiça Pública, nada podendo resolver por si mesmo.

Muito embora a comunicação do evento trate-se da base do inquérito policial, conforme descrito no artigo 2 da lei, sobre esta noção, conseqüentemente, não há obrigatoriedade da rogativa da parte interessada. Quando o Estado criou a primeira lei de acidentes de trabalho, a composição de seus artigos estava impregnada de uma conduta de supervisão e fiscalização do inquérito.

Para este poder interventor, assegurar as indenizações devidas ao trabalhador, o qual era compreendido como incapaz de por si só de desenvolver suas demandas do trabalho, representou para o Estado defender sua própria legitimidade, empenhando-se na intenção em conter a aproximação do trabalhador a ideias subversivas que estavam a “deslumbrar” a classe operária em todo mundo e que o levaria, segundo ele, a uma condição pior do que estava, além de impedir ao empregador que impusesse ao seu empregado acordos abusivos e sem vantagem, como se vê:

Isso porque, sendo uma lei de protecção ao operario, com o fim occulto de, beneficiando-o, beneficiar e defender o proprio Estado, como evitar movimentos subversivos que a demagogia proletaria acende ao mundo todo, na justa batalha de reivindicação do seu postergado direito de assegurar à classe posição menos desgraçada no concerto das sociedades - errado andaria o legislador, e, por certo, não culminaria o fim da ordem e justiça (ilegível), se creasse, na Lei, possibilidades de serem os illetrados e humildes operarios, atraídos, pela sagacidade dos patrões, a negociações sedutoras, mas realmente desvantajosas [...] (JORNAL ESTADO DO PARÁ, 1920, p. 2).

É nítido perceber a postura de coalização do jornal “Estado do Pará”, pois apesar de autodesignar-se um jornal independente, tem uma postura de representação política aliada ao governo. Há aqui o propósito em fortalecer a posição inerte do movimento de insatisfação operária, dita de maneira clara e nítida.

Entretanto, é possível que, ao promulgar a lei de acidente de trabalho no Brasil, o Estado teria feito isso de forma exclusiva caso não houve participação ou pelo menos assistido pela classe patronal? Essa é uma questão que se quer responder razoavelmente a seguir.

3.2 As organizações patronais e a lei

Em artigo intitulado “Acidentados e remediados: a lei de acidentes de trabalho na Piracicaba da primeira República (1919-1930)” (FERRAZ, 2010, p. 208), Eduardo Ferraz procurou estimular uma reflexão sobre o fim do pacto liberal e o surgimento do Direito Social no Brasil, depois de apreciar as palavras de Luís Vianna (VIANNA, 1978) que afirmavam que tal transição estaria, predominantemente ligada às pressões das classes subalternas, Ferraz diz: “mas a situação seja um pouco mais complexa, particularmente quanto à lei de acidentes 20” (FERRAZ, 2010, p. 206).

A afirmação de Ferraz aqui traz a necessidade de considerar as seguintes questões: estiveram os industriais brasileiros totalmente em desacordo com as medidas do Estado que regulamentaram um Direito Social emergente: o Direito do trabalho? Qual a participação da representação industrial brasileira na composição e implementação da lei de acidentes de trabalho? Seria consistente a afirmação de Luíz Werneck Vianna sobre a conduta dos industriais brasileiros que, segundo ele, abstiveram-se do uso político sobre o Direito Social do Trabalho por uma circunstância adquirida a partir das transformações econômicas do capital nos anos 20 (VIANA, 1978, p. 77).

É relevante pontuar neste estudo, a noção que mais se aproxima do sentido favorável atribuído pela representação da classe empresarial no que diz respeito às demandas do Direito do trabalho brasileiro e a distinção entre os empregadores que estavam à frente das representações empresariais como o Centro Industrial do Brasil (CIB) e os demais empregadores que lidavam, individualmente, com os eventos de acidentes de trabalho, especificamente os empregadores do ramo de movimentação de carga e descarga e de transporte de mercadorias do porto de Belém no período da década de 1920, os quais serão os sujeitos discutidos na próxima seção deste capítulo.

Seria pouco provável entender que as reivindicações por leis trabalhistas, somadas aos rogos por aumentos salariais, que ganharam visibilidade e força política no pós-guerra, por intermédio de greves e manifestações, foram inseridas pelo Estado na composição da legislação trabalhista, sem que tivesse ocorrido um debate com os empresários brasileiros.

Em outras palavras, não parece plausível que no momento de reorientação econômica e jurídica, a postura dos empregadores tornou-se estranhamente sujeita às imposições das classes subalternas ou da intromissão de um Estado de legitimidade

duvidosa nos arranjos do trabalho, a ponto de permitirem o acesso, sem resistência, à intervenção estatal sobre as relações de trabalho.

Sabendo que um dos discursos para alinhar o país às demais nações industriais era criar legislação que favorecesse os trabalhadores contra a exploração desenfreada dos patrões, ingênuo seria acreditar numa mudança da natureza de classe dirigente relacionada, naquele momento, à empatia ou sentimento de justiça social devedora ao trabalhador injustiçado e explorado pós-escravidão.

Desta forma, não é compatível a este estudo a declaração de que os empresários brasileiros do início do século XX abstiveram-se da ação política sobre os assuntos relacionados aos projetos legislativos alusivos ao trabalho como Luís Werneck afirma. Menos ainda que passaram a considerar que o movimento operário alcançara parâmetros excepcionais, incapazes de serem contidos e, por isso, repassou-se ao Estado a incumbência de frear este processo reivindicador do operariado brasileiro, que também estava adido a outras circunstâncias como as crises de produção e de mão de obra fortalecidas pela guerra.

Lima (2005, p. 77) advertiu acertadamente quando disse que:

Luís Werneck Vianna concluiu de forma equivocada que os industriais brasileiros foram contrários a toda medida legal preconizada pelo Estado regulamentando as relações entre capital e trabalho. No caso da lei de acidentes de trabalho, observamos que ocorreu exatamente o oposto. Os industriais não apenas foram favoráveis à adoção da lei como participaram de sua elaboração e implementação.

De fato, esse estudo sobre o aspecto dos interesses empresariais que amoldaram a lei de acidentes de trabalho parte do princípio de que as mais fortes representações das classes dos industriais brasileiros, no período elencado, tinham um projeto político em que se desenvolveu uma forma curiosa de fazer política: condicionar a legislação trabalhista com a finalidade de fixar o operário junto ao local de trabalho e estabelecer uma relação “amistosa” entre patrão e empregado, que controlasse o ímpeto conflituoso social que prejudicava o processo industrial.

Tal projeto político foi desenvolvido com a concepção de transformar o trabalhador nacional: potencial reivindicante e propenso as ideologias socialistas presentes naquele período, em um operário que se identificasse com os ordenamentos do capital. Para esse propósito, utilizou-se de benefícios e obras sociais em torno da indústria, além da criação de leis trabalhistas capazes de induzi-los a cultivar o conceito

de um patrão justo e benfeitor. Na prática, os empregadores tinham em mente aumentar a produção e criar em seus trabalhadores um sentimento de moralidade segundo os parâmetros da indústria brasileira.

Em conformidade a isso, surge a identificação com a tese de doutorado do professor (LIMA, 2005), em que observou a formação e o estabelecimento da legislação trabalhista durante 1919-1930, sugerindo que “os patrões da indústria foram críticos da intervenção do Estado nas relações de trabalho, reclamando para si a responsabilidade de integrar a classe operária à ordem do capital”.

Lima expõe ainda: “afirmam (*representação patronal*) não estar indiferentes à sorte da classe operária nacional, negando a presença da “questão social” no Brasil, conforme a expressão da época”, desde que os projetos apresentados pelo Congresso Nacional não se apresentassem como colagens das legislações americana ou europeia surgidas no pós-guerra com intuito de reduzir os conflitos e a crise social, econômica e política instalada nesse período, todavia não representavam as características da indústria brasileira (LIMA, p. 27, 2005).

Assim, se ao Estado foi designado, ou pelo menos se creditou o propósito de conter os abusos e explorações patronais contra a classe trabalhadora, o empresariado não ficou alheio à criação e à execução das leis trabalhistas durante a década de 1920, ao contrário, esteve acompanhando todo esse processo, sendo que, em certa medida, foram favoráveis a elas.

Entre os homens do negócio, reconhecidos por grandes atuações no desenvolvimento econômico e social do Brasil, apoiadores do protecionismo para indústria brasileira, participantes de uma ala apontada como inovadora do empresariado nacional, está o empresário Jorge Street, secretário geral do Centro Industrial do Brasil (CIB) 1904-1927 e presidente do Centro Industrial de Fiação e Tecelagem de São Paulo (CIFTSP) 1926-1929, o qual, em sua luta pela indústria nacional, personificava a postura favorável a uma política mais “branda” nas relações trabalho.

Porém, esse capitalista industrial⁷ considerava que as leis trabalhistas não poderiam ser meros apêndices das que foram criadas nos países industrializados, em que

⁷ O termo “capitalista industrial” tem seu significado retirado da distinção feita por Thomas Dwyer em seu livro intitulado “Vida e morte no trabalho” (DWYER, 2006, p. 35) entre o capitalista tradicional e industrial, quando discutia sobre as orientações dos empregadores em relação a prevenção de acidentes no trabalho, tendo como pano de fundo a atividade de mineração na Inglaterra do século XVI ao início do século XX. Para Dwyer, os capitalistas industriais diferenciavam dos tradicionais, pois estes visavam o lucro, exclusivamente, por

não se reconhecia as peculiaridades da indústria brasileira, pois, segundo ele, ao invés de trazer segurança e progresso para as atividades industriais, traria retrocesso, como se pode ler nas palavras de (BARROS, p. 3, 2005) descrevendo a conduta de Jorge Street:

Lutava para a implantação de um código do trabalho respeitando as peculiaridades da indústria brasileira, para que assim, não desorganizassem o trabalho nacional, adotando legislações que não seriam adaptáveis ao Brasil [...]. Afirmava que os patrões, deveriam ser conselheiros e guias de seus operários, assim, procurava pessoalmente dirigir as suas fábricas e seus operários sem ver nisso uma obra de caridade, mas de justiça e de direito social.

Street e seus pares de empresários brasileiros reconheciam que a solução para o desconforto das ações operárias não estava em respostas cunhadas na repressão policial. É bem verdade que existiam empresários dispostos a usar a força da polícia para conter a frente operária, porém existiam outros, os quais reconheciam que o capitalismo estava atravessando um momento diferente e outras medidas necessárias deveriam ser expostas e implementadas para conter o problema, as quais perpassavam por uma nova legislação trabalhista (BARBOSA, 2009, p. 107).

O “Jornal do Commercio”, no Rio de Janeiro noticiava as ações do CIB que pontuavam a aproximação à classe operária para encaminhar respostas à situação do trabalho. Uma das formas mais perspicaz foi reconhecer a legitimidade das associações trabalhistas para que melhor tivessem êxito a paz entre as classes:

Associações de classes – A exposição do senhor Jorge Street hontem fez por estas columnas, mostrando, como interesses dos industriaes, é indispensável reconhecer a legitimidade das associações de classes, é de um alcance que não pode deixar de ser percebido [...] é o maior responsável pela orientação economica que transformou o Brasil no paiz industrial da America do Sul, vale por si mais, para o encaminhamento do problema do trabalho do que toda a legislação que afobadamente esta em projecto no Congresso Nacional (ASSOCIAÇÕES DE CLASSES, 1919, p. 5).

intermédio de um trabalho com o valor mais baixo possível e com número maior de horas trabalhadas, sendo que consideravam que os acidentes de trabalho tinham como culpados os trabalhadores, pela sua ignorância e baixa resistência física. Qualquer custo adicional para execução do trabalho, como investimento em prevenção e segurança contra os acidentes, no aperfeiçoamento do trabalhador ou uma melhor liberdade financeira, estes eram questionados de pronto por esses empregadores. Por outro lado, a característica simples que os diferenciava era que os “capitalistas industriais” eram aqueles que investiam em condições de trabalho para a produção acelerar e, conseqüentemente, aumentar o lucro.

Em outra nota, no jornal “O Paiz” do Rio de Janeiro percebe-se a conduta de Jorge Street diante da lei de acidente de trabalho. Aqui é exaltada a “solidariedade” de Street e de outro empregador, o coronel Pedro Ozorio, conhecido como rei do arroz do Rio Grande do Sul, proprietário da firma *Ozório e Vasconcellos*, que passaram a segurar seus empregados, algo que a lei de acidente de 1919 não o obrigava:

Accidentes de trabalho e suas indenizações – [...] não se pode deixar de render homenagens a industriaes como esses, que se solidarizam com seus operarios, em lances de philanthropia e altruísmo, assegurando-lhes o pensamento tranquilo quanto á existencia futura de sua família. Assim agindo para com os desenvolvedores dos seus capitaes attendendo espontaneamente e sem obrigação legal ás reivindicações proletarias [...] esses industriaes se impoem, por tal benemerencia, ao apreço e á estima do proletariado nacional (JORNAL O PAÍS - ACCIDENTES DE TRABALHO E SUAS INDEMNIZAÇÕES, 1919, p. 3).

No Pará, as notícias sobre o aludido ponto de vista de Street eram referenciadas nos jornais locais. Em uma nota do “Estado do Pará”, entretanto, sobre a questão social no Brasil, dizia-se o quanto se duvidava que a primeira lei de acidente de trabalho promulgada em 1919 poderia garantir a indenização prometida, relacionando a isso que a referida lei não mencionava a obrigação imposta ao patrão em segurar seus empregados, mas trazia, de maneira facultativa, a disposição de segurar os trabalhadores em empresas idôneas:

A questão social - O peor está em que, embalando o operariado industrial na esperança de lhe haver grangeado a indenização de accidentes do seu trabalho, a festejada lei não lhe dá, na maioria dos casos, a sombra dessa garantia. O projeto que Prudente de Moraes impunha aos patrões segurarem os operarios em empresas de idoneidade averiguada. Á lei, que o rejeitou, e substituiu, em tal não toca. [...] Ora, para o seguro facultativo não precisava de auxilio da 1ª legislação: era materia de contracto; e, demais, admitir o seguro permissivamente vinha a dar no mesmo que deixar o seguro em letra morta (JORNAL ESTADO DO PARÁ - A QUESTÃO SOCIAL, 1919, p. 2).

Para o autor da nota, a lei fora criada de maneira estratégica para tolher, disfarçadamente, os dignos direitos do trabalhador. De fato, o Direito do trabalho numa perspectiva geral deveria proporcionar direitos justos e reclamados pelas classes trabalhistas no mundo, porém, essas garantias legais no Brasil tiveram a supervisão desses homens do “capital”, os quais, no caso específico da obrigatoriedade do seguro

em caso de acidentes de trabalho, não adensaram a proposta do então deputado paulistano Prudente de Moraes ao projeto de Adolfo Gordo.

Curioso é que Jorge Street posicionava-se a favor da seguridade do trabalhador, a qual poderia ser feito por intermédio de depósito no tesouro nacional ou em companhias de seguro. Street, na mesma nota é referenciado como homem de negócio que se enunciava deste modo: “os operários tem direitos que o patrão deve reconhecer sem luta; recíprocos harmonizando os direitos; o que é sempre possível, quando o patronado se põe diretamente em contacto com seus operários [...]” (JORNAL ESTADO DO PARÁ - A QUESTÃO SOCIAL, 1919, p. 2).

Diante disso, tudo indica que mesmo as representações que tiveram influência na construção das leis sociais do início do século XX, havia pontos e percepções não homogêneas sobre as leis trabalhistas. Street, diante da ausência à obrigatoriedade de seguridade dos trabalhadores que só ocorreria em 1934 (ESPINOSA, 2008), conferiu-a aos seus empregados, ainda que a lei não assumisse o compromisso.

Então, quais são os atributos presentes na lei de acidentes de trabalho que assinalaram os interesses dessas instituições patronais, levando em consideração o que fora declarado em um trecho da nota do jornal “Estado do Pará” em 15 de abril de 1919, como nos mais dos capítulos, em que “o interesse do trabalho aparenta colidir com interesse do capital? [...]” (JORNAL ESTADO DO PARÁ - A QUESTÃO SOCIAL, 1919, p. 2).

Luís Lima observou que “tratando da responsabilidade dos patrões e da indenização aos operários vítimas de acidentes no trabalho foi considerada pelos industriais solução compatível e necessária aos interesses da indústria nacional” (LIMA, 2005, p. 76). Onde, então, repousa o tal interesse e a necessidade da indústria Nacional? É que se pretende responder a seguir.

3.3 O interesse dentro da lei

A partir de 1919, o Direito do Trabalho é derogado do Código Civil brasileiro, sendo que é a lei de acidentes trabalho que o inaugura em um novo momento da história legislativa e jurídica brasileira. Até essa data, os eventos de acidentes nos locais de trabalho não tinham uma lei específica que tratasse desses assuntos, pois eram deliberados sob o Art. 159 desta lei: “Aquele que, por ação ou omissão voluntária negligência, ou imprudência, violar direito, ou causar prejuízo a outrem, fica obrigado a

reparar o dano” (BRASIL, 1916, não paginado), sendo que a responsabilidade civil subjetiva era atrelada à teoria da culpa.

Segundo Castro (1935, p. 10), Colovan e Oliveira (2018, p. 9), o aperfeiçoamento das máquinas, no processo do desenvolvimento capitalista, tornou o trabalho mais inseguro, como efeito, propício a um número maior de acidentes. Compreendiam a imprudência do operário (devendo-se levar em consideração a fadiga dos trabalhadores) e a instalação defeituosas das máquinas como as principais causas dos acidentes, sendo que este segundo aspecto, indicou de forma mais acentuada a culpa do patrão; entretanto, isso dificilmente acarretava, na prática, em sua responsabilidade.

Desta forma, o termo acidente de trabalho não era usualmente utilizado antes da lei 3.724/1919 no Brasil; outrora, usavam-se termos relacionados ao estigma do infortúnio, do azar, do descuido e da fatalidade, muito conveniente aos empregadores tradicionais e comumente descritos nas notas de jornais que divulgavam os danos físicos ocorridos no local de trabalho, o qual poderia ser reparado, caso se provasse a culpa do empregador. Entretanto, a culpabilidade sobre o “desastre” recaía, geralmente, sobre o próprio acidentado.

DESASTRE – Cerca de 10 horas da manhã de hontem, o foguista Salusiano Lima de Oliveira quando trabalhava no logar Murucutu, em serviço da Porto of Pará, teve fracturado um dos dedos da mão esquerda, apanhado pelo guindaste que ali funciona. Demetrio (ou Salusiano) compareceu á policia relactando o fato, acrescentando-se ter-se dado devido a imprudência do machinista com quem trabalhava (DESASTRE, 1911, p. 2).

Salusiano, o foguista, sofreu um “desastre” em 1911 que é relatado pelo jornal. O texto não apresenta nenhuma menção de assistência relevante prestada pela empresa para qual trabalhava, no caso a “Port of Pará”, mesmo porque a lei 3.724/1919 só seria promulgada oito anos depois.

Caso seja verdadeira a declaração que o “desastroso” prestou à polícia, afirmando que a culpa do deletério foi de seu companheiro de trabalho, o maquinista, percebe-se o quanto para fins de reparação de prejuízos, os acidentes distanciavam-se da responsabilidade do patrão. Uma conduta social construída que circunscreveu, muitas vezes, até a mentalidade do trabalhador acidentando, já que nesse suposto depoimento, a concepção de culpabilidade da empresa proprietária do guindaste em nenhum momento

foi cogitada, talvez não porque não se pensasse sobre essa hipótese, mas por não acreditar que empresa poderia ser responsabilizada.

Havia uma maneira toda peculiar para relatar esses “desastres” que não se consideravam ligados à natureza do trabalho, mas quase sempre estavam vinculados aos descuidos dos incautos e distraídos trabalhadores. Uma fisionomia ligada ao infortúnio, ao inesperado e, principalmente, à desatenção do trabalhador. Em contrapartida, a ação negligente do empregador quanto à insegurança do local de trabalho foi silenciada, como que se perceber na nota de jornal abaixo:

No Caés da Porto of Pará – Sob saccas de arroz. Foi victima de um desastre, hontem pela manhã, no caés da Porto of Pará, o jornaleiro João Agostinho de Souza. Froncteiro ao armazém n. 7, en6.*contrava-se em descarga o paquete “Manaos”. Inesperadamente succedeu desabar do alto do guindaste diversas saccas de arroz, indo apanhar João, que por ali passava descuidadamente. O choque foi considerável, determinando a João a perda dos sentidos, sobrevindolhe escarros sanguíneos. O paciente, que reside à rua Jeronymo Pimentel s/n, foi conduzido á estação central de policia, e, dali, para o Hospital de Caridade (JORNAL ESTADO DO PARÁ, 1912, Pautoria, ano, p. 1).

A nota acima, a qual já foi utilizada neste estudo para se observar outro parâmetro, é muito propícia para pensar sobre a responsabilidade do empregador sobre o acidente. Ao jornaleiro que transitava próximo à descarga da embarcação foi lhe atribuída a conduta de desmazelo, afinal, o autor da nota de jornal chama atenção sobre o passeio descuidoso do “desastroso” que, possivelmente, transitava muito próximo da área fronteira entre porto e área de tráfego de pedestres. No entanto, justifica-se que a carga ter caído do alto do guindaste não passou de evento casual, sem que fossem questionadas as condições de segurança ou prevenção contra acidentes da atividade portuária.

Como a garantia para se restituir uma pessoa prejudicada pela atividade laboral era muito improvável, mesmo que o trabalhador fizesse parte do rol de empregados da empresa, mais custoso ainda seria compensar um transitante como o jornaleiro João Agostinho, trabalhador pertencente a outra empresa, que “não deveria” estar circulando por um lugar tão perigoso.

Norteadado pelo Direito Comum, os acidentes nos locais de trabalho em que não se conseguia provar o dolo ou culpa do empregador, principalmente por meio das perigosas instalações de fábricas e indústrias ou defeitos de suas máquinas, o patrão

estaria isento de quaisquer que fossem as responsabilidades com o empregado, e que o acidente emanava de um acontecimento inesperado ou era atribuída a culpa à própria vítima, sendo classificado como acidente “No trabalho” e não “Do trabalho”.

Não obstante, a maneira como se regulamentava esta matéria foi repensada pelos líderes empresariais do Brasil. Para autores como Ferraz (2010, p. 209) e Lima (2005, p. 77), a imprevisibilidade e a morosidade dos processos sobre os acidentes resultou em incômodos que primavam pelo controle de suas atividades e pela redução dos custos envolvidos em um longo processo judicial.

Além disso, visava-se uma maneira de impedir a relação dos trabalhadores com pensamentos doutrinários ou que eles buscassem auxílio jurídico, em que se tornariam longos processos, dificultando a produtividade do trabalho, detendo-se em confrontos de classes e ideológicos (LIMA, 2005, p. 84).

Na verdade, a liderança empresarial pretendia manter o aumento da produção e dos lucros de suas atividades, em um momento de crise econômica e social. Por isso, idealizou um projeto político que fixava os trabalhadores aos arredores de suas empresas. Porém, para esse estudo, o aspecto importante do projeto estava no fato de que com a criação de leis sociais do trabalho pelo Estado, pretendia-se inserir nestas leis uma mentalidade “afetuosa” do empregador ao seu empregado, para que este estabelecesse um vínculo de compromisso com a égide do trabalho moderno, como apresenta:

[...] Como os patrões atribuíam valor moral aos benefícios e às obras sociais destinadas aos operários junto à unidade de produção, a reparação ao trabalhador acidentado deveria ser mais uma expressão de generosidade do proprietário da indústria, estimulando o sentimento de gratidão dos operários em relação ao patrão, deixando-se perceber a “generosidade” patronal em relação aos “colaboradores diários” junto à produção industrial (LIMA, 2005, p. 82).

Diante disso, passou-se a considerar que o subjetivismo judicial tornara a restituição dispendiosa, morosa e incerta para o empregador. Em outras palavras, se por um lado a parca possibilidade de ser responsabilizado pelo acidente lhe era conveniente, por outro, a lentidão da resolução da pauta dos processos arrastava-se por longos períodos, causando prejuízo à dinâmica do trabalho e ainda fortalecendo as reivindicações dos trabalhadores.

Diziam os representantes da classe patronal que recorrer ao código civil brasileiro para deliberar os acidentes ocorridos nos locais de trabalho tornara-se ineficaz e dispendioso, já que cada ocorrência deveria tornar-se um processo e, com aumento do número de indústrias e aumento da mão de obra, amontoavam-se nas mesas tais processos que aguardariam julgamento com outros demais de outras naturezas, mas que eram enquadrados no Art. 159 do Código Civil (LIMA, 2005, p. 77), situação que passou a trazer descontentamento não só ao trabalhador, mas ao seu patrão.

O país deveria receber uma lei de acidentes de trabalho circunscrita sob o “brasão” da organização do trabalho industrial, em que se retirasse a carga depreciativa da culpa do evento e que desenvolvesse um sentimento de moralidade no trabalhador.

Por isso, receberam o projeto de Adolfo Gordo para que se tornasse a 1ª lei de acidente de trabalho e, por intermédio de sua redação, eximiu a responsabilidade dos patrões, relegando-a a uma condição própria do trabalho para que fossem pagas indenizações previamente estipuladas conforme a gravidade do acidente e estabeleceram-se circunstâncias em que Estado deveria atuar como fiscalizador da norma sem ter que intervir diretamente na execução ou dentro da empresa.

Desta forma, aderiu-se a doutrina criada na França conhecida como “risco profissional” para nortear a lei 3.724/1919. Assim, seria proscria da legislação brasileira que deliberava sobre os “desastres” ocorridos no local de trabalho: a responsabilidade subjetiva dos empregadores, a qual era fundamentada na teoria da culpa. É como Moraes (2009, p. 22), comenta:

Surge, pois o jurista moderno, ajudado pelo moderno economista, e acóde com o novo principio, filho das condições atuais do trabalho, transformando em reparação a idéa de indemnisação, pondo de lado a tradição romanista da culpa.

O risco que se deve considerar aqui é aquele destacado por Castro (1935, p. 12). Segundo ele, existem riscos para todos os indivíduos, trabalhadores ou não, porém há outros que estão compelidos a indivíduos que se acham em associação com determinada atividade laboral. Assim, o risco “Risco Genérico” manifesta-se quando não se necessita das condições particulares laborais para sua existência, podendo recair sobre qualquer indivíduo, trabalhador ou não.

Já, segundo Castro (1935, p. 12), o “Risco Específico” “deriva sua existência ou sua quantidade, das condições peculiares do trabalho e recahe, exclusivamente ou com

maior intensidade, sobre aquelle que se acha em contacto com mesmo trabalho” Castro (1935, p. 12). Desta forma, o “Risco Profissional” asseguraria o “Risco Específico”.

Sendo assim, sobre a estrutura do trabalho e não de quem quer que seja, dever-se-ia recair a responsabilidade do acidente, sendo o organismo do trabalho o originador do evento deletério Araújo Castro⁸. Desta maneira, pode-se verificar o fundamento do “Risco Profissional” na redação do texto final do projeto para a primeira lei de acidentes de trabalho:

Art. 2º O acidente, nas condições do artigo anterior, quando ocorrido pelo facto do trabalho ou durante este, obriga o patrão a pagar uma indemnização ao operario ou a sua família, exceptuados apenas os casos de força maior ou dolo da propria victima ou de estranhos (COLEÇÃO DAS LEIS, 1920, p. 166).

Assim, a Comissão Especial de Legislação Social, tendo como relator o deputado Andrade Bezerra, instituída para desenvolver procedimentos para regularizar e revisar os projetos em 1918, estabeleceu a adoção do projeto de Adolpho Gordo, o qual teve duas modificações essenciais com “auxílio” das representações empresariais: a adoção do sistema do “Risco Profissional” e a regularização do pagamento de indenização. O projeto tornou-se, então, a lei 3.724 de 15 de janeiro de 1919 (CASTRO, 1935, p. 20) e para sua regulamentação e execução foi aprovado o decreto 13.498 de 25 de março de 1919 sobre as obrigações resultantes dos acidentes de trabalho.

⁸ Sugere que na concepção de justiça divulgada pelos que tinham interesse pela adoção do “Risco Profissional” na primeira lei de acidentes de trabalho no Brasil, estabelecia-se que o trabalhador era o mais prejudicado na ocorrência do acidente, sendo por isso, sobre ele não deveria cair o ônus do ocorrido, pelo contrário, deveria ser restituído por intermédio de indenização por conta das expensas da empresa, a qual seria a causadora do prejuízo do trabalhador. Assim, o “Risco Profissional” estaria diretamente vinculado a uma específica atividade e é uma “derrogação” ou exceção do Direito Comum de 1916, entendendo-se que esta doutrina apresenta um aspecto peculiar, diferente das normas gerais do Direito Comum. Assim, a ideia de culpa é substituída pela ideia de risco, em que o patrão restitui uma indenização ao empregado, não mais porque incorreu em uma infração, mas porque a atividade que ele está à frente está “impregnada” de risco. Contudo, o Risco Profissional, muito embora, não se apresenta como uma reparação em decorrência de fator de culpabilidade correspondente ao prejuízo causado como no Direito Comum, ele não força a equivalência do prejuízo, ou seja, não repara por meio de pecúnia integralmente o infortúnio sofrido, mas se apresenta como um tipo de seguro estipulado de forma transaccional. Desta maneira, o acidentado no trabalho tem sempre direito a uma indenização, senão, quando for em caso de dolo da vítima ou em caso de força maior (em caso de raio, terremoto, inundações etc.), nesses casos, esses acidentes são considerados estranhos à indústria, não tendo direito a indenização. Por isso, é que o CNT (Conselho Nacional do Trabalho) tentou mudar o termo “acidente no trabalho” por “acidente do trabalho”, contudo, o senado manteve a primeira expressão.

No contato com a leitura da lei 3.724/1919, se percebem os interesses da representação patronal ao longo de seus artigos. Contudo, um dos aspectos mais relevantes que foi incluso pelo legislador de forma clara e objetiva, além da adoção do “Risco Profissional”, foi a inclusão indenizatória das moléstias profissionais (COLOVAN; DIAS, 2018, p. 11).

Sobre a inclusão de moléstias, a redação da lei estipulou dessa forma:

Art. 1. Considera-se acidentes no trabalho, para os fins dessa lei: b) moléstia contrahida exclusivamente pelo exercício do trabalho, quando esse for de natureza a só por si causál-a, e desde que determine a morte do operario, ou perda total, ou parcial, permanente ou temporaria, da capacidade para o trabalho (COLEÇÃO DAS LEIS..., 1920, p. 166).

É possível que a equiparação da moléstia profissional ao acidente no trabalho, seja o grande êxito da lei de 1919. Contudo, de modo estranho, essa mesma lei que assegurou a indenização nos casos de moléstia profissional, desclassificou alguns acidentes, conferindo-lhes a conotação de: “Acidentes NO trabalho”, os quais não deveriam ser amparados pela restituição da lei. Por isso, e por outros motivos, Araújo Castro diz: “A lei de acidentes do trabalho tem alguns senões, que bem poderiam ser evitados” (CASTRO, 1935, p. 22).

Deveras, estes “senões”, os quais Araújo Castro lembra, estão vinculados aos interesses não escusáveis dos líderes do empresariado brasileiro. A lei de acidentes de trabalho de 1919 estava “carregada” com conveniências da classe dirigente e encontram-se diluídos na redação do texto de forma objetiva e, fica claro, que alguns aspectos importantes para o trabalhador são silenciados e quanto a outros, são ressignificados em proveito da noção da representatividade empresarial brasileira.

Sobre os aspectos que foram silenciados na redação da lei, fazendo com que a crítica a classificasse como limitada e omissa, assim destacam-se: a ausência da obrigatoriedade da seguridade dos trabalhadores; o não estabelecimento dos acidentes em geral, apenas os que são classificados como “acidentes do trabalho” e, em decorrência do segundo, a lei não se dispõe em atender os serviços em que não se fazem uso de motores inanimados.

O jornal paraense “Estado do Pará”, em publicação no dia 15 de abril de 1919, recebeu a lei de acidentes de trabalho de forma desacreditada, qualificando a lei tanto aguardada pelos trabalhadores como “manca”.

Lei Manca – Eis por que, senhores, a lei das indenizações dos acidentes de trabalho, em vez de ser o que o título daria a esperar, nos saiu manca, illusoria e contraproducente. Contraproducente lhe chamo; pois que longe de vir como amplexo cordial entre as classes, estabelece um ponto de partida, irresistível a novas reivindicações que o seu começo de concessão autoriza, e o incompleto dessa concessão irrita (JORNAL ESTADO DO PARÁ, 1919, p. 2).

Os interesses dos patrões que colidiam com os do operariado brasileiro descritos, implícitos e ressignificados na primeira lei de acidentes de trabalho no Brasil, foram, seguidamente, noticiados e discutidos nos jornais brasileiros e paraenses. Na nota acima, a lei fortaleceu o sentimento de desagrado e de estímulo para os trabalhadores continuarem e revigorarem suas reivindicações.

Todavia, como se verá, os trabalhadores acidentados utilizaram táticas singulares, disponíveis dentro da teia social do trabalho, para desenvolver enunciações próprias e distintas das ordens estipuladas pelo poder dirigente que utilizaram a legislação trabalhista para o controle do processo laboral.

No artigo Art. 4 da lei de acidentes de trabalho, verifica-se apenas a menção sobre a seguridade do empregado em caso de acidentes. O legislador não inseriu a obrigatoriedade desta questão. Na verdade, aparece de forma facultativa, deixando por conta de o empregador segurar ou não seu trabalhador, podendo ser feita de duas formas: em depósito no tesouro nacional ou em empresa particular:

Art. 4º- No próprio auto de acidente de trabalho, a que se refere o art. 2º, a autoridade policial mandará notificar o patrão ou seu representante legal, gerente ou diretor, tratando-se de empresa ou bem como companhia de seguros, na qual O PATRÃO TENHA PORVENTURA SEGURADO O OPERÁRIO, para no prazo, de cinco dias improrrogáveis, a contar do acidente, apresentar (JORNAL ESTADO DO PARÁ, 1919, p. 2).

A matéria sobre seguridade passou a ser regulamentada no decreto 13.498/1919 do Art. 28 ao 33. O Art. 28 alínea “a” diz:

É lícito ao patrão: a) efetuar o seguro individual ou coletivo de seus operários em companhia de seguros devidamente autorizada a operar em acidentes de trabalho, quer para o pagamento de indenizações, quer para prestação de socorros médicos, farmacêuticos e hospitalares.

Muito embora se entenda aqui que a lei fora criada de maneira relapsa sobre o aspecto da seguridade em acidentes de trabalho, sendo uma característica de omissão particular da mesma, muitos empregadores buscaram as companhias de seguros existentes pelo território nacional. No Pará, muitas dessas companhias, como Ypiranga, Segurança Industrial, Sul América, Internacional, Guanabara e outras, estavam em atuação e desempenharam os serviços a que se comprometiam e, de certa maneira, traziam tranquilidade aos patrões que contratavam seus serviços, mantendo o controle de suas despesas e a “paz” com seus empregados.

Como foi o caso da empresa “Segurança Industrial”, lembrando que em 1931 pagou a indenização ao estivador Abel Alves Ramos, que trabalhava para um particular chamado Manoel Alves, proprietário de caminhão usado para fretes na cidade de Belém⁹, o qual segurou seu empregado na referida empresa de seguro. Possivelmente, quando estava indo buscar mercadorias no porto, ao girar a manivela de um caminhão de propriedade do comerciante, Abel Alves sofreu um acidente, quando subitamente a manivela girou ao contrário pegando o seu antebraço direito sofrendo uma fratura de “rádio”, conforme exame de acidente de trabalho realizado no IML (Fundo TJE, Cartório Sarmiento/14º vara cível, Série Acidente de trabalho, 1931, Vítima Abel Alves Ramos CMA).

A empresa teve que indenizar o trabalhador, conforme o Art. 22 do Decreto 13.498/1919, que regulamentava a resultante do acidente como uma incapacidade temporária, por meio dos dias úteis que o trabalhador ficou sem poder trabalhar, até estar curado. Multiplicou-se à metade do salário diário que estava recebendo no dia do acidente, mais o salário integral do mesmo dia, conforme a tabela abaixo:

Quadro 1 - Cálculo de Indenização de Abel Alves

Dias em tratamento	Salário diário	Metade do salário	Indenização paga
180	7\$000	3\$500	637\$000

Fonte: Quadro criado pelo autor dessa dissertação.

Assim, a empresa de seguro assumiu todos os compromissos médicos, farmacêuticos, burocráticos e indenizatórios que deveriam ser de responsabilidade do

⁹ O comerciante Manoel Alves, português naturalizado brasileiro de 52, provavelmente era parente do acidentado Abel Alves de 42 anos de idade, possivelmente um primo. Percebe-se que Manoel tinha por preferência empregar parentes, pois havia outro empregado (chauffeur) que tinha como sobrenome “Alves”: Lauro Alves Ramos, possivelmente um filho e que tinha o mesmo endereço de Manoel.

patrão, caso não houvesse segurado, conforme depoimento relatado no auto de perguntas feitas a Manoel Moreira Alves:

[...] Declarou o seguinte: que está sendo submetido a tratamento pela Companhia de Segurança Industrial o diárias Abel Alves Ramos, empregado do declarante, e que pela mesma companhia tem sido pagas as meias diárias que faz juz o acidentado, que por este motivo, tendo segurado o dito diárias na aludida companhia, deixa de tomar a si o seu tratamento e o pagamento de meias diárias [...] (IML, 1935, p. 5).

Quanto aos trabalhadores acidentados, a seguridade era a garantia mais factual para o recebimento da indenização. Sobre isso, normalmente conseguiam o apoio daqueles que contratavam os serviços da empresa de seguros: os seus próprios patrões.

Entende-se que mais do que o fato de ser o estivador Abel Alves seu parente, o fato de ter o segurado na dita empresa de seguros desenvolveu um anelo de Manoel Alves em apreciar o pagamento da indenização e dos cuidados médicos e farmacêuticos, os quais seu empregado fazia jus, já que saíram dos lucros de sua empresa o custo do seguro.

É possível observar a atuação dessas empresas de seguro em suas propagandas nos jornais em circulação e, principalmente, nos autos de acidentes de trabalho, em que são chamadas pela autoridade policial, conforme o Art. 4º:

a) Prova que à vítima foi prestado o fornecimento de socorros médicos, farmacêuticos e hospitalares; b) atestado medico sobre o estado da vítima; c) declaração das consequências verificadas ou prováveis do accidente e d) indicação da época que será possível conhecer o resultado definitivo do accidente.

A companhia de seguro contratada pelo empregador, que assumira todas as responsabilidades já descritas com o trabalhador acidentado, deveria, além disso, responder pelos cuidados com o acidentado, pois era de sua responsabilidade fornecer as provas e atestados sobre o acidente, tirando do empregador ou de sua empresa qualquer responsabilidade ou compromisso com a vítima.

É curioso que no projeto original de Adolpho Gordo se estabelecia que no caso de morte ou incapacidade permanente, a indenização era feita na forma de pensão, paga pelo empregador à vítima ou aos seus familiares (LIMA, 2005, p. 87-88) diz que o patrão poderia ser beneficiado neste aspecto, caso segurasse seu empregado, desobrigando-se dos custos do acidente; porém, a representação dos empresários brasileiros não entendeu desta forma e retirou da pauta do projeto tanto a reparação paga

na forma de pensão, quanto a formação de sociedades de socorros mútuos que deveriam ser sustentadas pelos patrões.

Outro aspecto marcante, de forma negativa é que a legislação não considerou que todos os acidentes ocorridos no ambiente laboral eram, necessariamente, “Do trabalho”. Não reconheceu como acidente passivo de restituição “os casos de força maior ou dolo da própria vítima ou de estranho” (BRASIL, Decreto 13.498/1919. Art. 2, 1919).

Nos casos de força maior, entende-se que nos eventos imprevistos, os quais não estavam relacionados à atividade laboral desenvolvida, como no exemplo clássico da queda de um raio, assim como nos atos entendidos de forma deliberada (dolo) dos trabalhadores para perceberem as indenizações, ou ainda quando alguém estranho ao local de trabalho causasse o acidente, nestes casos não existiam “acidente do trabalho”, ou seja, a indenização não era conferida.

Finalmente, ainda de maneira geral, o Decreto 13.498/1919 estabeleceu as indústrias e as atividades que deveriam ser enquadradas nas estipulações da lei de acidentes de trabalho para fins de indenização, conforme a lei 3.724/1919. A respeito disso, o trabalho predominante no Brasil naquele momento – o trabalho rural – fora esquecido: “Estão sujeitos ao regime da lei 3.724, de 15 de janeiro de 1919: 1º. As indústrias e os trabalhos agrícolas em que se empreguem motores inanimados” (Decreto 13.498/1919. Art. 6º). Assim, o maior número de trabalhadores ativos no país não pode desfrutar das restituições que eram devidas aos que se acidentavam no local de trabalho.

De que maneira poderia se achar que, apesar de agraciar os acidentados do trabalho com algumas assistências, as reivindicações dos trabalhadores seriam amplamente atendidas, ou pelo menos próximo disso? Como, se o parâmetro para estipular a indenização foi o salário do trabalhador? Não se considerou o que Eduardo Ferraz chamou de “concepção abstrata da dignidade humana ou direito ao próprio corpo, nem mesmo pela eventual negligência patronal pelas condições de trabalho de seus operários, mas simplesmente pelo *quantum* salarial” (FERRAZ, 2010, p. 220).

Geralmente, os salários pagos aos trabalhadores no Brasil, fazendo-se comparação com outros países industrializados, eram considerados muito baixos. Entre os marítimos (foguistas, práticos e outros) que trabalhavam na região, o salário diário estava entre 8\$000 (oito mil reis) e 10\$000 (dez mil reis), um pouco mais elevado do que o salário pago aos estivadores, o qual variava entre 4\$000 (quatro mil reis) e 9\$000

(nove mil reis), segundo as fontes (jornais e autos de acidentes de trabalho) coletadas entre 1919 e 1934.

Além disso, os membros do corpo eram indenizados de acordo com o que se recebia. A exemplo, a mão acidentada de um trabalhador que ganha um salário maior, deveria o trabalhador desta mão receber uma somatória em sua indenização superior à do seu companheiro que recebia um salário menor. Assim, os membros iguais de trabalhadores teriam indenizações diferentes.

Agindo desta maneira, o empregador acreditava que teria condições de manter suas despesas em controle. Sobre este aspecto, para este estudo, o artigo da lei mais relevante para liderança empresarial que influenciou o texto da lei 3.724/1919 foi o Art. 6º: “O calculo da indemnização não poderá ter por base a quantia superior a 2:400\$ annuaes embora o salario da victima exceda esta quantia” (BRASIL, Art. 6º, Decreto 3.724,1919, p. 166) Collecções das leis da Republica dos Estados Unidos do Brasil.

Por intermédio da fixação do teto para indenização, o máximo que poderia ser pago a um acidentado seria, nos casos mais graves, 7:200\$00 (sete contos e duzentos mil reis), um valor correspondente a três anos de salários diários, caso o salário do trabalhador chegasse a 8\$000 (oito mil reis) diários. Uma compensação insignificante para um trabalhador que não teria como se acomodar na mesma profissão ou, em caso de morte, manter a família do falecido por muito tempo.

Sobre a atuação do Estado, percebe-se que pouco restou para o subjetivismo judicial. A normatização da lei estabeleceu uma ordem pragmática para a compreensão dos valores que deveriam estar na restituição aos acidentados. Caberia, simplesmente, ao juiz sobrepôr as características específicas do acidente à tabela em anexo do Decreto regulamentador da lei e às consequências dos acidentes, para fins de indenização, para calcular o seu valor.

Desta forma, as representações dos industriais brasileiros restringiram a iniciativa do Poder Público em criar leis legítimas, que tinham como finalidade salvaguardar os trabalhadores contra o avanço exacerbado da exploração patronal (LIMA, 2005, p. 14). A lei 3.724/1919 tornou-se um elemento da iniciativa privada, o qual não permitia as disposições do Congresso Nacional em interferir, de maneira acentuada, no processo do trabalho.

Buscou-se aqui demonstrar que as estratégias desses capitalistas industriais foram criadas por intermédio de um projeto político que visava transformar os trabalhadores do Brasil em operários comprometidos com o código do trabalho

capitalista moderno, e tiveram na criação e implementação da lei de acidente um importante parâmetro para esse propósito, quando se foi repensado sobre a maneira como se deveria regulamentar as responsabilidades sobre os acidentes que ocorriam aos trabalhadores em seu ambiente de trabalho.

Ajustaram-se os artigos à filosofia (Risco Profissional), que norteou a lei aos interesses patronais de maneira bem objetiva e clara. Entre os interesses elementares estavam: manter o crescimento de seus lucros; ter o controle de suas despesas; e evitar o acesso do Estado nas relações elementares do Trabalho.

As pressões dos líderes industriais com relação à lei de acidente de trabalho no final da segunda década do século XX no Brasil custou não a inoperância judicial da legislação em si, mas a excelência de um Direito Social do Trabalho tão caro aos trabalhadores que sofriam os pesares da mudança de ritmo e transformações do trabalho. Suas infelicidades iam além das limitações e incapacidades físicas quando vítimas do trabalho, eles encontravam a tristeza da indignidade pelo mínimo que lhe era restituído.

Contudo, os processos de acidentes de trabalho multiplicaram-se aos milhares durante mais de uma década. Não só isso, os pagamentos das indenizações destes pleitos eram realizados, muito embora não houvesse nem um artigo na lei de acidentes de trabalho que regulamentasse qualquer sanção ou multa sobre os não cumpridores das sentenças.

Sobre a regularidade e efetivação dos pagamentos, conclui-se que a praticidade da lei e do decreto regulamentador contribuiu de maneira preeminente. Os trâmites do processo, desde a comunicação do acidente, passando pelo exame médico e pelos autos de perguntas, até o cálculo dos valores a serem indenizados (geralmente calculados na contra folha do processo), não admitiam várias possibilidades de juízos.

Objecções ao veredito do juiz foi algo não encontrado nos autos de acidentes de trabalho. Não obstante, existiram argumentações de empregadores que buscaram desclassificar o evento acidental da categoria “acidente do trabalho”, lembrando que mesmo entre os empresários que compunham a liderança de suas representações, existiam concepções diferentes, e essas heterogeneidades se fariam presentes diante de uma ação que, individualmente, o patrão deveria responder pelo acidente do seu empregado.

Nesse sentido, finalizar-se-á este capítulo observando a conduta dos empregadores do ramo de carga e descarga do porto de Belém diante da regulamentação

da lei de acidentes de trabalho. O significado que foi atribuído por esses empresários a esta legislação deverá trazer possibilidades consideráveis para compreender, de maneira mais adequada, as tramas do cotidiano que envolviam os acidentes ocorridos nas atividades portuárias em Belém durante o vigor desta lei.

3.4 A lei e os senhores do rio e do porto

O objetivo nesta seção é muito claro. É demonstrar o significado das representações atribuídas à primeira lei de acidente de trabalho pelos empregadores das atividades portuárias e transporte de mercadorias das primeiras décadas do século XX que atuaram em Belém, levando em consideração os preceitos de organização do trabalho presentes na elaboração da norma e a atuação dos “agentes” representantes dos interesses dos patrões no porto e nas embarcações¹⁰.

Para desenvolver uma análise contundente sobre as táticas desenvolvidas pelos trabalhadores aqui estudados, envolvidas com os acidentes, deve-se acompanhar as suas experiências de lutas, de sobrevivência, de dignidade, solidariedade, as quais os tornaram sujeitos únicos, membros marcantes do cenário belenense no início do século XX.

É relevante, além disso, apropriar-se das escolhas das ações de seus patrões no trato com seus empregados no dia a dia do serviço, na organização laboral diante das transformações desencadeadas nas inconstâncias econômicas e sociais na região Amazônica, para entender, satisfatoriamente, as reações emitidas pelos trabalhadores nas discordâncias que envolviam as relações de trabalho que resultaram em tensões entre as classes “dominantes” e “subalternas”, o que, em parte, foi discutido no primeiro

¹⁰ A sociedade brasileira no final da segunda década do século XX passava uma crise econômica que atingiu todos os setores econômicos. A indústria brasileira sofreu com os custos da importação de mercadorias, o que estimulou um aumento geral de preços que tornou a vida da população trabalhadora ainda mais dificultosa. Lima (2005, p. 38) diz que, a princípio, o empresariado não atuou adequadamente para enfrentar os problemas que a penúria social e econômica levava a vida operária brasileira e, como consequência, comprometeu a produção industrial. As leis sociais criadas nesse período foram uma das reações em mudar essas condições. A essência destas legislações era tornar o trabalho mais eficiente, tornando o cotidiano do trabalhador menos penoso e mais produtivo. Entretanto, na prática, como se dava as relações no dia do trabalho quando ocorriam um acidente de trabalho no setor de atividade de comercial no norte do país, quando os empregadores olhavam ainda com desconfianças para essa forma de administração do trabalho? Responder essa questão é essencial para entender o significado atribuído por estes empregadores à lei pioneira da legislação social do trabalho: a lei de acidentes.

capítulo dessa dissertação. Agora, de maneira mais específica, pretende-se fazer um debate de como essas escolhas se refletiram nas ocorrências de acidentes de trabalho. Afinal, as classes dominantes também se desenvolvem a partir de suas experiências, em seu “fazer-se” enquanto classe em desenvolvimento.

Na região Amazônica, os grupos dominantes ligados ao comércio foram os que mais sofreram com a depressão econômica¹¹. Assim, houve a necessidade de desenvolver ajustes que impedissem o máximo de perdas em seu capital. Entretanto, ao repassar a parte que coubera aos trabalhadores, o impacto foi menos sentido na renda que recebiam, do que a vigilância imposta na “disciplinarização” de seu trabalho.

Por um lado, os salários pagos no período áureo da economia gomífera já eram tão baixos que não seria fácil diminuí-los ainda mais no período de contração que não significasse trabalhar sem rendimento algum, fato esse, que não se propõe a afirmar que as classes trabalhadoras não tenham sofrido com as consequências do revés econômico, por conta de inchaço populacional na capital paraense, desemprego, ausência de lazer, carestia ou falta de moradia (SANTOS, 19080, p. 278). Abaixo, pode-se ter uma percepção de quanto recebiam alguns profissionais das atividades aqui estudadas:

Quadro 2 - Salário médio dos profissionais da atividade de transporte de mercadoria

Profissionais nacionais em atividade de 1919-1931	Variação de salário mensal
Estivador	De 5\$000 a 12\$000
Carvoeiro de bordo	5\$000
Prático fluvial	15\$000
Ajudante de cozinheiro de vapor	5\$000
Mestre de vapor	8\$000
Foguista de bordo	10\$000
Marítimo (tripulante)	4\$000

Fonte: Estes dados foram retirados das inúmeras fontes (notas de jornal e autos de acidentes de trabalho) analisadas por esse estudo. Elas estão compreendidas entre os anos de 1919 e 1931¹².

¹¹ Para que se faça sentido esta afirmação, é preciso destacar que havia diversas atividades econômicas ligadas à indústria no Estado do Pará, que não era apenas baseada, quase que totalmente, nas atividades primárias extrativistas, como a historiografia tem anunciado sobre o processo histórico-econômico da região. A professora Leila Miranda Mourão (2017, p. 5) esclarece que desde o século XVIII é possível afirmar a presença de atividades industriais organizadas em formas artesanais, e já no início século XX, paralelamente à economia extrativista de exportação, estavam presentes várias fábricas consolidadas participando da vida cidadina da capital paraense.

¹² Estes são valores dos ordenados desses trabalhadores nacionais verificados durante a pesquisa. Valores que eram não muito inferiores aos salários de trabalhadores estrangeiros, muitos deles na mesma função, o que dependia muito da empresa contratante, porém nem sempre era assim. Encontraram-se nas fontes movimentos paredistas reivindicando aumento

Por outro lado, as fontes deste estudo apontaram para uma vigilância rigorosa e controladora por agentes patronais das atividades estudadas. Suas preocupações manifestavam-se na imposição de manter os trabalhadores em seus turnos e sem que houvesse procrastinação do serviço. Entretanto, não significa que esse rigor e controle estivessem incorporados aos moldes da administração “científica” do trabalho¹³. Pelo contrário, ainda prevaleciam ações condicionadas pela observação e interação com o mundo. Diante disso, o reconhecimento prático conferido da norma 3.724/1919 por estes empregadores conduziu a uma percepção mais tangível das adequações escolhidas nas relações de trabalho aqui estudadas.

Curioso observar, como já foi discutido no primeiro capítulo desse estudo, a tecnologia que adensou os serviços terciários ligados aos serviços de transportes de mercadorias, que chegaram à Amazônia para desenvolver aplicações “racionalistas” que buscaram disciplinar o controle do tempo no trabalho (PINHEIRO, 2003, p.118). Entretanto, a utilização dos aparatos tecnológicos, como dos grandes guindastes elétricos, implicou no aumento considerável de acidentes de trabalho nessas atividades.

salariais, como greve de foguista pleiteando equiparação salarial aos seus companheiros de outras funções, pois recebiam apenas 5\$000 (cinco mil reis) diários. Fazendo uma comparação dos trabalhadores prestadores de serviço público, que trabalhavam nas embarcações públicas, em 1916 os folguistas estavam recebendo 4\$300 (Relatórios dos presidentes dos Estados brasileiros. Mensagem dirigida em 1 de agosto de 1916 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Enéas Martins, Governador do Estado, p. 38). Ocorria que muitos trabalhadores estrangeiros, não poderiam receber a indenização de acordo com a porcentagem devida, porque seus salários eram superiores ao teto estipulado.

¹³ Nas últimas décadas do século XIX, verificou-se um enorme aumento das dimensões das empresas exatamente com a chegada da organização monopolista da indústria. Conseqüente, surgiu a necessidade de se elaborar a organização e controle da força de trabalho para que o capitalismo mantivesse em constante crescimento. Foi quando Frederick Winslow Taylor desenvolveu o sistema de administração sob a ideia de gerência científica aplicado nos problemas que despontavam no controle do trabalho nas empresas capitalistas em desenvolvimento (RIBEIRO, 2015, p. 65-79), esse método ficou conhecido como Taylorismo. O Fordismo, outra etapa do processo de administração “científica do trabalho, criada por Henry Ford, não representou uma descontinuidade do anterior, mas uma intensificação do controle da força de trabalho. Este sistema conseguiu intensificar o aumento da produção quando implementou no processamento do trabalho a “esteira rolante”, em que o operário, ao desempenhar seu trabalho, ficava num posicionamento fixo. Entretanto, o objetivo de Ford não era apenas dominar a força do trabalho, mas assenhorar-se da adesão dos trabalhadores de maneira ideológica. Atrelado a uma política estratégica de aumento salarial para transformar o trabalhador em um consumidor, criando um novo estilo de vida, Ford implementou um conjunto de ideias que deveriam inserir na mentalidade do operário, padrões de moralidade nos hábitos do trabalhador.

Nas páginas dos jornais, quando ocorriam acidentes com os estivadores, o mais comum era que, quando se operava o guindaste, seja ele das embarcações ou do próprio porto, os acidentes estavam em um potencial maior de ocorrer, como no caso abaixo:

Os acidentes de trabalho – Abordo do Manco, um estivador ferido. No serviço de descarga do paquete inglês Manco, atracado no cães da Porto of Pará, encontravam-se hontem, dentre outros, o estivador Manoel Ambrósio. No momento em que o guindaste do paquete suspendia diversas caixas, aconteceu partiu-se um dos cabos, despencando-se uma dellas, a qual veio apanhar o estivador; que ficou ferido na perna esquerda, recebendo ainda diversas contusões no corpo [...] (JORNAL ESTADO DO PARÁ, 17 dez. 1929, p. 2).

O guindaste tornou-se o detentor do “mérito” de maior causador de acidentes ocorridos nessas atividades prestadoras de serviços. Caixas mal condicionadas, cabos com resistências inferiores ao peso das cargas ou velhos, sem manutenção e a inoperância profissional traziam aos trabalhadores, rotineiramente, os indesejados acidentes de trabalho.

Sobre o guindaste elétrico, (PINHEIRO, 2003, p. 120) diz que sua introdução no serviço de estivagem em Manaus não somente aumentou a produtividade no trabalho, mas modificou a natureza da atividade, quando delimitou uma nova forma de exercer a estiva, em que produziu uma menor pujança física no serviço com o encurtamento da distância a ser percorrida com os pesados fardos.

Entretanto, como já discutido, muito embora a utilização desse aparato tenha reduzido o tempo e esforço físico e, possivelmente diminuído os eventos em que os estivadores e marítimos eram acometidos de hérnia, as lingadas dos guindastes, as quedas das caixas sobre os estivadores no convés e no porão, intensificaram os acidentes no serviço, como se vê na nota abaixo:

Os acidentes do trabalho – mais dois acidentes de trabalho foram registrados hontem nesta capital, ambos ocorridos a bordo do vapor S. Paulo, do Lloyd Brasileiro, atracado no cães da Port of Pará. Um deu-se ás 9:00 hs da manhã sendo victima Raphael Honorato Pereira, natural do Rio Grande do Norte, de 48 annos [...]. O infeliz estivador foi apanhado pela lingada de um guindaste, recebendo um violento choque no peito, que o fez deitar sangue pela boca (PARÁ, 1920, p. 3).

Em outras palavras, nos rios e portos do Pará, a “racionalização” do trabalho através da tecnologia implementada, que buscava diminuir o tempo de produção, não foi acompanhada por aspectos importantes da administração “científica” do trabalho que

surgiu no início da segunda década do XX como a “cooperação” entre patrão e empregado para desenvolver a melhor eficiência na produtividade, assim como deveria ser empregado – o que não aconteceu – o treinamento do trabalhador para o manuseio das máquinas, o que suscitou um número elevado de acidentes.

Os capatazes de estivadores do porto e de empresas, chefes de máquinas, imediatos de navios das empresas de navegação e outros “gerentes” estavam atentos e exerciam suas incumbências resguardando o que acreditavam que eram os interesses de seus patrões sob os moldes tradicionais de organização do trabalho. Praticavam a coerção, a intimidação e, alguns, a manipulação na escolha dos trabalhadores.

Não foram raras as tensões encontradas nos jornais do período, entre capatazes de grupos de estivadores do porto e seus comandados. Por várias vezes, estes funcionários surgiam nas fontes, marcados pela truculência e pelo autoritarismo que acabavam por interromper o trabalho quando da insatisfação dos trabalhadores¹⁴, como no caso a seguir:

Do sindicato dos estivadores pedem-nos a publicação seguinte – De accordo com que lhes havia sido prometido pelo sr. dr. chefe de pollicia voltaram hontem ao trabalho os estivadores que o haviam abandonado, há dias, por motivo da pressão que lhes estava sendo feitas por alguns capatazes da Booth Line, notadamente pelo nome de José Salgado. [...] Verificando-se, então, que a verdadeira causa que dera origem á parede era querer José Salgado que só fossem, retirados para o serviço, estivadores seus affeioados, quando, pelos estatutos do sindicato, é absolutamente vedada semelhante seleção (JORNAL ESTADO DO PARÁ, 2014, folha 3).

Estes embates continuaram durante o período estudado, podendo ter permanecido para além. Aqui, José Salgado, segundo declaração da representação do sindicato dos estivadores, “encarnava” a conduta típica desses funcionários que representavam seus patrões, com liberdade de agir conforme entendessem que eram as

¹⁴ Sobre a insatisfação dos trabalhadores ver as considerações de Frederick Taylor na seção que apresenta “Cotejo entre a administração científica e o sistema de “iniciativa e incentivo” (TAYLOR, 1990, p. 40-41) em que tenta provar, que o melhor tipo de administração em vigor antes dos sistemas de administração “científica” do trabalho é inferior a estes. Diz Taylor, que os trabalhadores das fábricas não reuniam o que ele chamou de *iniciativa* para o trabalho. Tal termo é o que se pode chamar o seu esforço, sua boa vontade e seu engenho. O sistema de “iniciativa e incentivo”, considerado o melhor tipo de administração empírica, raramente conseguia alcançar essa iniciativa, ao passo que na administração científica é conseguida em grau muito maior. Novas atribuições como: cooperar cordialmente com os trabalhadores para articular o trabalho seria importante, na visão de Taylor, para desenvolver a *iniciativa* tão cara para a eficiência do trabalho. Tratos rudimentares de organização seriam inapropriados para este incentivo.

“melhores” escolhas para defender os interesses dos empregadores, como escolher os mais dóceis ou até mesmo obter algum tipo de vantagem.

Todavia, o alvo neste momento é demonstrar o significado que esses “senhores do capital” atribuíam à lei de acidente de trabalho, à vista das ocorrências e relatos que compreendiam os acidentes de trabalho que foram registrados nos jornais em atuação na época ou sob uma análise jurídica dos autos de acidentes de trabalho. Muito atentos à sua dialética de acumulação de capital, no trato com os episódios sobre acidentes de trabalho, portavam-se, em muitas oportunidades, mesmo os empregadores de outras nacionalidades, numa indisposição em conceder os direitos devidos aos trabalhadores que se acidentavam em seus domínios.

Quando a 1ª lei de acidentes de trabalho foi promulgada, em 1919, não foram as associações ligadas à elite extrativista comercial da Amazônia, como a Associação Comercial do Pará ou a Associação Comercial do Amazonas¹⁵, que impuseram o amoldamento da norma de acordo com seus interesses específicos sobre as relações de trabalho. Em lugar de Clementino Lisbôa¹⁶ – personalidade marcante da política e econômica no Pará, diretor e sócio benemérito em 1919 da tal Associação – estava Jorge Street e seus pares, representando o Centro Industrial do Brasil e outras mais associações de classes empresariais, reconhecidas pelo inovador avanço nas tomadas de implementação industrial, como: O Centro Industrial de Fiação e Tecelagem de São Paulo.

Os representantes desses grupos empresariais estavam ligados, principalmente, à indústria têxtil de grande força produtiva nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. Em rivalidade com a indústria estrangeira, acreditavam que a valorização e protecionismo das empresas nacionais levariam o país conseguir um espaço entre as grandes nações desenvolvidas. Possuidores de um discurso voltado para o patriotismo na defesa da indústria nacional, não dissociavam, porém, o progresso brasileiro a novas condutas nas relações sociais do trabalho (BARBOSA, 2009, p. 11).

¹⁵ A Associação Comercial do Amazonas foi a similar da que estava no Pará. Fazendo parte destas associações estavam os principais comerciantes da região no período em se concentrou este estudo. Entretanto, a ACP em sua fundação que é de 1819 é bem mais anterior do que a ACA.

¹⁶ Clementino de Almeida Lisbôa (1878-1957) foi um reconhecido advogado belenense que teve grande destaque no cenário político e econômico no Pará. Seu estudo na área das ciências humanas foi realizado na Europa e, no Brasil, formou-se na Faculdade de Direito de Recife. Clementino Lisbôa foi respeitável diretor da Associação Comercial do Pará. Em 1919, quando representou os comerciantes do Pará no Rio de Janeiro, ao chegar foi homenageado com o título de sócio benemérito das ACP (Estado do Pará – Dr. Clementino Lisbôa, 21 de janeiro de 1919).

Entretanto, sem pretender apontar uma unicidade na desenvoltura dos comerciantes da outra extremidade do país, havia uma tradição colonial que os acompanhou, a qual criava “reticências” sobre novas concepções relativas ao trabalho, sendo essas táticas tradicionais de dominação marcantes nas ações de empregadores dos portos e embarcações da região Amazônica (PINHEIRO, 2003, p. 116), encarnada nas ações de seus capatazes e outros agentes.

O desenvolvimento extrativista e comercial no Pará, desde o século XIX, ganhando força nas primeiras décadas do XX, foi incentivado pelo capital inglês marcado por uma postura racionalista do trabalho, principalmente ao tempo da produção. Porém, tanto os comerciantes e companhias nacionais, como as empresas inglesas em atividade em Belém, como a “Lloyd brasileiro”, “Booth Line”, “Amazon River” ou a própria “Port of Pará” (concessionária do porto de Belém), conduziam suas ações sobre o trato com os trabalhadores e o Direito Social do Trabalho que os amparava, no limite de sua tolerância capitalista.

Para estes, era inaceitável a paralisação ou morosidade dos serviços. Os lucros obtidos pelo porto eram conquistados com a prestação de serviços de atracações, cargas, descargas e armazenamento de mercadorias, intermediados por contratos que garantiam a segurança dos produtos e a agilidade dos serviços, sob pena de multa pelo descumprimento de algum desses aspectos.

Desta forma, paralisações trabalhistas, reivindicações, greves, protestos e os acidentes que ocorriam no porto ou nas embarcações causavam sentimentos de desconfiança, desconforto, indignação e prejuízo aos empregadores. Assim, as ações destes, diante destes fatos, foram assinaladas pela mesma inspiração de lógica de dominação, a qual definia o trabalhador como uma simples peça do processo produtivo, que ao sofrer um acidente tornava-se dispensável; porém, com a lei de acidentes de trabalho, causava dispêndio aos seus rendimentos.

Essa conduta de subjugação, no entanto, foi muito presente tanto nas práticas visualizadas dos comerciantes particulares regionais e de empresas de navegações nacionais, quanto nas empresas que vieram do exterior. Muito embora a preferência dos empresários ingleses fosse contratar trabalhadores de seu país, o que era muito contestado, principalmente pelos estivadores, as ordens seguidas pelos seus agentes, ingleses ou não, estavam muito próximas às lógicas de dominação tradicionais, marcadas pelo empirismo na organização e efetuação do trabalho.

Se por um lado as resultantes de políticas legislativas nacionais que visavam interromper o elã amotinador que paralisava as atividades portuárias e de navegação eram convenientes a estes segmentos da elite comercial que atuavam no Pará, por outro, com a suspensão do serviço, o ressarcimento do trabalhador acidentado, materializado em cifras e cuidados médicos e farmacêuticos, tornara-se um desconforto para os patrões, inconformados em ter de ceder valores para um trabalhador que se tornara inerte por sua própria ação descuidada e causador da interrupção do trabalho para que lhe fossem prestados os devidos cuidados conforme a lei.

Submetidos à Legislação Social do Trabalho, aqui observada sobre a norma de acidentes de trabalho de 1919, os empregadores estudados nas fontes, normalmente, não conseguiam desvencilharem-se da objetividade e pragmatismo da lei. Quando ocorria um acidente em suas embarcações ou no porto, pouco poderia se fazer para impugnar o fato, pois o “Risco profissional”, orientador da legislação retirou o caráter culposo da norma que, anteriormente à sua promulgação, beneficiava o patrão que dificilmente passaria a ser responsabilizado pelo acidente, já que poucas vezes a culpa recaía sobre ele.

Observou-se nos autos de acidentes de trabalho estudados, desde o iniciar do inquérito policial (comunicação do acidente) até o seu desfecho (conclusão do processo), que não era regular a suspensão dos inclusos policiais. Poder-se-ia acontecer, no entanto, o seu arquivamento, geralmente a pedido do promotor público, quando a perícia desqualificava o acidente como indenizável.

O pedido de arquivamento por desqualificação do acidente como indenizável era requerido pelo Ministério Público, quando em face aos laudos periciais, que atestavam o acidente como um que não poderia ser enquadrado em acidente que justificasse ser ressarcido, como revela o requerimento direcionado ao Juiz de Direito a seguir:

O segundo promotor público requereu a v. Ex o arquivamento dos inclusos autos policiais, por acidente de trabalho, de que foi vítima Antonio Raymundo de Lima quando trabalhava por conta de M Castello, porque em face do laudo pericial, não se trata de um acidente sujeito a indemnização, nestes termos pede deferimento.¹⁷ Auto de arquivamento de acidente de trabalho. Vítima Antonio Raymundo de Lima (informação verbal).

¹⁷ Auto de Arquivamento de acidente de trabalho, em que foi vítima Antonio Raymundo de Lima. Centro de Memória da Amazônia. Fundo: Tribunal de Justiça do Pará. Série: Civil. Subsérie: Acidente de trabalho, 4ª vara cível, Cartório Leão, 1929.

Fora esse aspecto, geralmente, os processos transcorriam normalmente, sem muitos imprevistos. Tentar assegurar o não pagamento da indenização não foi fácil para os empregadores das categorias estudadas. Entretanto, isso não os impedia de coagir o trabalhador a não buscar auxílio para iniciar o procedimento, de desqualificar o acidente e de negociar a indenização, sendo esta última instância, essa legal, conforme a lei de acidentes.

A empresa de navegação “Lloyd Brasileiro”¹⁸ contratou o estivador paraense, Américo da Costa Filho, de 22 anos de idade, para desempenhar a função de “carvoeiro”, em substituição a outro trabalhador desligado de seus serviços, a bordo do vapor “D. Pedro I”¹⁹.

Em viagem para o Rio de Janeiro, no dia 29 de abril de 1927, conforme relatado no auto, quando se encontrava de “quarto”²⁰, passando o carvão da carvoeira para frente da caldeira, sofreu uma forte pancada proveniente da queda de uma das “pedras” de carvão sobre seu dedo polegar direito.

Por conta do trauma, segundo o exame médico de incapacidade resultante do acidente de trabalho realizado em 24 de agosto do ano corrente (cento e dezessete dias depois do acidente) no Instituto Médico Legal, o diagnóstico de Américo Filho foi que ele sofreu uma anquilose na articulação interfalângiana e uma atrofia no dedo do polegar direito, além de ser encontrada uma cicatriz proveniente de uma intervenção cirúrgica que o amputou.

O decreto de regulamentação da lei de acidentes de trabalho de 1919, no art. 7, classificou essa consequência de acidente como: “incapacidade parcial e permanente”, em que o acidentado conviverá com a diminuição do trabalho por toda a vida. Retornar-se-á a esta questão mais adiante.

¹⁸ A Lloyd Brasileiro foi uma empresa de navegação que tem uma especial participação na história da marinha mercante brasileira com mais de 100 anos de existência. Teve uma totalidade aproximada de mais de 300 (trezentas) embarcações, sendo possível dizer que empregou mais de 40 mil entre serviços diretos e indiretos. Pensada ainda no império, foi fundada no início da república pela iniciativa privada, sendo que durante esse tempo a existência oscilava entre ser uma empresa de capital privado ou estatal. A Lloyd brasileiro aparece nas fontes deste estudo em várias contendas com seus trabalhadores, uma referência significativa para perceber as relações de trabalho neste “mundo” que se está estudando.

¹⁹ Acervo do Centro de Memória da Amazônia da Universidade Federal do Pará (CMA/UFPA). Fundo: Tribunal de Justiça do Estado do Pará. Série: Civil. Sub-série: Acidente de trabalho. 4ª Vara Cível - Cartório Leão.

²⁰ Expressão de organização de serviço de bordo, o “quarto” designava que determinados tripulantes estavam de serviço atuando em suas funções, enquanto outros, que exerciam as mesmas funções, no mesmo momento, estavam de folga. *In*: <https://www.marinha.mil.br/tradicoes-navais/organizacao-de-bordo>.

No dia seguinte ao exame, Américo compareceu ao gabinete da chefatura de polícia para prestar depoimento sobre o acidente. Disse que a pancada que sofrera fez com que seu dedo logo inchasse e que procurou o médico de bordo, declarando, assim, o encontro: “me passou umas pinceladas de iodo e disse deveria voltar ao trabalho”²¹.

Não satisfeito, sofrendo com as dores e imaginando o desconforto que seria o retorno ao trabalho, procurou o chefe máquinas dizendo-lhe que não poderia retornar ao trabalho. Contudo, a resposta deste agente estava em consonância com a do médico de bordo. Disse-lhe que: “aquilo não tem importancia e que fosse acabar o seu quarto”²².

As fontes que trazem relatos da empresa Lloyd Brasileiro, nestes termos, são bastante próximas. Condutas verificáveis por intermédio das ações de seus agentes com relação aos seus empregados mostram que não havia apreço à dignidade do trabalhador, que era considerado como qualquer componente da produção e, se caso estivesse “defeituoso”, deveria, se possível, ser substituído o quanto antes, desconsiderando humanidade neste segmento.

Não obstante, estes agentes que assimilavam as ordens de seus patrões, avaliadores em primeiro plano dos queixosos, consideravam nestes uma característica humana negativa que não se encontrava similaridade em peça mecânica alguma. Tendiam a reconhecer de imediato a inclinação à dissimulação e o dolo de quem buscava, segundo eles, oportunamente, interromper suas atividades e ser beneficiado com indenização proveniente da lei.

Isso ocorria, principalmente, nos casos em que o trauma carecia de um tempo maior para se mostrar sério o suficiente para interromper a produção. As queixas de um trabalhador, até que o inchaço, a amputação ou a necrose mostrassem o contrário, eram desqualificadas, resultantes da indolência, vadiagem e do oportunismo que seriam próprios da classe subalterna. Porém, esta mesma pancada, que recebeu como cuidados algumas pinceladas de iodo, resultou em uma necessária intervenção cirúrgica que amputou o dedo do estivador-carvoeiro.

O médico de bordo do “D. Pedro I”, o profissional capacitado a avaliar as possíveis consequências que poderiam ocorrer, caso Américo permanecesse trabalhando, assumiu a função de advogado da empresa, preocupado, unicamente, com aquilo que ele acreditava ser os interesses da Lloyd, ao informar ao acidentado, depois

²¹ Auto de declaração de Américo Costa Filho. Autos de Arquivamento em que foi vítima Américo Costa Filho, p. 9.

²² Ibidem.

de prestar os “cuidados” que o caso requeria, que ele não deveria entusiasmar-se, pois o caso não era para indenização, já que o acidentado não estava registrado nas fileiras da companhia. Contudo, esqueceu-se o “advogado” do que constava no Art. 5 do decreto 13.498/1919, que regulamentava sobre a disposição de pagamento de indenização:

O operário é o indivíduo que, sem distinção de sexo ou idade, que presta serviço para outrem, a título oneroso, gratuito ou de aprendizagem, permanente ou provisório, fóra de sua habitação, nas indústrias e serviços mencionados no título III [...]. (informação verbal)

Para a lei, não importava se o trabalhador estava presente nas fileiras dos registros da empresa, se quando recebeu o acidente estava prestando serviço para outrem, fosse o serviço remunerado, gratuito ou a título de aprendizagem e, ainda, fosse efetivo ou temporário. Todo acidente produzido por diversas causas, involuntárias ao exercício do trabalho, era digno de indenização.

O que tudo indica é que o carvoeiro não poderia ser substituído de imediato, já que estavam no meio de uma viagem, porém aproveitando-se do mesmo fato, longe de qualquer apoio ou esclarecimento, a “empresa” contou com a ingenuidade do trabalhador e buscou coagi-lo a não procurar auxílio policial ou judiciário para receber qualquer compensação. Segundo o “doutor”, o fato de o trabalhador não ser registrado como efetivo na empresa era determinante para não existir qualquer compromisso de ressarcimento e que de “nada podia reclamar”.

De certa maneira isso ocorreu, pois o procedimento só foi aberto três meses depois do acidente, contrariando o que regulamentava o Art. 19 da lei 3.724/1919: “Todo accidente de trabalho que obrigue o operário a suspender o serviço ou se ausentar deverá ser imediatamente comunicado a auctoridade policial do lugar”, e o que constava no Art., 45 o Decreto de regulamentação da lei:

Recebidos pelo juiz competente o inquerito e documentos de que trata o § 1º do art. 43, será imediatamente instaurado o processo judicial, que deverá ser encerrado no prazo do doze dias, contados da data do accidente. Findo esse prazo, será proferida sentença e ordenado o pagamento devido pelo accidente (BRASIL, Art. 45. Decreto 13.498, 1919).

Foi concedida a Américo apenas uma promessa do imediato do “D. Pedro I” sobre a sua reintegração a bordo, quando estivesse curado, o que, evidentemente, não aconteceu.

Evidencia-se aqui, uma contradição muito clara entre as estratégias de “racionalização” do trabalho no Brasil, que deveriam ser aplicados, não apenas nas fábricas, mas também nas atividades de transportes e no planejamento urbano. A lei 3.724/1919 encarnava princípios em que os trabalhadores, além de serem capacitados ao serviço, receberiam direitos sociais e morais para internalizarem aspectos de disciplina para um melhor desempenho e eficiência no processo laboral (WEINSTEIN, 2000, p. 24).

No entanto, apesar do benefício das ações legislativas em buscarem conter a animosidade coletiva do trabalhador brasileiro e, indiretamente, a eficiência da produtividade e adesão desses trabalhadores para serem melhor dirigidos, os patrões respondiam de maneira indiferente às justas expectativas daqueles que estavam na base da produção.

O ano era 1927 em que Américo sofreu o acidente no vapor D. Pedro I, porém, os sistemas “científicos” para melhor produção do trabalho, já bastante difundidos e apesar de não serem amplamente implementados, eram reconhecidos pelos empresários que foram favoráveis às leis sociais do trabalho, mas estavam ausentes no dia a dia das embarcações (estendendo-se aos serviços de estiva), como era o caso do “D. Pedro I” da Lloyd Brasileiro.

Em primeiro lugar, o acidentado era estivador, foi contratado para trabalhar como carvoeiro. O fato de ele desempenhar outras atividades profissionais não é a questão. O significativo foram os “superintendentes” contratantes acreditarem que o trabalho de um carvoeiro, ou qualquer outra função similar, poderia ser realizado por qualquer outro profissional sem prévio treinamento.

Em segundo, a supervisão de “superintendentes” estava aplicada de forma ineficiente e inadequada, segundo os parâmetros científicos. A hierarquização das funções no “D. Pedro I” desconsiderava que a fiscalização do processo do trabalho deveria, segundo as estratégias de organização de eficiência, estabelecer regras, modelos capazes de melhorar a produtividade por intermédio do “dueto” tempo-movimento.

O sistema desenvolvido por Taylor (1990) implicou em impor novos encargos e responsabilidades aos “gerentes”, em que eles deveriam reunir conhecimentos e aplicar

normas e condutas úteis sob aspectos científicos, que proporcionassem a iniciativa que o trabalhador negava-se a oferecer, mesmo com a melhor organização do sistema de “iniciativa e incentivo” (anterior ao sistema científico).

Entre as atribuições destes representantes do empregador estavam:

[...] Selecionar cientificamente, depois treinar, ensinar e aperfeiçoar o trabalhador. No passado ele escolhia seu próprio trabalho e treinava a si mesmo como podia; cooperar cordialmente com os trabalhadores para articular todo o trabalho com os princípios da ciência que desenvolvida [...] (TAYLOR,1990, p. 40).

Observando o contrato e a atividade realizada próxima à caldeira do “D. Pedro I”, dentro daquilo que é possível visualizar, segundo as referidas atribuições dos “gerentes” implementadas pela administração “científica”, não havia nenhuma preocupação em aplicá-las, possivelmente pelo seu desconhecimento.

Caso houvesse uma supervisão adequada referente à forma como serviço que o estivador-carvoeiro estava realizando, não seria Hermínio Gomes, auxiliar de máquinas, que mal sabia o nome do acidentado, a sugerir que o acidentado buscasse o médico de bordo.

Orlando Ramos, o imediato do vapor, assim como o chefe de máquinas (nome não mencionado no auto) só tiveram ciência do fato tempos depois, quando se revelou a verdadeira atribuição desses “superintendentes”: agir com excesso de autoritarismo para manter os trabalhadores no serviço e depois do “estrago” feito, refrear o ímpeto reivindicatório de uma possível indenização por intermédio da coerção, intimidação e da desqualificação do fato como indenizável.

O que se quer aqui não é fazer uma apologia aos sistemas de reorganização do trabalho elaborados a partir da obra de Frederick Taylor, escrita em 1911, e de Henry Ford, que buscou identificar e desobstruir os “gargalos” do processo de produção envolvendo, para isso, princípios “científicos”, nem tão pouco empurrar um método de organização do trabalho pensado para uma fábrica, em um ambiente náutico de transporte ou portuário.

Na verdade, consideram-se válidas as críticas de alienação física e psicológica que as tarefas simplificadas e repetitivas causaram, além do acentuado índice de exploração a que foram submetidos os trabalhadores inclusos nestes sistemas.

Ademais, estes sistemas deveriam nortear as desenvolturas de trabalho presentes não só nas fábricas, mas como disse Bárbara Weinstein: devem ser “aplicados seja ao

trabalho na fábrica, seja à administração, ao transporte ou ao planejamento urbano” (WEINSTEIN, 2000, p. 23). Assim, assevera-se que os princípios “científicos” do trabalho, elaborados por estes pensadores e que faziam parte da essência da legislação de acidente de trabalho, eram componentes do pensamento das organizações industriais do Brasil, porém, a aplicação destes elementos, nestas atividades, era negligenciada.

A “cooperação” entre empregador-empregado, a que este estudo se refere e que foi observada principalmente no sistema de controle do trabalho conhecido como fordismo, estava relacionada, de forma indireta, à observância do processo de produção em si, ou como uma anomalia do mesmo (referente ao acidente de trabalho), que é identificada nas criações de leis sociais do trabalho promulgadas a partir do final da segunda década do século XX, que tinham em sua essência a intenção de efetivar uma relação mais “branda” com os trabalhadores, com intuito de integrá-los a uma “nova” estratégia de disciplina no trabalho e conter o envolvimento da classe produtiva aos movimentos reivindicadores presentes no período.

Entretanto, na prática, no dia a dia dos serviços, na maioria das vezes o procedimento adotado pelos agentes do patronato das embarcações, nas ocorrências relacionadas aos possíveis pagamentos de indenizações por acidente de trabalho, foram tentativas de burlar a lei, desclassificar o acidente e, em último caso, diminuir ao máximo o valor a ser pago.

Antes de chegar ao desfecho da história de Américo, o que acontecerá no próximo capítulo, quando será feita a análise do ponto de vista do trabalhador, pode-se contar ainda mais sobre o empenho dos “agentes” no intuito de garantir o rendimento esperado por seus patrões, mas agora será percebido nos depoimentos, numa tentativa de depreciação do fato.

O Rio Grande Sul era o objetivo do vapor “D. Pedro I”. Antes disso, atracou no porto do Rio de Janeiro. O imediato do vapor, Orlando Ramos, um dos funcionários escolhidos pelo comandante do vapor (CERTIDÃO DE PORTARIA, 1927, p. 5), em resposta à solicitação para prestar depoimento sobre o episódio, disse que Américo Costa filho pertenceu à guarnição do vapor, tendo entrado no porto de Belém por falta de tripulante, que havia desembarcado, e que nessa função permaneceu até o desembarque no porto do Rio de Janeiro Auto de declaração de Ramos (AUTO DE DECLARAÇÃO DA VÍTIMA, 1927, p. 11).

Disse que por ocasião do desembarque de Américo, foi dado a ordem que ele fosse até a sede da companhia para se identificar e ser registrado, conforme dispositivo

regulamentar da empresa. Contudo, afirmou que, até aquele momento, desconhecia o fato de que o estivador-carvoeiro havia sofrido um acidente próximo à caldeira, como o queixoso afirmava, e sim, que em seu retorno a bordo observou que se apresentou com uma grande inflamação no dedo polegar direito, explicando que havia sido proveniente de uma pancada que sofrera no serviço da empresa, na embarcação Auto de declaração de Ramos (AUTO DE DECLARAÇÃO DA VÍTIMA, 1927, p. 11).

Américo permaneceu no Rio de Janeiro, enquanto o “D. Pedro I” seguiu seu trajeto até o Rio Grande do Sul. Ao retornar ao porto do Rio, Ramos relatou que a inflamação no dedo de Américo havia se intensificado. A partir daí, disse em seu depoimento que a empresa “Lloyde Brasileiro” tem responsabilidade com seus empregados e que o próprio comandante do vapor se condeou com a situação do carvoeiro, cedendo-lhe uma guia atestando que ele era marítimo da empresa, para que pudesse ser atendido no Hospital Marítimo, onde foi operado Auto de declaração de Ramos (AUTO DE DECLARAÇÃO DA VÍTIMA, 1927, p. 11).

A respeito do comandante, pode-se dizer que não entendia o caso, da mesma forma que os demais funcionários chamados para declarações, que a lesão do carvoeiro não se tratava de um acidente ocorrido em seu navio. Depois da chegada a Belém, quando soube que Américo recebeu ordem para embarcar no navio pelo imediato, em seguida deu uma contraordem para que se retirasse do navio (AUTO DE DECLARAÇÃO DA VÍTIMA, 1927, p. 12).

Além disso, o comandante do vapor, enquanto autoridade equivalente a uma autoridade policial, deveria iniciar o inquérito, auxiliado por dois outros tripulantes, enviando-o num prazo de cinco dias para o juiz do lugar da sede da empresa (letras b, c e d do Art. 43 do Decreto 13.498/1919).

Juntamente com o procedimento, deveriam ser enviados o atestado médico; declaração das consequências verificadas ou prováveis do acidente e indicação da época em que seria possível conhecer o resultado definitivo do acidente, assinados, obrigatoriamente, pelo médico de bordo.

Entretanto, nenhuma dessas regulamentações foram atendidas. Todos esses funcionários, o que parece, de forma combinada, declararam que o evento não deveria ser reconhecido como um acidente de trabalho. É possível que por conta da ordem que dizia que o inquérito deveria ser enviado para o juiz da cidade em que estava localizada a sede da empresa, o comandante passaria por certo desconforto com seus patrões, pois um trabalhador que não estava registrado na companhia sofrera um acidente a bordo.

Orlando ramos concluiu assim suas declarações a respeito do fato:

[...] que este facto não teve abordo o character official de accidente, tanto que o houvesse tido a companhia tel-o-ia amparado quando lá se apresentou; que o queixoso, como já disse, não é identificado na companhia, pois ia fazel-o quando desembarcou (AUTOS DE PERGUNTAS FEITAS A ORLANDO RAMOS, p. 11).

Os demais depoimentos dos funcionários escolhidos pelo comandante harmonizaram-se com o de Ramos. Levando em consideração que além do imediato, o cabo de máquinas, Hermínio Gomes Alberttino, e o foguista, Messias da Costa, todos eram pernambucanos e residiam no próprio vapor onde trabalhavam, seus relatos convergiam a incutir que o acidente na carvoeira foi fruto de dolo de Américo, ou que não teria a mesma gravidade para tamanha inflamação.

No caso de Alberttino, disse que estava de quarto juntamente com o queixoso no momento do acidente, porém não sabe como poderia ter sido produzido o acidente Auto de declaração de Hermínio (1927, p. 13). Todos os três depoentes tentam sustentar o acidente não tinha base legal para ser indenizado, além de que, por não fazer parte dos registro da empresa, não deveria receber qualquer ressarcimento.

É muito curioso perceber que a maneira como foram direcionadas as declarações foi de forma “aberta”, ou seja, poderiam dizer qualquer coisa sobre o que sabiam do fato. O que parece é que houve uma estratégia de combinar os depoimentos visando desqualificar o acidente.

O que aparenta é que esses depoentes pernambucanos, também pelo fato de serem funcionários “graduados” (excetuando o foguista Messias da Costa e residentes de bordo), estavam acordados com os interesses da empresa, haja vista que foram estes os enviados pelo comandante quando lhe foi solicitado as testemunhas para declarações sobre o fato. Não foram escolhidos para esse fim, entre os tripulantes que arrecadaram em favor do acidentado a quantia de 80\$000 (oitenta mil reis) (Auto de declaração da victima. Autos de archivamento de accidente de trabalho de Costa Filho (1927, p. 9).

Porém, a sentença foi concluída a favor do acidentado, pois os esforços para coagir Américo e desqualificar o acidente não obtiveram resultados positivos. Por isso, o que restou foi acordar com o acidentado, por intermédio do promotor público em um custo menor para empresa.

O cálculo da indenização, nos casos classificados como: “parcial e permanente”, como foi julgado o acidente de Américo, em que foi diminuído do trabalhador a

capacidade para o trabalho para o resto da vida, era realizado da seguinte forma: paga de 5% a 60% a que teria direito se caso o acidente fosse classificado como “total e permanente” (invalidez absoluta e incurável para qualquer serviço), considerando o cálculo a natureza e extensão da incapacidade, tendo em vista certos elementos como: faculdades de trabalho que subsistiram depois do acidente, capacidade de adaptação para outra profissão, segurança e acomodação a mesma profissão e outros.

O polegar direito quando amputado, segundo a tabela de porcentagem para o pagamento de indenização por acidente de trabalho, estipulava de 25% a 40%, do valor caso fosse classificado como “total e permanente”.

Considerando que o pagamento da indenização para os casos classificados de “total e permanente” deveria ser feito pela soma igual ao salário de três anos (Art. 19, decreto 13.498/1919) e que o salário anual representava trezentas vezes o salário diário do trabalhador pode-se estimar quanto poderia ser o valor da indenização de Américo Filho:

Quadro 3 - Indenização total e permanente

Salário diário	Salário anual em 3 anos (3 X 300)	Indenização total e permanente
5\$000	3 X 300	4:500\$000

Fonte: Quadro criado a partir do decreto de regulamentação da lei de acidentes de trabalho.

Quadro 4 - Indenização parcial e permanente (mínima e máxima)

Indenização mínima (20% de 4:500\$000)	1:125\$000
Indenização máxima (40% de 4:500\$000)	1:800\$000

Fonte: Quadro criado a partir do decreto de regulamentação da lei de acidentes de trabalho.

Um conto, cento e vinte e cinco mil réis (1:125\$000); um conto oitocentos mil réis foram as balizas da possível indenização de Américo, a qual o juiz de acidentes de trabalho poderia determinar que a empresa “Lloyd Brasileiro” pagasse ao carvoeiro. No entanto, durante o decurso do processo, caso houvesse acordo entre as partes, seguidos da homologação do juiz, o processo seria concluído (§ 2º, art. 45, Decreto 3.724/1919).

Naturalmente, quando as investidas de interromper o curso da indenização de acidentes de trabalho eram frustradas, restava usufruir da própria lei que os empregadores tentavam colocar obstáculos para não ceder os valores de ressarcimento, por intermédio de um acordo com o acidentado.

1:450\$000 (um conto, quatrocentos e cinquenta réis) foi o valor pago pela empresa “Lloyde Brasileiro” a Abelardo Estavam da Costa Cruz, promotor público, assistente judicial de Américo Costa Filho, por intermédio do advogado da companhia de navegação, Brito (1927, p. 2).

Assim, a “Lloyd” conseguiu um acordo que lhe rendeu um abatimento, caso a indenização chegasse ao valor máximo de 350\$000 (trezentos e cinquenta mil réis). Esta era, geralmente, a trajetória percebida nos autos de acidentes de trabalho, quando havia a possibilidade, pelo menos no ponto de vista dos patrões, em impedir o ressarcimento da pecúnia dos acidentes de trabalho: coagir, desclassificar ou pelo menos, em última instância, fazer um acordo para que as perdas sejam menores.

Muito embora seja fato que dificilmente um acidente proveniente da ação laboral não iniciasse um processo policial e que a conclusão do mesmo não resultasse em pagamento à vítima, dando a falsa convicção que não havia rechaço dos empregadores, na verdade existiram resistências em não conceder a indenização aos acidentados do trabalho. Sobre esta afirmação, acredita-se que ela vai além dos recintos das embarcações e do cais do norte do país, mas são neles que este estudo pode contar parte dessa história das relações deste mundo do trabalho.

A lei de acidente de trabalho, promulgada em 1919, foi acompanhada de vários sentidos, significados e utilizações por vários componentes da sociedade brasileira. Seu surgimento é de grande importância para entender os diversos interesses dos grupos existentes no início do século XX.

A princípio, a norma de acidentes do trabalho foi rogada por aqueles que eram os mais interessados em uma legislação capaz de atender às demandas acidentais que ocorriam nos domínios laborais: os trabalhadores.

Entretanto, sua criação não era admitida pelas classes dominante do país, apenas quando as mudanças e transformações econômicas e sociais abateram a estrutura capitalista ortodoxa. A representação das classes dirigentes reconsiderou que as leis sociais do trabalho poderiam ser empregadas com o propósito de manter o domínio sobre a classe trabalhadora e, ainda assim, manter o aumento eficiente da produção.

Desta maneira, foi necessário inaugurar a participação do Estado nas relações de trabalho. Ao poder Estatal, esta atribuição foi significativa para consolidar sua legitimidade e, por isso, passou a legislar sobre o Direito Social do Trabalho, fiscalizando e controlando a aplicação das leis por intermédio de seus agentes (juízes, promotores, “delegados” de polícia e outros).

Entretanto, estratégias políticas dos grandes empresários nacionais conseguiram conter a ação do Estado, adequando a norma aos seus interesses, justificando que a lei de acidente de trabalho, a qual os legisladores queriam promulgar, não se harmonizava com a realidade do país.

Finalmente, ao perceber o significado e a utilização da lei de acidentes de trabalho pelos empregadores da atividade de movimentação de carga, descarga e transporte de mercadorias quando da promulgação desta norma, viu-se o quanto a atribuição era diferente do propósito para o qual ela foi elaborada. Esclarecida boa parte dessas contradições, pode-se partir para o capítulo que trará o significado e aproveitamento dos trabalhadores das referidas atividades ligadas a esta legislação tão significativa da história do trabalho na capital do Pará.

4 A APROPRIAÇÃO DA LEI

4.1 Os “Duques” do Porto e das embarcações

Um cachorro philosopho - "1º estivador" é o apellido do cachorro Duque, um cachorro vagabundo, mas que não é desses vagabundos comuns. Pertencia a um estivador do Sindicato, mas não se sabe porque cargas dagua um dia abandonou o dono, passando a viver nas ruas. Não abandonou a vida da estiva, pela qual mostrou sempre affeição, bem como pelo Sindicato e seus membros. E assim é todos os dias ás 6:12 da manhã, Elle está no "ponto", assiste a "tirada" do pessoal e depois segue á frente da turma, sendo o primeiro que entra a bordo. Dahi o seu apellido. Como os vagabundos, não tem casa, dorme em toda parte, ás vezes em casa de alguma mulher que mantém relações com estivadores; mas a hora regimental, está no "ponto" para "trabalhar". Os sócios do Sindicato dos estivadores tem-lhe grande amizade, amizade que o "1º estivador" sabe corresponder com pulos e latidos (JORNAL ESTADO DO PARÁ, 1921, p. 2).

Aqui se tentará concluir este estudo ao responder duas questões fundamentais, as quais só poderiam ser compreendidas depois de serem concluídas as análises desenvolvidas nos capítulos anteriores: a primeira, qual o significado da lei 3.724/1919 para os estivadores e marítimos que atuavam no Porto de Belém e nos serviços de transporte de mercadorias durante o período em que a lei estava em vigor, de 1919 ano de sua promulgação e 1934 quando outra lei a substituiu? A segunda, que é em decorrência da primeira, como estes trabalhadores se apropriavam da referida lei ao sofrerem um acidente quando prestavam seus serviços a outrem?

Como se viu até o momento, quem for se aventurar em formular respostas para tais, não terá uma tarefa simples, ao contrário, deverá mergulhar em um universo intrincado, cheio de contradições, em que quanto mais se desce a profundidade de suas implicações sociais e políticas mais denso e complexo será entender o processo histórico e desenvolver a lógica histórica para formular suas conclusões.

Diante das críticas de se tratar de disciplina empirista e idealista, a história, porém é “apologicamente” defendida pelos seus mais ilustres representantes, como Thompson (1981). Em sua crítica ao pensamento de Althusser, em destaque no capítulo VII, o chamou ironicamente de “intervalo”. Assim, é apresentado o quanto a lógica da histórica é diferenciada das demais ciências e, desde que não seja produzida em um partidarismo despudorado ou de forma anacrônica, não pode ser classificada como mecanicista, mas é digna de que os historiadores recortem seus períodos, selecionem suas fontes, escolham seus sujeitos históricos, elaborem suas questões para interrogar as fontes, formulem suas conclusões, apresentem suas produções, e não há nada de

mecanicista em olhar para o passado com suas escolhas próprias, pois nenhum historiador é imparcial totalmente.

Porém, estamos cientes que aquilo que o historiador persegue e que é inalcançável (entender o processo histórico em sua totalidade) é o que o fascina, que o inquieta e lhe aprisiona entre as mofentas páginas das fontes que relutam em dizer-lhe algo de forma direta. Dessa maneira, ao tentar manter em suas mãos e, quando o pressionam para ter certeza de que realmente o capturou, sente fugir entre os dedos, pois é fluido e não pode ser engaiolado. Na verdade, um discurso dinâmico e inquieto está sempre dialogando consigo mesmo, com o passado, com presente e com a perspectiva do futuro.

Da mesma maneira, dialoga com as estruturas culturais e políticas em que tudo deve ser indagado, questionado, mas com as interrogações corretas poderá ver escorrer entre as pedras uma porção de “água viva” e retê-la em seu cantil mental, mas caso utilize o “cajado” da impaciência e da presunção da cientificidade inadequada verá o quanto o deserto da produção é grande e quanto terá que rodeá-lo várias vezes até chegar à “terra prometida”.

O envolvimento muito mais com as fontes do que com conceitos e modelos históricos pré-concebidos é uma conduta marcante neste trabalho, uma disposição proposital, buscada desde o início da pesquisa. A inventividade e subjetividade dos sujeitos deveriam ser preservadas até onde fosse possível, para que não fossem ocultadas pela teoria que, naturalmente, não daria conta de explicar.

O que se observa nas fontes é um cotidiano multifacetado desses trabalhadores que estão sempre em construção e reconstrução em criatividade intensa, reivindicando ou acordando seus interesses com aquilo que tinham em mãos. São verdadeiros autores de suas vidas, conforme suas possibilidades de luta, de barganha e de consciência, algo que talvez os sistemas ou modelos rígidos da história tornariam desvanecido. Este é um procedimento que tem como influência, inegavelmente, Edward Thompson.

Ao que diz respeito a essa produção, a consciência da autoria deste estudo encontrou paz ao amadurecer que a concepção histórica, da forma como se relaciona com os seus objetos é, em grande medida subjetiva. Assim, obteve-se tranquilidade e liberdade de investigar as evidências e demonstrar empatia ao dar eco às vozes dos trabalhadores da estiva e do transporte de mercadorias da Belém pós-expansão da economia da borracha, sem que o espectro estruturalista interfira na lógica aqui escolhida.

Desta forma, deixando de lado os disparates do filósofo francês (Althusser), permitiu-se interrogar, por exemplo, sobre a história de um outro "filósofo", o cão "Duque", o "Cachorro filósofo", texto descrito na epígrafe deste capítulo e que é uma fonte que proporciona uma evidência sustentável da historicidade vivida dos trabalhadores investigados aqui.

A expectativa é que se contará a maneira que o animal pensa. No entanto, mais que isso, ele (o autor da nota) surpreende apresentando "Duque", um cão que é curiosamente apelidado de "1º estivador". Observa-se que o autor quis fazer uma relação sutilmente intrínseca com o trabalhador, chamado por ele de vagabundo incomum, que abandonou o seu dono (seu patrão), mas que é visto diariamente na estiva. Amigo dos sócios do sindicato dos estivadores e de prostitutas, diz.

Duque parece, na perspectiva humana, um estivador que preferiu abandonar o trabalho, mas que vivia envolvendo-se nas demandas entre os patrões e o serviço, além de conviver com práticas imorais (como a prostituição, jogos e consumo de álcool). Duque foi um cão escolhido para representar este trabalhador, e tanto uma postura, quanto a outra, eram vistas como atitudes de "vagabundos", desordeiros e imorais.

Cientes das adjetivações impostas pela sociedade moralizante do trabalho belenense e buscando sobreviver diante de tanta exploração, os "duques" do Porto de Belém e das embarcações praticaram suas táticas de resistências no âmago da teia constituída para mantê-los sob custódia. Este trabalho é uma tentativa de exercitar alteridade em ouvir o "outro" numa relação dialógica, no nível das práticas cotidianas que se relacionam com a cultura dos agentes dirigentes da sociedade, em que as informações transmitidas aos sujeitos marcados pela cultura popular são ressignificadas, mostrando-se receptores ativos.

Em outras palavras, as práticas cotidianas já observadas e as que serão vistas neste trabalho se correlacionam com o sentido que os trabalhadores elencados compreenderam e se apropriaram da primeira lei de acidentes de trabalho do autor, sobre as táticas de operações informa:

Tem constantemente que jogar com os acontecimentos para os transformar em "ocasiões". Sem cessar, o fraco deve tirar partido de forças que lhe são estranhas. Ele o consegue em momentos oportunos onde combina elementos heterogêneos [...], mas sua síntese intelectual tem por forma não um discurso, mas a própria decisão, ato e maneira de aproveitar a "ocasião" (CERTEAU, 1998, p. 47)

Quando Certeau (1998) se interroga sobre o estudo das práticas sociais, ele estabelece o modelo que inclui as “estratégias” e as “táticas” (modelo polemológico) para verificar o movimento dos sujeitos e como estabelecem suas práticas. É dessa maneira que ele define as “estratégias”:

Chamo de “estratégia” o cálculo das relações de forças que se torna possível a partir do momento em que um sujeito de querer e poder é isolável de um “ambiente”. Ela postula um lugar capaz de ser circunscrito como um *próprio* e portanto capaz de servir de a uma gestão de suas relações com uma exterioridade distinta. A nacionalidade política, econômica ou científica foi construída segundo esse modelo estratégico (CERTEAU, 1998, p. 46).

As “estratégias” então partem de um lugar próprio, físico, um lugar que enuncia o conhecimento cultural e onde transitam os sujeitos ordinários, os quais não controlam as estratégias, porém destes originam-se as “táticas” que são as ações de golpes e astúcias no campo do “inimigo”, tendo como aliado o tempo, a ocasião em que o olhar estratégico está ausente e, assim, se utiliza das próprias forças adversárias para efetuar suas operações.

Partindo do princípio que a lei de acidentes de trabalho foi estrategicamente constituída por culturas políticas e sociais estranhas à cultura popular dos trabalhadores, dois aspectos são relevantes para compreender as operações ordinárias ou cotidianas dos sujeitos sociais aqui estudados: Primeiro, as implicações integradas na constituição e na utilização Decreto 3.724/1919, que tinham como propósito principal contribuir para assegurar o poder econômico e social dos dirigentes e manter o controle sobre da classe trabalhadora.

As fontes coletadas, notas de jornais e autos de acidentes de trabalho evidenciam que os estivadores e marítimos, de forma geral, estavam cientes dos limites da lei. Entendiam de onde esta legislação advinha e que as indenizações calculadas a partir de seus salários diários não cobriam os prejuízos físicos, econômicos e trabalhistas causados pelos acidentes. O trabalhador, geralmente amputado de algum membro, teria que conviver com consternação de um corpo mutilado, com as perdas de valores provenientes de seu salário e com a possibilidade de não mais se adequar em sua profissão ou em qualquer outra.

Em segundo, a interação do trabalhador com a expectativa e a imposição do patrão diante do acidente. Como se demonstrou no segundo capítulo deste estudo, em diversas oportunidades cogitavam os empregadores em não prover o pagamento das indenizações, coagiam, desqualificavam o acidente e, finalmente, quando as duas

primeiras investidas não davam resultado, partiam para o acordo com o trabalhador acidentado, conforme descrito na lei de acidentes.

São nesses cenários estratégicos que se pode visualizar as práticas ordinárias dos trabalhadores aqui estudados, suas táticas que reorganizaram o que lhes foi imposto, táticas de sobrevivência que não têm como propósito a recusa da submissão das estratégias, mas maneiras de fazer que golpeiam as estipulações da lei e a expectativa de seus patrões.

É bem certo que a praticidade da lei 3.724/1919, como foi desenvolvida no capítulo 2, limitou a ação dos empregadores em tentar burlar, de alguma forma, o que estava definido em regimento, além de encorajar o trabalhador acidentado a buscar seus direitos.

À vista disso, os processos de acidentes de trabalho transcorriam, desde o momento do acidente, passando a comunicação, exames (médicos e de sanidade) até o pagamento da pecúnia, de maneira trivial, sem muitas intercorrências. Em alguns casos, porém, quando os sujeitos arrolados tinham a oportunidade de reclamar, ou às vezes burlar a lei, utilizavam-na para materializar seus interesses. Somados isso, a morosidade do aparelho jurídico demonstrou-se um obstáculo para o direito ao recebimento das ações, entretanto, pode-se perceber que, ainda que nesses casos a "afluência" do serviço jurídico tenha estorvado os direitos dos trabalhadores, estes mantinham sua postura em pleitear o direito, o que, para alguns, esse direito seria ilegítimo.

4.2 Táticas dos acidentados

O estivador Francisco Tupy, prestando seus serviços no desembarque de uma Alvarenga pertencente à empresa M. E SERFATY (informação verbal)²³, no dia 13 de março de 1929, sofreu um acidente, e consoante ao exame de acidente de trabalho, seu dedo maior do pé esquerdo fora esmagado por uma caixa de óleo que caiu, quando Francisco tentava pegar um pacote de couro que estava sobre várias caixas daquele

²³ A Empresa M. E. SERFATY pertencia a um grupo de empresários que explorava vários gêneros na região amazônica como: a castanha (principalmente), guaraná, copaíba, além de madeira, peles e outros produtos para exportação. A SERFATY também possuía uma usina de beneficiamento. Estava presente em grande Estados da Federação.

produto²⁴. Em ofício ao juiz de acidentes da primeira vara, o curador de acidentes, João Bento de Sousa, trazia as seguintes informações e solicitação:

[...] percebendo a diária de quatorze mil reis (14\$000). Trata-se de incapacidade total e temporária, e como nada consta no inquérito junto sobre o tempo em que o acidentado esteve impossibilitado de trabalhar, esclarecimento necessário para fixar o quantum das diárias a que tem direito, requer que o suppra se digne V. S. mandar notificá-lo para tal respeito dêpor em juízo, no dia e hora que fôrem marcados devendo também ser intimada a firma para exhibir a V. S. o competente atestado de consolidação, passado pelo dr. Carlos Bezerra, médico assistente da victima (informação verbal)²⁵.

Logo após seu acidente, Francisco foi atendido no ambulatório do dr. Carlos Bezerra²⁶, em que não foi certificado o prognóstico de tempo de tratamento. Ao passar quase dois anos, o inquérito ainda não havia sido conclusivo. A justificativa da morosidade dos trâmites do processo pode ser resumida pela declaração do Oficial de Justiça Marcellino José Ferreira de Holanda, que devido às grandes demandas do serviço, ficou impossibilitado de cumprir uma das peças do processo judicial:

Certifico que por afluência de serviço de outros accidentes, deixei de dar cumprimento ao despacho exarado na petição retro. O referido é verdade, Belém 13 de março de 1931. Official de Justiça, Marcellino José Ferreira de Holanda (informação verbal)²⁷.

Provavelmente, ao se dar conta que o tempo para a prescrição da ação de acidentes de trabalho se aproximara, o curador João Bento de Sousa buscou aligeirar o

²⁴ Centro de Memória da Amazônia. Fundo Tribunal de Justiça do Estado do Pará. Autos cíveis de Accidente de trabalho em que foi victima Francisco Tupy.

²⁵ Ibidem, p. 2.

²⁶ O ambulatório do dr. Carlos Bezerra surgiu no final dos anos 1920 em Belém. Seus serviços estavam vinculados ao atendimento dos primeiros atendimentos e farmacêuticos (Decreto nº 13.498/1919 Art. 2º) às vítimas de acidentes de trabalho. Muitas empresas e, principalmente, as seguradoras de acidentes de trabalho como a “Segurança Industrial”, “Ypiranga” e a “Internacional” contratavam seus serviços para poderem agilizar o atendimento e ter mais gerência sobre os acidentes e controlar, através das certidões dos acidentes expedida pelo médico, o qual classificava o acidente e trazia um prognóstico para cura, informações essas muito importantes para fixar o “quantum” da indenização. Ao colher informações contidas no jornal “Folha do Norte” no que dizem respeito aos acidentados que passaram pelo ambulatório do dr. Carlos Bezerra, fica muito evidente que a quantidade de acidentes ocorridos em Belém (a maioria deles com os sujeitos estudados nesse trabalho), foram exorbitantes. Contabilizados em 1929 em tratamento 2.613 trabalhadores acidentados segurados pela companhia “Industrial”, 141 pela companhia “Internacional de seguros” e 227 de particulares (dentre estes faleceu um), no total de 2.981 acidentados.

²⁷ Centro de Memória da Amazônia. Fundo Tribunal de Justiça do Estado do Pará. Autos cíveis de Accidente de trabalho em que foi victima Francisco Tupy. p. 2.

inquérito, solicitando ao Juiz de acidentes de trabalho que fosse feito o exame de sanidade em Francisco Tupy, sendo que este fosse notificado e que se intimasse o representante da firma seguradora e médico assistente.

Infelizmente para Tupy, a ação não teve desfecho em tempo hábil e por prescrição, não recebeu sua indenização a que tinha direito. O relato do arquivamento da ação pode ser visto abaixo no visto do Juiz de acidente de trabalho, Raul da Costa Braga:

O inquérito deu entrada na Procuradoria Geral em 2 de abril de 1929 e ali ficou até 22 de novembro de 1930 numa paralyisia de um ano e sete mezes e vinte um dias. O dr. Curador de accidentes encareceu um exame exame de sanidade na policia que effectuado voltou o procurador em 7 de fevereiro de 1931. Dahi a petição inicial de 10 de março de 1931 – três dias anteriores à prescrição pediu notificação do operário, que ordenada não foi cumprida conforme a certidão de fls 2v. e ficando os autos em cartório até 16 maio de 1931 e em os quaes o dr. Curador opinou afinal pelo archivamento que defiro julgando prescripto o direito de acção nos termos, do artigo 22 do Dec. nº 3.724 de 15 de janeiro de 1919. Custos na forma da lei. Intime-se. Belém 16 de novembro de 1931 (informação verbal)²⁸.

Assim julgou o juiz Raul Braga, conforme o Dec. 3.724/1919, prescrita a ação de acidente de trabalho, que nas palavras da autoridade “ficou numa paralyisia” por mais de dois anos. João Bento de Sousa, ciente que sua competência fora questionada, pelo menos no que se sabe, nesta declaração de Raul Braga, tentou, sem sucesso, ainda terminar em tempo regulamentar o inquérito.

Entretanto, mais significativo que o desfecho e lamentar o fiasco da ação de acidente de trabalho de Francisco Tupy é observar sua postura diante das ações da companhia de seguro, a qual não tinha interesse em pagar a devida pecúnia, conforme a dita regulamentação a retratação ao estivador. Nunca foi intenção da companhia de seguros “Industrial” cumprir com suas obrigações com o acidentado.

Segundo o exame de acidente de trabalho em dezessete de março de 1929, o tempo estipulado para a cura do acidentado seria no mínimo de oito dias, tendo como consequência do acidente uma incapacidade “permanente e temporária” para o trabalho. Consoante ao artigo 10 do Decreto de regulamentação da lei de acidente de trabalho, Decreto nº 13.498/1919, “entende-se por incapacidade total e temporaria aquella que impossibilita o operario de exercer qualquer trabalho durante um certo tempo” (MORAES, 2009, p. 159).

²⁸ Ibidem, Vistos, p. 24.

Destarte, a título de demonstração e análise, na tabela a seguir consta o cálculo de indenização do estivador Abel Alves²⁹, que sofreu acidente de trabalho em 12 de março de 1931 e, assim como Francisco Tupy, teve como consequência uma “incapacidade total e temporária”.

Quadro 5 - Cálculo de indenização de acidente de trabalho de Abel Alves

Dia do Acidente	Data da alta	Nº Dias	Salário diário	Metade
12/03/1931	08/05/1931	49 dias úteis	7\$000	3\$500
48 X 3\$500 + 7\$000 = 168\$000 (número de dias úteis impossibilitado, vezes a metade de seu salário diário, mais o salário integral do dia do acidente).				

Fonte: Quadro construído a partir dos dados escritos na contracapa de autuação do inquérito de Abel Alves.

Diante disso, calcule-se a possível indenização que receberia Francisco Tupy:

Quadro 6 - Cálculo de indenização de acidente de trabalho de Francisco Tupy

Dia do Acidente	Data da alta	Nº Dias	Salário diário	Metade
13/03/1929	22/03/1929	8 dias úteis	14\$000	7\$000
7 X 7\$000 + 14\$000 = 63\$000 (número de dias úteis impossibilitado, vezes a metade de seu salário diário, mais o salário integral do dia do acidente).				

Fonte: Quadro sugerido a partir dos dados escritos na contracapa de autuação do inquérito de Abel Alves e pensada na possível indenização a ser paga a Francisco Tupy.

Eram 63\$000 (sessenta e três mil reis), calculados com base pela meia-diária de seu salário, o que a companhia de seguros “Segurança Industrial” devia ao estivador. No entanto, conforme a declaração do acidentado:

[...] que é segurado na Companhia Segurança Industrial e que percebia quatorze mil reis diários, apresentando testemunhas do facto, hoje não recebeu meias diárias, porque a Companhia só que pagar quatro mil reis, em vez de sete que é o direito [...] (informação verbal)³⁰.

A justificativa declarada pela companhia de seguros para conceder um valor inferior ao que era regulamentado foi de que uma cláusula na apólice ainda carecia

²⁹ Centro de Memória da Amazônia. Fundo Tribunal de Justiça do Estado do Pará. Autos cíveis de Accidente de trabalho em que foi victima Abel Alves Ramos, 1931.

³⁰ Centro de Memória da Amazônia. Fundo Tribunal de Justiça do Estado do Pará. Autos cíveis de Accidente de trabalho em que foi victima Francisco Tupy. Auto de declaração da victima, p. 7.

entrar em vigor (informação verbal)³¹, um contrato que não tinha força hierárquica de se sobrepor ou anular a disposição da lei federal 3.724/1919. Curiosamente, o ambulatório contratado para propiciar os serviços de primeiros atendimentos e farmacêuticos e atestar as condições dos acidentados não proveu o atestado de consolidação do acidente de Francisco Tupy, deixando de cumprir o artigo nº 43, alínea “b”, em que o patrão deveria enviar à autoridade que tomou conhecimento do fato o “atestado médico sobre o estado da vítima”, naturalmente, indicando a possível data de cura (MORAES, 2009, p. 159).

Tais incidentes provocaram o interrompimento do processo que ficou esquecido nas instâncias jurídicas até o ano de 1931, quando a burocracia do serviço não permitiu a agilização do inquérito, ocasionando sua prescrição, favorecendo a companhia de seguros que nem mesmo o valor que estava “disposta” a pagar concedeu.

Nem sempre as táticas desenvolvidas pelos agentes ordinários serão bem sucedidas. Na verdade, beneficiam-se do tempo que o “olhar” vigilante está ausente e da ocasião em que pode manifestar a ressignificação dos ditames de seus dirigentes, aproveitando-se das normas que deveriam confiná-los numa relação de poder para golpear a cultura dominante, porém, o sucesso não é garantido, como foi o caso de Francisco Tupy.

Isso exposto, fica claro que Francisco não se submeteu à conveniência da companhia de seguros; não quis receber um direito pela metade, mostrou-se um sujeito ativo de sua própria história, consciente de seus direitos, de que a lei criada no berço do empresariado, naquele momento, ainda que “manca”, seria sua aliada para demonstrar sua resiliência e consolidação de sua dignidade nos dias difíceis após os anos da expansão econômica dos séculos XIX e XX.

Diante das agruras que foram impostas sobre sua subsistência sob suas difíceis condições de trabalho, perante serviços extenuante, sob a regulação de uma elite que se viciou em gostos europeizados, a qual buscava desesperadamente manter seus hábitos, empurrando os menos favorecidos para um estado, ainda maior, de penúria, o discernimento de Tupy sobre sua condição, enquanto trabalhador da estiva de Belém, possibilita captar que os estivadores encontravam-se esteados em uma consciência política razoável para promover o exercício por seus direitos, sem, no entanto, o

³¹ Ibidem, p. 12.

objetivo de mudar o *status quo*, mas em pequenas ações, astutamente golpeando a cultura dirigente.

Assim, compreendia que a lei de acidentes de trabalho vigorava em uma limitação clara, a qual atendia parcamente as necessidades de um acidentado do trabalho, e estava ciente que a impossibilidade de trabalhar traria prejuízos significativos para a manutenção de sua vida e sustento de sua família, justamente porque a retratação de seu infortúnio não correspondia o tempo que ficaria parado e da incapacidade que lhe foi imputada. Entretanto, neste jogo de sobrevivência, agarrava-se em tudo aquilo que poderia fazê-lo “flutuar”, até que pudesse estar a salvo e, ainda que marcado pelas cicatrizes de suas amputações, retomar sua luta pela vida.

Em outra ação ajuizada de acidentes de trabalho, a qual transcorria paralelamente e com características muito similares ao inquérito de Francisco Tupy, percebe-se, ao menos no desenrolar do inquérito e pelo despacho do juiz, que trabalhadores acidentados, patrões e empresas de seguros estavam em constantes disputas sobre o pagamento das indenizações. Os sujeitos envolvidos, em muitas oportunidades, procediam dolosamente no cenário jurídico dos acidentes do trabalho. Os estivadores e marítimos acidentados, por vezes, agiam dolosamente, assim como seus empregadores e seguradores, em ações para receberem o que não lhe eram dignas de receber. Entretanto, não se pode afirmar que, no caso a seguir, o trabalhador incorreu no uso da fraude, mas essa tática de sobrevivência era perfeitamente possível: receber as diárias, utilizando a lei de maneira fraudulenta. Abaixo, a descrição da capa de atuação do processo:

1929, Chefatura de Polícia – Belém 2ª Prefeitura, Autos de inquerito policial procedido em acerca do accidente no trabalho de que foi victima João Joaquim da Costa, quando prestava seus serviços para a Companhia Lloyd Norte Allemão – Autoação, Aos seis dias do mês de julho de 1929 [...] (informação verbal)³².

Nesta capa de atuação policial são trazidas informações preliminares do processo para que o leitor possa se familiarizar com os sujeitos participantes da ação. Porém, escrito nas bordas e por cima da folha, à caneta (sem se saber a data que foram escritas), estão outras que já acendem as tramas que envolvem, de maneira mais significativa, o inquérito.

³² Centro de Memória da Amazônia. Fundo Tribunal de Justiça do Estado do Pará. Acidente de Trabalho, Cartório Leão. Autos de inquérito policial em acidente de trabalho de que foi victima João Joaquim da Costa, Autoação, p. 3.

Entre essas informações à caneta, estão as seguintes declarações: “Ao Dr. Curador Geral... – requeremos exame – deixou de trabalhar, durante 3 meses e 20 dias, depois de ter obtido alta médica”. Este foi um vislumbre do que estaria à frente.

Inicialmente, é relevante compreender que os dias que duraram essa ação, do dia do acidente (24/05/1929) até seu arquivamento (12/02/1931), foram 20 (vinte) meses e 19 (dezenove) dias ao total (cerca de 1 ano, 8 meses e 19 dias); por pouco, o aparelho jurídico, novamente, não desperdiça o erário designando atos administrativos que, por conta da morosidade dos serviços, deixaram de consolidar as ações de acidentes de trabalho.

O que salta aos olhos é que a incapacidade para se cumprir em tempo hábil os processos não era algo teórico, talvez menos pela incompetência dos agentes públicos, do que pela grande demanda de acidentes que geravam inúmeros processos, pois se por qualquer motivo fossem interrompidos, permaneciam inertes nas instâncias da justiça. Os processos tinham data para a conclusão e pagamento das indenizações (12 dias), mas muitos permaneciam longos meses flertando com a prescrição, favorecendo, principalmente, os devedores da pecúnia.

Como ocorreu na ação de Francisco Tupy, repetiu-se no processo de João o pedido do curador de acidentes de trabalho da apresentação de prova de pagamento de diárias e atestado de consolidação conferido pelo médico assistente da vítima, no caso dr. Carlos Bezerra:

Belém 29 de fevereiro de 1931- Exc.mo Sr. Dr. Juiz de Direito de acidentes no trabalho [...] tratando-se de incapacidade total temporária, e sendo necessario juntar ao respectivo inquerito a prova de pagamento das diarias legaes durante o tempo que o accidentado esteve impossibilitado de trabalhar, requer que o supp^a se digne a V. exc^a. mandar notificar o agente da comp^a Segurança Industrial para exhibir em juízo a referida prova e o competente atestado de consolidação, passado pelo dr. Carlos Bezerra, medico assistente da victima (informação verbal)³³.

Assim, o recibo de pagamento e o atestado de consolidação eram peças *opus est* para se quantificar os valores da indenização, mas quando ausentes, impediam o desenrolar do processo. A poucos meses da prescrição da ação, o que parece, levando em consideração os fatos ocorridos no inquérito de Francisco Tupy, o curador de

³³ Ibidem, p. 2.

acidente de trabalho, João Bento de Sousa apressava-se em dar prosseguimento a processos estagnados, os quais aproximavam-se de sua expiração.

No que se refere ao atestado de consolidação, é muito curioso que um dos médicos legistas, que periciava o exame de acidente de trabalho no IML (Instituto Médico Legal) era o mesmo médico que prestava serviços particulares às empresas no tratamento dos acidentados, o que também implicava na confecção de atestado de saúde: “[...] os peritos nomeados e notificados, doutores em medicina, médicos legistas, Omar Pereira de Carvalho e Carlos Pereira Bezerra” (informação verbal)³⁴. Conhecedor de todos os trâmites do processo de acidente de trabalho, não parece que Carlos Bezerra incorreria, enquanto assistente da vítima e contratado pela seguradora, repetidamente na desatenção de não proceder em uma de suas competências elementares: de atestar as condições de saúde do acidentado e o alvitre do tempo de possível cura do paciente.

Não é possível, no entanto, afirmar que houve conluio com o seu contratante para estorvar o progresso da ação de acidentes de trabalho, visando quem sabe o seu retardo até sua caducidade. Porém, o fato era que isso acontecia com frequência, fazendo com que a conclusão dos autos se delongasse. Se era entregue o referido atestado à empresa, em muitos casos, não eram repassados para serem reunidas as peças judiciais.

Acontece que, por intermédio de ofício (e não recibo), a empresa de seguros, exato um mês após o exame de acidente de trabalho, afirmava: “João Joaquim já teve alta do tratamento a que se submeteu sob os cuidados clínicos do Sr. Dr. Carlos Bezerra, tendo recebido todos os socorros determinados em lei, Alves Gomes” (informação verbal)³⁵.

Diante disso, pode-se concluir que a empresa de seguros declarou que já havia concluído o pagamento das meias-diárias devidas. Todavia é pedido pelo curador de acidentes de trabalho ao Desembargador e Procurador Geral do Estado, em 13 de fevereiro de 1930 (nove meses depois do acidente), um exame de sanidade em João Joaquim, devido à ausência do atestado de consolidação, sendo possível a partir do referido exame entender: se todo o tempo em que ficou sem trabalhar corresponde ao tempo em que recebeu as meias diárias; se houve um tempo em que se dizia ainda não estar curado ficou sem receber pagamento algum; e se essa incapacidade corresponde, unicamente, às consequências do acidente de 24 de maio de 1929.

³⁴ Ibidem, Exame de acidente de trabalho procedido em João Joaquim da Costa, p. 5.

³⁵ Ibidem, Ofício ao 2º prefeito da capital, p 11.

O tempo que foi declarado pelo dr. Carlos Bezerra e Omar Pereira para a cura de João Joaquim (15 dias), quando do exame procedido no acidentado (06-07-1929), não teria a mesma relevância do atestado expedido pelo médico assistente (no caso o mesmo), já que, como se entendia, pelo fato de que este documento era expedido logo em seguida ao acidente, era mister para se concluir com segurança a ação. Segundo ele:

Exc.mo. sr. Desembargador e procurador Geral – Não consta nos presentes autos a prova de que o acidentado João Joaquim da Costa tivesse recebido as suas meias diarias durante o tempo em que ficou impossibilitado para o trabalho. A obrigação do patrão (aqui a empresa de seguros) consiste não só na prestação de socorros médicos e pharmaceuticos á victima, mas também pagamento das referidas diárias, em virtude de qualquer incapacidade [...] – Artº. do Decreto federal n. 13.498, de 12 de março de 1919, combinado com artº. 12 do decreto 3.724 de 15 de janeiro de 1919. [...] Também não está junto aos autos o competente atestado do dr. Carlos Bezerra, medico assistente da victima, sobre cujo o estado de saúde, apesar da informação do officio a fls. 9, nada se pode affirmar, com segurança, sem um novo exame por peritos do Instituto Medico-Legal [...] P. Deferimento. Belém 31-XII-930 – João Bento de Sousa – Curador de acidentados de trabalho (informação verbal)³⁶.

Segundo João Bento, nada se poderia afirmar com segurança. Porém, parecia que esta ação teria um desfecho positivo para o acidentado. Ocorreu que houve uma alegação muito intrigante por parte de João Joaquim, que se acredita que, apenas posteriormente, tornou-se uma declaração aceita nos autos, sendo a motivação maior para se pedir um exame de sanidade para o trabalhador:

[...] que o declarante recebeu tratamento do dia do accidente até tres de julho do mesmo anno de vinte e nove, tendo recebido durante esse tempo as meias diarias legais, no valor approximado de cento e vinte e oito mil reis correspondente a trinta dias uteis comprehendidos do salario integral do dia do accidente, isto é, oito mil reis; que teve alta no dia três de julho do referido anno, sem entretanto estar completamente curado, continuando doente do ferimento recebido no dedo ate vinte de novembro do referido anno de mil novecentos e vinte e nove e impossibilitado de trabalhar; que em dezembro seguinte só teve um dia de serviço continuando a Companhia Norte Alemão a admitil-o em serviços por sua conta; que exhibiu neste acto o documento (receita) firmada por Doutor Remijas Figueira, comprobatorio que na data deste documento, onze de novembro de vinte e nove ainda não estava completamente bom [...] (informação verbal)³⁷.

³⁶ Ibidem, p. 15.

³⁷ Ibidem, p. 20.

Desta maneira, as declarações do acidentado alegam que o tempo em que esteve doente e não trabalhou foi superior aos dias que esteve recebendo as meias diárias, de que a partir de três de julho de 1929 até 20 de novembro, do mesmo ano, ficou privado de receber suas meias-diárias por 120 dias úteis, por isso reclamava de 480\$000 (quatrocentos e oitenta mil reis) devidos.

Propõe-se aqui que essa alegação foi dada informalmente ao curador, antes de se tornar oficial (juntar-se aos autos), o que suscitou o pedido de exame de sanidade e as demais notificações aos sujeitos arrolados, pois ficou claro que, realmente, as meias-diárias referentes até três de julho foram pagas, como informou o acidentado. Assim, se esse procedimento de João Joaquim não ocorrera, não haveria necessidade de se pedir exame de sanidade e o arquivamento tornar-se-ia real tão somente com o recibo de pagamento e atestado de solidificação, como meros documentos burocráticos.

Sendo assim, João Joaquim, provavelmente endossado pelos agentes da empresa Lloyd Norte Allemão, empresa a qual trabalhava e o segurou na “Segurança Industrial” e de suas convicções e consciência política, ciente das regulamentações da lei de acidente de trabalho, apoderando-se da mesma, reivindicou, em ocasião oportuna, retratação aparentemente devida da empresa a qual era segurado. Considerando as tramas presentes na disputa por essas indenizações, o acidentado não teria motivo para mitigar o acesso ao capital da seguradora, pois não perderia nada, nem mesmo o emprego, pois seus patrões, naturalmente, desejavam que seu investimento em segurar seus empregados trouxesse resultado satisfatório.

Todavia, a averiguação sobre a receita médica exibida em seu termo de declaração, adicionada às declarações dos médicos legistas João Siqueira Mendes e Edgar Antunes Salgado, nomeados e notificados para o exame de sanidade do acidentado em 12 de janeiro de 1931 revelaram o seguinte: “leve cicatriz de typo linear circulando a polpa digital do dedo pollegar da mão direita, tão somente” (informação verbal)³⁸, juntamente com outras, como que ele estaria completamente curado e que, mesmo prejudicado com limitações para o trabalho (incapacidade total e temporária), o paciente poderia se acomodar em qualquer profissão, abateu as declarações de João Joaquim.

Tanto é verdade que o curador de acidentes de trabalho julgou inconsistente as alegações contidas no termo de declaração do acidentado, como é notório perceber:

³⁸ Ibidem, p. 19.

[...] o ferimento contuso da victima não tem relação com sua doença posterior á alta medica; e a própria receita junta aos autos indica perfeitamente que uma contusão no dedo pollegar não pode gerar a enfermidade que obrigou o accidentado a medicar-se depois de curado o accidente. Submetido a exame de sanidade em janeiro do corrente anno, declarou a victima em juízo, no mêz seguinte, fls. 23 v., que continua doente do ferimento recebido em 24 de maio de 1929, o que é inadmissivel, pois os peritos apenas observaram “leve cicatrizes de typo linear, circulando a pôlpa digital do dêdo pollegar da mão direita, tão somente”. Á vista do exposto, requeiro o archivamento do inquerito. S.M.J. – Belém 19 de maio de 1931. João Bento de Sousa – Curador de Accidentes do Trabalho (informação verbal)³⁹.

A favor de João, aqui neste estudo, pesa a dificuldade de entender que, para sustentar a provável falcatrua, ficaria quatro meses sem buscar trabalho algum, pelo menos não abertamente, pois se fosse flagrado trabalhando, suas chances de receber as meias-diárias que reclamou, nem seriam cogitadas. Não é descartada a possibilidade de certa influência de Carlos Bezerra sobre seus colegas legistas, caso ele tivesse interesse em favorecer seu contratante, algo que, pela falta de provas, não é possível garantir.

Isso exposto, compreende-se que no confronto das partes sobre o pagamento, recebimento e julgamento de indenizações, ocorriam algumas possibilidades de burlar a lei em favor de seus interesses. No que mais interessa, as táticas de apropriação da lei dos estivadores e marítimos que contribui para desconstruir a imagem de um “interlocutor” passivo, a averiguação da autenticidade dos reclamos dos acidentados esclarece que essa prática era habitual dos requerentes.

Não obstante aos desenlaces de Francisco Tupy e João Joaquim, outro acidentado logrou um melhor resultado com uma tática diferente, mas com a mesma disposição ativa. Os olhares desse estudo retornam para observar a conduta de apropriação da lei de acidentes trabalho de Américo da Costa Filho, o estivador-carvoeiro empregado da empresa de navegação da Lloyd Brasileiro que sofreu amputação do seu dedo polegar direito. Depois da apresentação e classificação do auto, a página 5 (cinco) traz a portaria do processo:

Chefatura de policia, Belém 24 de agosto de 1927. Portaria. Tendo de proceder a indagações sobre o accidente de trabalho que foi victima Américo da costa Filho, quando prestava seus serviços a bordo do vapor “D. Pedro I”, do Lloyd Brasileiro, determino ao escrivão que faça a notificação da victima, testemunhas e responsável para comparecerem ao gabinete desta prefeitura afim

³⁹ Ibidem, p. 26.

de prestarem as suas declarações sobre o facto. Francisco Marque Monteiro (informação verbal)⁴⁰.

E em anexo, o processo traz o recibo de pagamento da indenização:

R\$ 1.459\$000 - Recebi da companhia nacional Lloyd Brasileiro representada por seu advogado Dr. Theotonio Chermont de Brito a importância de um conto e quatrocentos e cinquenta reis (1.450\$000) indemnização pelo acidente de trabalho, de que foi vítima, quando, por conta da referida companhia, trabalhava a bordo do vapor D. Pedro I no dia 29 de abril do corrente anno [...] comprometendo-me em nada mais reclamar. Américo da Costa Filho (informação verbal)⁴¹.

A matéria “tempo” para conclusão do processo judicial novamente se manifesta relevante e, assim como no processo anterior, o de Américo houve, demasiadamente, um transcorrer de tempo para a solução da ação maior do que era normalizado, que deveria ser de 12 dias a partir da data do acidente (MORAES, 2009, p. 169). Porém, diferentemente de Tupy, o processo de Américo não atingiu o período de prescrição e a causa do prolongamento não teve a empresa de navegação ou a morosidade do aparelho jurídico como origem.

É curioso perceber por intermédio das peças dos autos de acidente, que a data de publicação da portaria foi 24 de agosto de 1927, enquanto o acidente aconteceu em 29 de abril do mesmo ano. Mas por qual motivo? O que teria levado essa publicação acontecer apenas 118 dias após o acidente?

Art. 19. Todo o acidente de trabalho que obrigue o operario suspender o serviço ou se ausentar deverá ser imediatamente comunicado á autoridade policial do lugar, pelo patrão, pelo proprio operario, ou qualquer outro. A autoridade policial comparecerá sem demora ao lugar do acidente (MORAES, 2009, p. 140).

Segundo a lei 3.724/1919, logo após o acidente, este deveria, sem tardar, ser participado à autoridade do lugar, como já se viu. Já foi discutido no capítulo 2 deste estudo, as motivações da representação do Lloyd Brasileiro em não comunicar o

⁴⁰ Centro de Memória da Amazônia. Fundo Tribunal de Justiça do Estado do Pará. Acidente de Trabalho, Cartório Leão. Autos Cíveis de acordo para indemnização por acidente de trabalho de Américo da Costa Filho, 1927, Portaria, p. 5.

⁴¹ Ibidem.

acidente de Américo. Todavia, por que o interessado, que também poderia fazê-lo, esperou tanto tempo para comunicar a polícia o seu desfortúnio?

No auto de pergunta, a vítima Américo relata que:

[...] alli fez operação no dêdo e depois de três dias foi abordo do vapor que ainda se encontrava no porto obtendo passagem para Belém fornecida pelo commandante vindo ainda doente; que neste porto tendo o commandante promettido, digo tendo o immediato promettido embarcal-o novamente, isto é logo que ficasse bom; que o vapor voltou novamente e o declarante indo abordo recebeu ordem para embarcar que mais tarde veio nova ordem, em contrário e assim o declarante desembarcou ficando sem providencia alguma e inutilizado do dêdo que soffreu acidente (informação verbal)⁴².

Há uma habilidade na declaração do acidentado muito perspicaz para expor os procedimentos inconcessos da administração do vapor “D. Pedro I” diante da autoridade, no que diz respeito ao seu acidente. Além da incontestável estropeação marcada pela cicatriz onde deveria estar seu dedo polegar, Américo guardava consigo informações precisas em sua memória que foram expostas no momento em que o achou conveniente.

Esse aspecto torna-se claro ao observar que Américo não intentou em se dirigir à polícia para fazer a comunicação de acidente, o que deveria logo quando desembarcasse em Belém, pois estava severamente impossibilitado de trabalhar, com uma incapacidade “parcial e permanente”, aquela que é a “diminuição da capacidade de trabalho do operário por toda vida” (MORAES, 2009, p. 159); não fosse a arrecadação solidária de seus companheiros (oitenta mil reis), possivelmente ficaria sem recursos para prover sua subsistência.

Pacientemente, aguardou até o momento em que revelou a atitude do médico de bordo que se empenhou em minimizar e persuadi-lo a desconsiderar o acidente, e assim convencê-lo a não procurar auxílio jurídico. Relatou que o médico “lhe passou umas pinceladas iodo no dêdo, dizendo-lhe que podia voltar para o trabalho”⁴³. Em seguida, no mesmo depoimento, quando médico entendeu, dias depois, que havia necessidade de

⁴² Centro de Memória da Amazônia. Fundo Tribunal de Justiça do Estado do Pará. Acidente de Trabalho, Cartório Leão. Autos Civeis de accordo para indemnização por accidente de trabalho de Américo da Costa Filho, 1927, Portaria, p. 8.

⁴³ Ibidem. Auto de perguntas feitas a victima, p. 9.

recolhê-lo ao hospital, disse-lhe: “[...] acrescentando-lhe que o declarante nada podia reclamar visto como não era registrado na companhia [...] (informação verbal)⁴⁴.

Essas declarações informam o descaso como esses representantes da empresa lidavam com a lei e, posteriormente, demonstram astuciosamente a investida de Américo, revelando a consciência de alguém que desenvolve suas escolhas de vida. Ora, ainda que o promotor público Abelardo Estevam tenha preparado Américo para essas alegações, isso não nega um indício muito relevante: de que o estivador-carvoeiro tinha outros planos antes de comunicar seu acidente à chefatura de polícia, um trunfo que lhe seria mais vantajoso do que a própria indenização.

Destarte, diante da dificuldade de manter sua subsistência, sugere-se que Américo considerava conservar seu emprego, mais do que receber a retratação de seu acidente. Afinal, ciente da limitação da lei e da dificuldade em conseguir ser contratado na mesma profissão ou em outras, mutilado como estava, muito embora o acordo pecuniário deveria ultrapassar o valor de mais de nove meses do que recebia, aguardou a promessa feita pelo imediato do vapor, de que seria reintegrado às suas funções, sendo o que se percebe no transcorrer de sua declaração:

[...] que o declarante não era empregado da mesma por não ser registrado ali; que por esse motivo resolveu apresentar queixa a polícia solicitando as providências que o caso requer. E como nada disse e lhe foi perguntado, tem se por findo este auto que lido e achado conforme assigna a auctoridade com o declarante (informação verbal)⁴⁵.

Diante do descarte de sua contratação e, conseqüentemente, seu registro na empresa nacional, desamparado e tendo como uma boa opção imediata, Américo levou seu caso às autoridades. Revelou todas as incoerências absurdas guardadas em sua memória e em suas cicatrizes que os oficiais do vapor “D. Pedro I” fizeram-no passar.

Astutamente, portou-se mensurando o melhor para a sua vida profissional e econômica, agiu no momento certo, na ocasião adequada para frustrar as expectativas de seus dirigentes. A pecúnia de 1:450\$000 (um conto e quatrocentos e cinquenta reis) não poderia se comparar, é possível, com a “segurança” e o contentamento de trabalhar em uma empresa nacional como a “Lloyd Brasileiro”, porém, frustrado esse regozijo, o

⁴⁴ Ibidem.

⁴⁵ Ibidem, p. 10.

trabalhador tinha uma opção: usar lei que julgava limitada para golpear as expectativas abusivas de seus ex-empregadores.

Francisco Tupy, João Joaquim e Américo Alves representaram os inúmeros estivadores e marítimos na cidade de Belém que mantinham suas condutas resistentes na busca de sua sobrevivência, sem ter que apenas acenar positivamente às imposições e expectativas de seus patrões e de outras categorias dirigentes.

Quando incapacitados de seu trabalho por intermédio de um acidente sofrido, os trabalhadores deveriam organizar-se da melhor maneira possível, para que não lhes faltasse provisão para sua família, pois sua subsistência estaria ameaçada por muitas incertezas.

Enquanto estivessem doentes, mergulhados na imprecisão das consequências provenientes do acidente, em um cenário de perplexidade, suas escolhas deveriam ser bem ajustadas, conforme as possibilidades que tinham. A lei de acidentes de trabalho, àquela altura, ainda que “manca”, era uma das melhores alternativas.

Assim, o propósito desse trabalho é fazer ecoar as vozes desses trabalhadores e contribuir para a historiografia com uma satisfatória percepção sobre suas experiências, porém, também é verdade que, enquanto a autoria deste trabalho esteve consciente de que se estava desenvolvendo um trabalho de história, esforçou-se em se esquivar do fascínio em atribuir juízo de valor aos trabalhadores ou qualquer outro sujeito social aqui estudado, mas observar suas ações diante do cenário proposto.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo é mais do que uma tentativa de apresentar o apoderamento de específicos trabalhadores sobre uma lei social do trabalho, ao longo do tempo em que esta esteve em vigência. Ele propõe-se em desenvolver uma narrativa histórica com intuito de apreciar as desenvolturas dos sujeitos surpreendidos em seu cotidiano quando confrontados em relações de poder criadas para manter os menos favorecidos em uma posição de submissão à ordem patronal. Usando um laboratório onde estão presentes eventos, demasiadamente, corriqueiros de sua vida, no caso os acidentes de trabalho e a apropriação da primeira lei sobre a matéria, foi possível encontrá-los em suas táticas de sobrevivência.

O que se tentou demonstrar é que a crise econômica sofrida pelo sistema capitalista mundial nas primeiras décadas século XX, agravada pelos transtornos econômicos e sociais advindos da grande guerra, trouxe como consequências grandes transformações para a nação brasileira. Juridicamente, foram dias de mudanças importantes com a criação de leis sociais do trabalho, entre elas, a pioneira, 3.724/1919, que tratava das demandas de acidente de trabalho e trazia a expectativa de ser uma resposta do Poder Público aos clamores dos trabalhadores brasileiros que sofriam constantes acidentes em seus locais de trabalho como resultado da revolução industrial.

Todavia, não foi necessariamente assim. Buscou-se evidenciar que a lei era datada e que seu aparecimento foi resultado de uma das investidas das organizações patronais brasileiras em conter a crise social que o Brasil se encontrava. Seu objetivo primeiro foi conter as reivindicações trabalhistas e trazer o operariado para próximo do domínio do empresariado, por intermédio da barganha legislativa.

No coração da selva amazônica, na cidade de Belém, o enredo das ações patronais não seguia as recomendações inspiradas pelos esquemas “científicos” de reorganização do trabalho, pois os empresários portavam-se de acordo com suas próprias conveniências, vinculadas a métodos tradicionais de organização do trabalho, que, por sua vez, era o reflexo da inquietude da recessão que passava a economia da região, fazendo com que se acirrasse ainda mais a exploração aos trabalhadores para tentar manter os gostos e hábitos europeizados adquiridos nos tempos da grande expansão.

É relevante salientar que estivadores e marítimos eram categorias muito próximas, não só pelas atividades que exerciam, mas nas severidades laborais que foram enquadrados; na ausência do reconhecimento de seus padrões, quando exerciam serviços estafantes empreendidos em longas horas de trabalho; na despreocupação com a insalubridade e o perigo físico no local que realizavam seus trabalhos, unidos no acometimento trivial dos acidentes de trabalho.

Não obstante, estavam “enlaçados” pela solidariedade entre si, nas lutas comuns contra o aproveitamento abusivo de seus dirigentes, desenvolvidas a partir do diálogo com as percepções das organizações políticas de suas categorias e de suas próprias experiências, materializadas em táticas de sobrevivências, neste estudo percebidas, principalmente, em suas ações de reivindicações por suas retratações monetárias, quando sofriam acidentes no trabalho, dando entender que não se tratava de trabalhadores apáticos, inativos, inertes, mas de sujeitos conscientes de sua importância para a economia e participantes de sua história.

A lei de acidentes de trabalho, de alcunha lei “manca”, apesar de sua limitação, equivaleu-se a uma opção razoável para os interesses dos estivadores e marítimos de Belém, que recorriam às suas disposições, ponderando na melhor maneira para sua utilização, reconhecendo que eram escassas suas alternativas.

A este estudo não foi possível estabelecer um tempo histórico concebido por uma construção cronológica dos fatos, mas estipulado em tramas coletadas durante o período em que esteve vigente a lei 3.724, que é de 1919 a 1934, que, aliás, substancialmente, pouco se modificou com a lei que a substituiu, a não ser pela obrigatoriedade de segurar o trabalhador.

O período escolhido merece ainda ser mais explorado pela historiografia regional. Esta pesquisa inovadora é importante não apenas pelo seu ineditismo quando trata dos sujeitos nela escolhida ou pela utilização de processos jurídicos complexos de se manusearem, mas muito mais pelo fato de desencadear outras possibilidades, abrir caminhos de investigação histórica, principalmente sobre as lutas dos trabalhadores do porto, que pouco foram estudadas.

Existe uma atmosfera anônima que induz a pensar que as reivindicações trabalhistas terminam ou silenciam com as manifestações paredistas do ano de 1917, ou que as leis do trabalho revelam-se tão somente com o Estado Novo. Essas percepções são equivocadas muito pela taciturnidade com que foi tratado o intervalo de tempo mencionado. Como visto, os trabalhadores do porto estão em considerável atividade em

prol de seus direitos, de sua subsistência, de sua dignidade, desenvolvendo resistências contra as relações de poder impostas pelas classes dirigentes e conforme as fontes aqui apreciadas há múltiplas possibilidades de historicizar este tema e outros relacionados ao mundo do trabalho que aguardam a ingerência dos historiadores.

Aos interessados que quiserem se aventurar em recuperar as memórias dos trabalhadores e situar suas pesquisas sobre o período e sobre a espacialidade que aqui foram escolhidas, não terão dificuldades para desenvolvê-las quando se tratar de fontes, pois estão em grande abundância nos acervos dos arquivos. Seja no Arquivo Público do Estado, ou no Centro de Memória da Amazônia, encontrarão processos criminais, cíveis, inventários, estatutos, entre outros documentos disponíveis para serem manuseados pelos pesquisadores.

A pesquisa tinha um foco histórico para tratar, não havendo espaço aqui para discorrer sobre outros aspectos interessantíssimos que se percebia com a leitura das fontes, mas é perfeitamente viável trazer à tona discussões como o papel da imprensa e dos trabalhadores do porto; sobre a imigração nacional e estrangeira presente no trabalho portuário; o trabalho de aprendizes no porto, ou ainda observar a lei de acidentes de trabalho com outras categorias urbanas como os marceneiros, os trabalhadores de serrarias e de oficinas espalhadas pela cidade. Algo importante seria entender a apropriação da lei no trajeto para o trabalho, como foi visto em um processo de acidentes em que um leiteiro caiu na calçada no trajeto de entrega do produto.

Essas são algumas sugestões perfeitamente viáveis que a autoria dessa dissertação sugere para o leitor. É um convite ao envolvimento com o período e a espacialidade aqui estudada.

A diversidade e importância das fontes possibilitaram, no final, o rigor que se pretendeu para contar essa história do trabalho. Todavia, pelo curso de sua coleta, enfrentaram-se muitas dificuldades, como no período das restrições sociais, em meio à pandemia de *COVID-19*, em que os arquivos em que estão grande parte das fontes utilizadas neste trabalho não estavam acessíveis. Por outro lado, foi muito proveitoso servir-se das fontes disponíveis dos acervos digitais, como a Hemoroteca Digital Brasileira, em que estão digitalizados um número considerável de jornais paraenses, além das mensagens dos governadores do Pará.

Foi interesse mostrar essas pessoas como parte deste mundo do trabalho e não a parte dele, envolvidas por saberes de movimentos culturais e de resistências providos de interesses e vontades próprias, as quais os qualificam muito mais do que mercadorias ou

coisas inseridas no processo de produção. Aqui houve espaço não apenas para narrar as inerências jurídicas da lei de acidentes de trabalho, mas também a conduta de sua apropriação, neste vai e vem entre lei e acidentado. Nesta relação entre objeto jurídico e trabalhador, foi possível contar essa inédita e relevante história de pessoas comuns; um presente para a historiografia regional.

REFERÊNCIAS

- ACCIDENTES do trabalho, a bordo do Manco. **Estado do Pará**. Belém, 27 dez. 1919.
- ACCIDENTES de trabalho e suas indenizações. **O Paiz**. 26 abr.1919.
- ACCIDENTES do trabalho. **Estado do Pará**. Belém, 26 set. 1920. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 25 ago. 2020.
- AINDA o caso do Anselm, **Estado do Pará**. Belém, 30 jan. 1920. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 25 ago. 2020.
- ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PARÁ. Typ da imprensa Official do Estado do anno de 1920-1930.
- ARRUDA, Euler Santos. **Porto de Belém do Pará: origens, concessão e contemporaneidade**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.
- ASSOCIAÇÕES de classes. **Jornal do commercio**. 13 jun. 1919
- AUTOS de acidentes de trabalho de Antonio Pereira da Silva, 1931, p. 2. (Cartório Leão. Centro de Memória da Amazônia).
- AUTO de declaração de Ramos. Centro de Memória da Amazônia. Autos cíveis de acordo para indenminisação por acidente de trabalho em que foi victima Américo Costa Filho, 1927, p. 11.
- AUTO de declaração de Hermínio Gomes Alberttino. Centro de Memória da Amazônia. Autos cíveis de acordo para indenminisação por acidente de trabalho em que foi victima Américo Costa Filho, 1927, p. 13.
- AUTOS de archivamento de acidente de trabalho de Américo Costa Filho. Centro de Memória da Amazônia. Autos cíveis de acordo para indenminisação por acidente de trabalho em que foi victima Américo Costa Filho, 1927, p. 9.
- BÁRBARA, WEISNTEIN. **A borracha na Amazônia: expansão de decadência, 1850-1920**. São Paulo: HUCITEC: Editora da Universidade de São Paulo,1993, p. 82.
- BARBOSA, Pedro Paulo Lima Barbosa. **Projeto industrial e social em Jorge Luís Gustavo Street. Tensão e conflito em uma prática de conciliação entre capital e trabalho (1904-1936)**. Orientador: Antonio Rago Filho. 2009. 107 f. Dissertação (mestrado). PUC-SP. 2009, p. 107.
- BARROS, Aparecida Vânia Petrina de. **Jorge Street: Sua posição sobre a educação e o trabalho infantil**. ANPUH - XXIII simpósio Nacional de História. Londrina, 2005.

A BORDO do Planfield. **Estado do Pará**. Belém, 17 mai. 1921. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 25 ago. 2020.

O ASSALTO no armazém. **Estado do Pará**. Belém, n. 7, 7 ago. 1920. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 25 ago. 2020.

BELÉM (PA). Juízo de direito da 2ª Vara, Cartório Oliveira Melo. **Autos Cíveis de Acordo para Indemnização por Accidentes de Trabalho em que são Requerentes: o Ministério Público como Assistente Judiciário do Operário Américo Costa Filho; Requerida a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro**. Registro em: 29 nov. 1927. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). Juízo de Direito da 3ª Vara. **Autos Cíveis para Accordo de Accidente de Trabalho Requerente o Ministerio Público como Assistente do Operário Americo da Costa Filho. Requerida: a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro**. Registro em: 22 nov.1927. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). Juízo da 1ª vara da capital. **Autos cíveis de Acção Sumaria de Accidente de Trabalho**. Autor o Ministério Público como Assistente do Operário Jose de Paiva. requerido o Senhor o Comerciante Jose Diniz. Registro em: 28 mar.1921. Disponível no Centro de Memória da Amazônia, série: acidente de trabalho. Acesso em: 29 mai. 2019.

BELÉM (PA). 2ª Promotoria da Comarca da Capital. **Auto de Arquivamento de Accidente de Trabalho. Sendo Autor o 2º Promotor, que Foi Victima Antonio Raymundo de Lima**. Registro em: 26 abr. 1929. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). Juízo de Direito da 3ª Vara da Capital. **Autos Cíveis de Accidente de Trabalho. Requerente o Dr. 2º Promotor Público Assistente Judiciário de Vitalicio Rezende; Requerida a Companhia de Seguros Ypiranga**. Registro em: 23 dez. 1929. Disponível no Arquivo Público de Belém.

BELÉM (PA). **Autos Cíveis de Accidente de Trabalho em que foi Victima o Estivador Antonio Pereira da Silva; Requerente, o Dr. Curador de Accidente de Trabalho; Requerida a Empresa Lloyd Brasileiro**. 1929. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). Juízo de Direito da 3ª Vara. **Autos Cíveis de Accidente de Trabalho em que foi Victima João Joaquim da Costa Requerente o 1º Curador de Accidentes de Trabalho, Requeridos a Companhia “Lloyd Norte Alemão” e a Companhia Segurança Industria**. Registro em: 12 fev. 1931. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). Juízo de Direito da 3ª Vara. **Autos Cíveis de Accidente de Trabalho Requerente o 1º Curador de Accidentes de Trabalho Requeridos: Operário Francisco Antonio. Requerida a Companhia de Navegação “The Amazon River”**. Registro em: 06 ago. 1931. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). Juízo de Direito da 3ª Vara. **Autos Cíveis de Accidente de Trabalho em que foi Victima Raymundo Barbosa. Requerente o 1º Curador de Accidentes**

de Trabalho Requerido: Augusto Marzioni. Registro em: 12 fev. 1931. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). Juízo de Direito da 3ª Vara. **Autos Cíveis de Accidente de Trabalho em que foi Victima Francisco Tupy. Requerente O 1º curador de Accidentes de Trabalho Requerido: A Companhia M. E. Ferfart.** Registro em: 12 mar. 1931. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). Juízo de Direito da 3ª vara. **Autos Cíveis de Accidente de Trabalho em que foi Victima o William Henry Wrigth. Requerente, o Acidentado; requerido, a Companhia Porto do Pará.** Registro em: 29 ago. 1931. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). Juízo de Direito da 3ª Vara. **Autos Cíveis de Accidente de Trabalho em que foi Victima Lourenço Pedro Ribeiro. Requerente, o Dr. Curador de Accidente de Trabalho; Requerido, Antonio Pinto de Almeida.** Registro em: 10 fev. 1931. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). 14ª Vara Cível, Cartório Sarmanho. **Autos Cíveis de Accidente de Trabalho. Requerente o dr. Curador de Accidentes de Trabalho Assistente Judiciário de Paulo de Freitas; Requerida a Companhia “Lamfort Wolt”.** Registro em: 09 mai. 1931. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). 2ª promotoria da Comarca da Capital. **Autos Cíveis de Accidente no Trabalho em que foi Victima José Gonçalves da Silva. Requerente o Dr. Curador de Accidente de Trabalho. Requerida a Companhia Lloyd Brasileiro.** Registro em: 20 fev.1931. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). 3ª Delegacia Auxiliar, 14ª Vara Cível. Cartório Sarmento. **Autos de Inquerito Policial de Accidente de Trabalho que foi Victima Raymundo Feliciano dos Santos. Requerida a Fábrica de Guaraná Somões.** Registro em: 16 jan.1931. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). 14ª Vara Cível, Cartório Sarmento. **Autos de Inquerito Policial de Accidente de Trabalho que foi Victima Firmino Pires Alho. Requerido o sr. Augusto Leão.** Registro em: 19 mar. 1931. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELEM (PA). 14ª. Vara Cível, Cartório Sarmento. **Autos de Acidente de Trabalho.** Vítima Abel Alves Ramos, 1931. Disponível no Centro de Memória da Amazônia, série acidentes de trabalho.

BELÉM (PA). 14ª Vara Cível, Cartório Sarmento. **Auto de Diligência de Accidentes de Trabalho em que foi Victima Antonio Ignacio de oliveira. Requerida a Companhia Paraense de Electricidade.** Registro em: 07 ago. 1931. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). Juízo da 3ª vara da Capital. **Autos Cíveis de Accidente de Trabalho. Requerente o Dr. Curador de Accidente de Trabalho como Assistente do Operário**

Gonçalo Damasceno de Assumpção; Requerida a Moinhos do Brasil. Registro em: 21 nov. 1931. Disponível no arquivo público de Belém.

BELÉM (PA). 14ª Vara Cível. Cartório Sarmento. **Autos de Accidente de Trabalho que foi Victima Valdomiro Oliveira Nobre. Ré a Companhia de Segurança Industrial.** Registro em: 07 fev.1933. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). **Autos de Accordo em Accidente de Trabalho em que são: Requerido A Companhia “Amazon River” e Requerente o Operário Enedino Pinto Guimarães, Assistido pelo Dr. 1º Curador de Accidentes de Trabalho.** Registro em: 12 jun.1934. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). 14ª Vara Cível, Cartório Sarmanho. **Auto de Acção Summaria de Accidente de Trabalho. Autor o Ministério Público como Assistente Judiciário do Operário Anthenor Vieira Sardes. Réos: Ramos Companhia Limtada.** Registro em: 13 jun. 1935. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). **Autos de Arquivamento de Inquerito em Accidente de Trabalho que são: Requerente do dr. Curador de Accidentes de Trabalho como Assistente Judiciário do Operário Jesuíno dos Santos; Requerido: Francisco Ribeiro.** Registro em: 03 jan.1935. Arquivo Geral do Tribunal de Justiça do Pará (AGTJEP). Atualmente este documento encontra-se disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). **Autos Cíveis de Accidente de Trabalho em que foi Victima o Estivador Manoel Guedes. Requerente o 1º Curador de Accidente de Trabalho; Requeridos a Companhia Booth e a Companhia de Seguros Industrial.** 1936 Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). 14ª Vara Cível. Cartório Sarmento. **Autos de Accidente de trabalho que foi Victima Pedro Patricio da Silva Santos. Requerida a Companhia Sul America.** Registro em: 03 mai. 1939. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). **Autos de prisão em flagrante de José Bernadino da Costa.** Disponível no Centro de Memória da Amazônia. Pesquisa em: 12 nov. 2019.

BELÉM (PA). Departamento de Segurança Pública. **Autos de Accidente de Trabalho em que foi Victima Arquelao; Requerido, A Firma Kirlan & Irmão e a Companhia Segurança Industrial.** Registro em: 4 nov. 1941. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). Instituto Médico Legal. **Autos de Exame de Accidente de Trabalho Procedido em Irani Carrera Palmeira.** Registro em: 23 jul. 1942. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BELÉM (PA). Tribunal Correccional Comarca da Capital. **Autos de crime por vadiagem.** Autor a justiça pública. Réu José Bernadino da Costa, preso em flagrante em 28/08/1923. Disponível no Centro de Memória da Amazônia.

BLUTEAU, Rafael. **Diccionario da língua portuguesa.** [S.l.;s.n.], 1922.

BNDIGITAL. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 25 ago. 2020.

BRASIL. **Regimento do Provimento da saúde para o Porto de Belém**. Lisboa: Typographia Chacographica, e Litteraria do Arco do Cego, 1800.

BRASIL. **Decreto nº 9.708**, de 7 de agosto de 1912. Auctoriza a celebrar o contracto com “The Amazon River Steam Navigation, para o serviço do Rio Amazonas”. Disponível em: www2.camara.leg.br. Acesso em: 26 ago. 2020.

BRASIL. Código Civil Brasileiro. **Lei n. 3.071**, de 1 de janeiro de 1916. In: https://www.mpdft.mp.br/portal/pdf/unidades/procuradoria_geral/nicceap/legis_armas/Legislacao_completa/Codigo_Civil.pdf. Acesso: 09/11/2021.

BRASIL. **Decreto 3.724**, de 15 de janeiro de 1919. Collecção das Leis da Republica dos Estados Unidos do Brazil de 1919. Disponível em: <https://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/18784>. Acesso em: 23 jun. 2021.

BRASIL, Art. 45. Decreto 13.498. Approva o regulamento para execução da lei n. 3.724, de 15 de janeiro de 1919, sobre as obrigações resultantes dos accidentes no trabalho. In: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-13498-12-marco-1919-525749-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 5 de jul. 2022.

BRASIL. **Decreto n. 3.724**, de 15 de janeiro de 1919. Regula as obrigações dos accidentes no trabalho. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-3724-15-janeiro-1919-571001-publicacaooriginal-94096-pl.html>. Acesso em 13 de out. 2019.

BRASIL, **Decreto-Lei n. 5.542**, de 1 de maio de 1943. Approva a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del5452.htm. Acesso em: 13 de set. 2022.

BRASIL. **NR 29 - Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário**. Disponível em: <https://enit.trabalho.gov.br>. Acesso em: 25 ago. 2020.

BRITO, Roberta Kelly Lima de. A introdução da navegação a vapor na Amazônia no século XIX: o processo de formação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA & 13ª CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, 12, 2017, Niterói. **Anais** [...]. Niterói: UFF, 2017.

CAMPOS, Ipojucan Dias Campos. **Para além da tradição: casamentos, famílias e relações conjugais em Belém nas décadas iniciais do século XX (1916/1940)**. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, SP, 2009. p. 14, 293, 296.

CARVALHO, José Paes de. **Mensagem dirigida ao Congresso do Estado do Pará**. Belém: [s.n], 1898. p. 18.

CASTRO, Araújo. **Accidentes do trabalho**. 4. ed. rev. e aum. Rio de Janeiro: Editora Freitas Bastos, 1935.

CDP. Disponível em: <https://www.cdp.com.br/uteis-portos-da-cdp> . Acesso em: 25 ago. 2020.

CENTRO DE MEMÓRIA DA AMAZÔNIA. Autos cíveis de acção sumaria de accidentes de trabalho em que foi victima: José de Paiva, 1929. p. 1.

CENTRO DE MEMÓRIA DA AMAZÔNIA. Fundo TJE. **Cartório Sarmento/14ª Vara Cível. Víctima: Abel Alves Ramos, Exame de Accidente de trabalho**, 1929. p. 7 (Série: Acidente de trabalho).

CENTRO DE MEMÓRIA DA AMAZÔNIA. Auto de declaração que faz Américo da Costa Filho, 1929. p 8. *In: Autos de indemnização por accidentes de trabalho accidentes de trabalho em que foi victima Américo da Costa Filho*, 1929.

CENTRO DE MEMÓRIA DA AMAZÔNIA. Auto de perguntas feitas a Francisco Fidelis de Lima. 3.ª Vara cível, cartório Sampaio, 1931, p. 6. *In: Autos de accidentes de trabalho que foi victima Antonio Pereira da Silva*. Requerida a Companhia Lloyd Brasileiro. Centro de Memória da Amazônia).

CENTRO DE MEMÓRIA DA AMAZÔNIA. **Autos cíveis de accordo para indemnisação por accidente de trabalho em que foi victima Américo Costa Filho**, 1927.

CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano**. 3 ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1998.

CHACON, Paulo Pan; FRANCO JÚNIOR, Hilário. **História econômica geral e do Brasil**. São Paulo: Atlas, 1980, p. 35, 246.

CHAVES, Túlio Augusto Pinho de Vasconcelos. **O plano de urbanização de Belém: cidade e urbanismo na década de 1940**. UFPA, Belém, 2016, p. 18;19.

COLLEÇÃO das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1919. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1920. p. 166. v. 1 (Actos do Poder Legislativo, jan. a dez.).

COLOVAN, Fernanda Cristina; OLIVEIRA, Carlos Eduardo. **História da legislação social brasileira: os accidentes de trabalho entre 1919 e 1940**. Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, Programa de pós-graduação em Ciências Jurídicas. Prima Facie, v. 17 n. 35, 2018.

COLOVAN, F. C.; DIAS, C. E. O. **História da legislação social brasileira: os accidentes de trabalho entre 1919 e 1940**. Prima@ Facie. João Pessoa. PPGCJ, v. 17, n. 35, 2018. p. 6.

DESASTRE. **Estado do Pará**. Belém, 6 jun. 1911. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 25 ago. 2020.

DICIONÁRIO DIREITO. O que é decreto legislativo? Para que serve? Conceito e exemplo. jan. 2022. Disponível em: <http://www.dicionariodireito.com.br/decreto-legislativo>. Acesso em: 27 out. 2022.

DIAS JUNIOR, J. A. Histórico do saneamento rural no Estado do Pará. *In*: A prophylaxia rural no Estado do Pará até 1920. ARAÚJO, H. C. de Souza. **Typ da livraria Gillet**, 1922, p. 11. v. 1. Disponível em: A prophylaxia rural no Estado do Pará – Obras Raras Acervo Digital (fcp.pa.gov.br). Acesso em: 25 ago. 2020

DI PAOLO, Darcy de Nazaré Flexa. **Os estivadores do Pará no movimento sindical brasileiro**: um estudo sociológico. Belém: CEJUP-CESPA, 1986. p. 57, 63: p. 65.

DWYER, Thomas Patrick. **Vida e morte no trabalho**: acidentes de trabalho e a produção social do erro. Campinas: Editora Unicamp, 2006.

EMBRAPA. Disponível em: https://www.embrapa.br/macrologistica/exportacao/porto_vila-do-conde. Acesso em: 9 nov. 2021.

ENGELS; MARX. Friedrich; Karl. Manifesto comunista. Organização e introdução: Osvaldo Coggiola. Boitempo Editoria, SP. 2005, p. 43.

ESPINOSA, Ricardo. **Evolução histórica sobre acidente de trabalho**. 2008. Disponível em: https://www.conjur.com.br/2008-jun-13/evolucao_historica_lei_acidente_trabalho. Acesso em: 9 nov. 2021.

ESTATUTOS da sociedade união sindicato dos estivadores do Pará. Typ da papearia Fonseca, 1922. Capítulo I. Art. 2, (E). p, 4. Disponível em: <https://cmamazonia.sharepoint.com/Estatutos>. Acesso em: 9 nov. 2021.

ESTACAO. <http://www.estacaodasdocas.com>. Acesso em: 9 nov. 2021. Estado do Pará. no Cães da Port of Pará. Acesso em: 26 nov. 1912.

OS ESTIVADORES abandonam o serviço. **Estado do Pará**. Belém, 11 fev. 1921. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 25 ago. 2020.

FARIAS, Roselídia da Costa Farias. **Trabalho e modernização portuária**: um estudo sobre os estivadores de Belém no Estado do Pará. Dissertação (Mestrado em Serviço Social). Universidade Federal do Pará, Belém, 2011.

FARIAS, Wilian Gaia; SALES, Nabia; MOURÃO, Leila Miranda. Movimento do Porto. A entrada de embarcações estrangeiras nos meados da Belém oitocentista. *In*: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – ANPUH, 26., 2011, São Paulo. **Anais** [...].São Paulo, julho 2011. P. 3-4.

FERRAZ, Eduardo Luís Leite. Acidentados e remediados: a lei de acidentes de trabalho na Piracicaba da primeira República (1919-1930). **Revista Mundos do Trabalho**, v. 2, n. 3, p. 206-235, jan./jul. 2010.

FERREIRA Reis. História Econômica. In: WEINSTEIN, Bárbara. **A borracha na Amazônia**: expansão de decadência, 1850-1920. São Paulo: HUCITEC: Editora da Universidade de São Paulo, 1993. p. 216.

GOMES, João Arnaldo Machado. **Vigiando, divulgando e reprimindo**: o papel da imprensa no cotidiano dos moradores de Belém (1897-1910). UFPA, Belém, 2017. p. 62; 63.

GOMES, Angela Maria de Castro. **Cidadania e direito do trabalho**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed, 2002. p. 18.

GOULARTI FILHO, Alcides. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. **Economia e Sociedade**, Campinas, v.16, n. 3, p.455-489, dez. 2007.

GREGÓRIO, Vitor Marcos. O progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia do século XIX. **Nova economia**, Belo Horizonte, v.19, n.1, jan./abr. 2009.

IML. **Fundo TJE, Cartório Sarmento/14º vara cível**, 1931. p. 5 (Série Acidente de trabalho). Vítima Abel Alves Ramos CMA.

INFOESCOLA, *et al.* **Seringueira**. Jan. 2012. Disponível em: <https://www.infoescola.com/plantas/seringueira>. Acesso em: 27 out. 2022

JORNAL “A VOZ DO CATTETE NO CONGRESSO”. Um projecto importante, Rio, 5 dez. 1919. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 5 ago. 2019.

JORNAL ESTADO DO PARÁ. **Port of Pará. Inauguração solemne de novos melhoramentos**. Belém, 13 out.1911. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 5 ago. 2019.

JORNAL ESTADO DO PARÁ. **Port of Pará. Inauguração solemne de novos melhoramentos**. Belém, 2 out. 1911. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 5 ago. 2019.

JORNAL ESTADO DO PARÁ. Belém, p. 3, 21 jun. 1914. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 5 ago. 2019.

JORNAL “ESTADO DO PARÁ”. **A carestia de vida**, Belém, 9 dez. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 20 jul. 2022.

JORNAL ESTADO DO PARÁ. **Os accidentes no trabalho: a bordo do Manco**: um estivador ferido. Belém, 27 dez. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 20 jul. 2022.

JORNAL ESTADO DO PARÁ. **De um andaime abaixo**. 12 abr. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 20 jul. 2022.

JORNAL ESTADO DO PARÁ. **Os acidentes no trabalho**: a bordo do manco: um estivador ferido. 27 de dezembro de 1919. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 20 jul. 2022.

JORNAL. ESTADO DO PARÁ. **Accidentes de trabalho**. Belém, 4 jan. 1920. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 5 jul. 2019.

JORNAL ESTADO DO PARÁ. **Ainda o caso Anselm**. Belém, 30 jan. 1920. p. 1. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 5 jul. 2019.

JORNAL ESTADO DO PARÁ. **A Booth e os Estivadores**. Belém, 22 fev. 1920. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 5 de jul. 2019. JORNAL “ESTADO DO PARÁ”. **A carestia da Vida**. Belém, 22 abr. 1920. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 20 jul. 2022.

JORNAL “ESTADO DO PARÁ. **A prostituição na cidade**, 28 ago. 1920. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 20 jul. 2022.

JORNAL ESTADO DO PARÁ. **Os acidentes de trabalho**. Belém, 26 set. 1920. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 20 jul. 2022.

JORNAL ESTADO DO PARÁ. Belém, p. 1, 11 fev. 1921. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 20 jul. 2022.

JORNAL “ESTADO DO PARÁ”. **Ratos de Bordo**, 10 jun. 1921. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 5 jul. 2019.

JORNAL ESTADO DO PARÁ. Titulo. Belém, segunda página, 9 dez. 1921. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 5 jul. 2019.

JORNAL ESTADO DO PARÁ. **Invadiu o navio**, Belém, 16 jul. 1921. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 5 jul. 2019.

JORNAL FOLHA DO NORTE. **As vítimas do trabalho**. 18 jan. 1930. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 5 jul. 2019.

JORNAL O INDUSTRIAL. Porto do Pará, p. 2, 22 jan. 1903.

JORNAL “A VOZ DO CATTETE NO CONGRESSO”. Um projecto importante, Rio, 5 dez. 1919.

JORNAL “ESTADO DO PARÁ”, A CARESTIA DE VIDA, BELÉM, 9 dez. 1919. JURANDIR, Dalcídio. **Belém do Grão-Pará**. Belém: EDUFPA; Rio de Janeiro: Casa Rui Barbosa, 2004 (Coleção Ciclo do Extremo Norte).

LÁRAPIOS e commandita. **Estado do Pará**. Belém, 21 ago. 1921. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 25 ago. 2020.

LEGISLAÇÃO Informatizada. **Decreto nº 13.498**, de 12 de Março de 1919 - Publicação Original. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decreto/1910->

1919/decreto-13498-12-marco-1919-525749-publicacaooriginal. Acesso em: 8 dez. 2021.

LIMA, Marcos Alberto Horta. **Legislação e trabalho em controvérsias historiográficas: o projeto dos industriais brasileiros (1919-1930)**. 82 f. 2005. Tese (Doutorado em História), Instituto Federal de Ciências Humana. Campinas, 2005.

MARX, K; ENGELS, F. **Manifesto comunista**. Tradução: Waltensir Dutra. São Paulo: Boitempo, 2005.

MATTOS, Paulo Todescan Lessa. A formação do estado regulador no Brasil. **Revista Novos Estudos do CEBRAP**, n.76, p. 113, 2006.

MENSAGEM do advogado do sindicato dos estivadores. **Estado do Pará**. Belém, 20 jun. 1920. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 25 ago. 2020.

MORAES, Evaristo de. **Os acidentes de trabalho e sua reparação**. São Paulo: LTr, 2009. p. 22.

NAVIOSEPORTOS. Disponível em: www.navioseportos.com.br. Acesso em: 14 jun. 2020.

NUNES, Olavo. **Autos de acção summaria de accidentes de trabalho em que autor: o Ministério Público, Pará, 1931, Juízo de Direito da 1ª Vara**. Disponível no Centro de Memória da Amazônia (CMA). Acesso em: 27 jan. 2020.
NUNES, Olavo.

PARÁ. **Mensagem do Governador do Estado do Pará para Assembleia**, sobre as condições da zona portuária de Belém, por José Paes de Carvalho, Governador do Estado Pará em 1900. Disponível: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 14 jun. 2020.

PARÁ. **Mensagem ao Congresso Legislativo do Pará, pelo Governado do Estado do Pará**: Augusto Montenegro. 1907. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 25 ago. 2020.

PARÁ. **Obras do Porto. Mensagens dirigidas ao Congresso Legislativo do Pará**. Governador do Estado: Augusto Montenegro, 1908. p. 93; 94.

PARÁ. **No Cães da Port of Pará**. Belém, 26 nov. 1912

PARÁ. **Do sindicato dos estivadores pedem-nos a seguinte publicação**, 21 jun.1914. Folha 3.

PARÁ. **Mensagem dirigida em 1 de agosto de 1916 ao Congresso Legislativo do Pará**. Governador do Estado Enéas Martins, 1916.

PARÁ. **Mensagem do Governador do Estado do Pará para Assembleia**, “sobre as condições da zona portuária de Belém”, por José Paes de Carvalho, Governador do

Estado Pará em 1900, 1900. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 14 jun. 2020.

PARÁ. **Mensagem do Governador do Estado do Pará para Assembleia**. Disponível em: <http://www.bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 12 mar. 2020.

PARÁ. **Lei Manca**. Hemerotecadigital, 15 abr. 1919.

PARÁ. **Accidentes de trabalho**. Belém, 4 jan. 1920. p. 2.

PARÁ. **Os acidentes no trabalho**, v.10, n. 3.411, p. 1, 15 set. 1920.

PARÁ. **Gréve?** 6 jul, 1920. p. 2.

PARÁ **Accidente de trabalho**. Belém, 12 de abril de 1920, p. 2.

PARÁ. **Os acidentes no trabalho**, v.10, n. 3.411, p. 1, 15 set. 1920.

PARÁ. **Os acidentes do trabalho**, 10 dez. 1920. p. 3.

PENTEADO, Antonio Rocha. **O sistema portuário de Belém**. Belém: UFPA, 1973 (Coleção Amazônica – Série José Veríssimo).

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus (1899-1925)** 2. ed. Manaus: Edições: Governo do Estado do Amazonas/Secretaria de Estado da Cultura: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2003 (Série Amazônia: a terra e o homem). p. 31.

PORTO do Pará, **O industrial**. Belém, 22 jan. 1903. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 11 fev. 2020.

REVISTA JURÍDICA VIRTUAL, Brasília, DF, v. 6. n. 70, mar. 2005. (Leis Históricas: alvará - 22 de Janeiro de 1810. dá Regimento ao Provedor Mór da saúde).

SANTOS, Roberto de Araújo de Oliveira. **História econômica da Amazônia**. São Paulo, T. A. Queiroz, 1980. (Biblioteca básica de ciências sociais; série 1: Estudos brasileiros; v. 3. 278 p.

SALES, A. F. O movimento do porto: a entrada de embarcações estrangeiras nos meados da Belém oitocentista. *In*: Simpósio Nacional de História, 26, 2011, São Paulo. **Anais [...]**. São Paulo: USP, 2011. p. 1-17.

SILVA, Thiago Cedrez da. Dos porões ao cais: memórias da trajetória do sindicato da estiva de Rio Grande-RS nos anos de 1960 a 1970. *In*: ENCONTRO DE PESQUISAS HISTÓRICAS, 1, 2014, Porto Alegre. **Anais [...]**. Porto Alegre: PUC-RS, 2014.

SILVA, Carlos Fernando Gonçalves da Silva. **Sindicato dos estivadores**. Entrevista cedida a Eglison da Conceição Silva. Belém, 2020. (Arquivo Mp3).

O SR. GUARDA-MÓR e a policia maritima. **Estado do Pará**. Belém, 7 ago. 1920. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>. Acesso em: 25 ago. 2020.

SOUZA, Samuel Fernando de. **Coagidos ou subordinados**: trabalhadores, sindicatos e as leis do trabalho nos anos 1930. 32 f. Tese de Doutorado (História). Campinas: IFCH/Unicamp, 2006. p. 32.

TAYLOR, Frederich Winslow. **Princípios de administração científica**. 8. ed. São Paulo, 1990.

THOMPSON, E. P. **A miséria da teoria: ou um planetário de erros, uma crítica ao pensamento de Althusser**. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1981.

VIANNA, Luiz Werneck. **Liberalismo e sindicato no Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978. p. 19, 51.

WEINSTEIN, Bárbara. **A borracha na Amazônia**: expansão de decadência, 1850-1920. São Paulo: HUCITEC: Editora da Universidade de São Paulo, 1993.