

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
MESTRADO EM HISTÓRIA**

**ESTALEIRO MABILDE – AS RELAÇÕES COM OS FUNCIONÁRIOS E O ESTADO
(1896-1943)**

ADRIANO BALLEJOS MABILDE

**PORTO ALEGRE
2009**

ADRIANO BALLEJOS MABILDE

**ESTALEIRO MABILDE – AS RELAÇÕES COM OS FUNCIONÁRIOS E O ESTADO
(1896-1943)**

Dissertação apresentada como requisito parcial e último para a obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em História da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Dra. Cláudia Musa Fay

**PORTO ALEGRE
MARÇO
2009**

DADOS INTERNACIONAIS DE CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO (CIP)

M112e

Mabilde, Adriano Ballejos

Estaleiro Mabilde – as relações com os funcionários e o Estado (1896-1943) / Adriano Ballejos Mabilde. - Porto Alegre, 2009.
135 f. : il.

Orientação: Profa. Dra. Cláudia Musa Fay

Dissertação (Mestrado em História). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Porto Alegre, 2009.

1. Estaleiro Mabilde. 2. Indústria da construção naval – História. 3. Empreendedorismo. 4. Políticas sociais. I. Fay, Cláudia Musa. II Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História. III. Título.

CDD 338.098165

ADRIANO BALLEJOS MABILDE

**ESTALEIRO MABILDE – AS RELAÇÕES COM OS FUNCIONÁRIOS E O ESTADO
(1896-1943)**

Dissertação apresentada como requisito parcial e último para a obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em História da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Profa. Dra. Cláudia Musa Fay

Aprovada em 27 de março de 2009 pela seguinte,

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Cláudia Musa Fay (PPGH/PUCRS)
(Orientadora)

Profa. Dra. Cláudia Schemes (FEEVALE)

Profa. Dra. Margaret Marchiori Bakos (PPGH/PUCRS)

**PORTO ALEGRE
MARÇO
2009**

À Jayme, Maria e Yolanda (*in memoriam*)

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Maria de Lourdes Ballejos Mabilde, minha mãe, por ter me ensinado a crer, ao meu pai, Jayme Adolpho de Freitas Mabilde, por ter me ensinado a duvidar. Aos meus irmãos Pablo e Sérgio, agradeço pelo convívio; as minhas irmãs Maísa e Maíra, agradeço pelo convívio e pelos sobrinhos.

Agradeço à professora Cláudia Musa Fay por toda a confiança, carinho e atenção a mim dedicados nesta caminhada; ao meu primo Werner Mabilde Dullius, por quem tenho uma enorme gratidão, além de uma amizade e admiração profundas.

A Yolanda de Freitas Mabilde, *in memoriam*, minha avó, principal guardiã e transmissora de nossa memória familiar, além de grande incentivadora de seus netos. Hoje, essa função cabe às minhas tias Wilma Dullius, Zilah Falci e Arlette Mabilde, todas contribuintes deste trabalho. Agradeço, também, a tia Nelly Ripoll, por me colocar à disposição a sua memória invejável, e a Norman Mabilde Dullius, pela documentação disponibilizada.

Agradeço as presenças sempre constantes de meus tios Ione e Paulo Oliveira, e Maria Ione e Luiz Carlos Ballejos.

Meu muito obrigado aos professores do curso de Pós-Graduação em História da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Margaret Bakos, Núncia Constantino, René Gertz, Sandra Brancatto e Moacyr Flores, pelo prazeroso convívio; o mesmo posso dizer dos colegas do curso de pós-graduação, onde ficam muitas amizades.

Agradeço a contribuição dada pelos meus grandes amigos de todas as horas, Ricardo Antônio da Silveira e Arilson dos Santos Gomes; respectivamente, professor e colega dos tempos de graduação.

Aos funcionários da Biblioteca da Superintendência de Portos e Hidrovias, Sra. Maria da Graça Coimbra Pascual e Sr. Jorge Gejuino Teles Fernandes, pela dedicação, paciência e amizade.

Aos funcionários da secretaria do Pós-Graduação em História da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Carla Pereira e Davi Diniz, pelos auxílios e pela boa vontade que sempre demonstraram.

Agradeço também aos professores Ricardo Arthur Fitz, Sandra da Silva Careli, Nélon Sottili, João Felipe da Costa, Isabel Bilhão e Pedro Augusto Gomes Santos, grandes colaboradores em minha formação.

Meu agradecimento para João Francisco da Silveira Benites, José Luiz Silva Preiss, Eduardo Soares Paim e Silva, todos estes, grandes colaboradores e amigos.

Aos meus colegas bancários Adelmo da Luz Barros, Mário Cezar, Rogério Apellaniz Pinheiro, Luiz Fernando dos Reis, Vera Maria Michel, Priscila Oliveira Silva, Alexandre Daniel Alves, Ângela Maria Picinini, Rogério Oliveira Barbosa e Cláudia Schabbach de Rose, pela colaboração e pelo convívio.

Aos funcionários do Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul e do Museu de Comunicação Social Hipólito José da Costa, pelo sempre atencioso atendimento.

Por fim, meus agradecimentos à comunidade da Ilha da Pintada e a Escola de Samba Unidos do Pôr-do-Sol, nas pessoas de Beatriz Gonçalves Pereira, do ex-funcionário do Estaleiro Mabilde, Sr Nilton Araújo e sua filha Eunice.

Nucleum amisi, reliqui pignori putamina.

Perdi a polpa da noz e conservei a casca como testemunha.

Plauto (*Captivi*)

RESUMO

Esta dissertação tem por objetivo analisar as relações do Estaleiro Mabilde com o poder (governos federal e estadual) e com seus funcionários, no período compreendido entre o anos de 1896, sua fundação, e 1943, ano da venda do estaleiro por parte da família.

O trabalho encontra-se dividido em três capítulos, dispostos da seguinte forma: 1) No primeiro capítulo resgata-se a origem da família Mabilde e de seus integrantes, de sua chegada ao Rio Grande do Sul à criação do Estaleiro Mabilde. Utilizou-se o conceito de Empreendedorismo, com a finalidade de enfatizar as ações de integrantes da família Mabilde, bem como do fundador do estaleiro, Emilio Mabilde; 2) O segundo capítulo refere-se às políticas sociais aplicadas pelo Estaleiro Mabilde junto a seus funcionários e as relações do mesmo com o Governo do Estado. Neste capítulo, busca-se mostrar a diversidade da política social empregada pelo Estaleiro Mabilde em favor de seus funcionários em diferentes áreas: saúde, educação, moradia, premiações, esporte, etc. Ao mesmo tempo, são analisadas as relações do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, principalmente através da demanda de serviços, com o Estaleiro Mabilde; 3) O terceiro capítulo mostra como se deu, a partir de 1930, a transição da aplicação de políticas sociais da esfera privada para a pública, o afastamento do Estaleiro Mabilde em relação ao Governo do Estado e as dificuldades enfrentadas pelo estaleiro e o processo de venda.

Palavras-chave: Empreendedorismo, Construção Naval, Políticas Sociais.

ABSTRACT

This work aims to analyse the relations between the Shipyard Mabilde and the Power (Federal and State of Rio Grande do Sul Governments), as well as with its workers from 1896 (its foundation) to 1943, when the Shipyard was sold by a part of the family.

The text was divided in three chapters and arranged as following: 1) In the first chapter, the origin of Family Mabilde and its members are presented, as well as its arrival to Rio Grande do Sul and the creation of the Shipyard. It was used the concept of Entrepreneurship to emphasize the actions of the members of Family Mabilde as well as those of the founder of the Shipyard, Emilio Mabilde; 2) The second chapter refers to the social policies used by the Shipyard in relation to its workers and its relations with the State of Rio Grande do Sul Government. In this chapter, it is intended to show the diversity of the social policy used by the Shipyard Mabilde in favour of its workers in different areas such as: health, education, housing, distinctions, sports and etc. At the same time, the relations between the State of Rio Grande do Sul and the Shipyard are analysed, especially those relating to the services of the Shipyard requested by the State of Rio Grande do Sul; 3) The third chapter shows how happened, from 1930 on, the transition of the application of social policies from the private sphere to the public one, the withdrawal of the Shipyard from the State of Rio Grande do Sul Government, the difficulties faced by the Shipyard and its sale process.

Keywords: Entrepreneurship, Naval Construction, Social Policies.

SUMÁRIO

LISTA DE FOTOGRAFIAS	11
LISTA DE QUADROS	13
LISTA DE ABREVIATURAS DOS ACERVOS	14
INTRODUÇÃO	15
CAPÍTULO I	
1 O RAIAR	23
1.1 A FAMÍLIA MABILDE NO RIO GRANDE DO SUL	24
1.2 EMILIO CARLOS OSCAR MABILDE.....	29
1.3 O EMPREENDEDORISMO EM ALPHONSE E EMILIO	32
1.3.1 DA OFFICINA ENCYCLOPEDICA AO ESTALEIRO MABILDE	38
1.4 O RIO GRANDE DO SUL NA VIRADA DO SÉCULO XIX PARA O SÉCULO XX	43
CAPÍTULO II	
2 MEIO-DIA	48
2.1 SOB A “PROTEÇÃO” DO PRIVADO	48
2.1.1 FESTAS E COMEMORAÇÕES	59
2.1.2 NEM TUDO ERAM FLORES - ENTRE O PITORESCO E O CONFLITO	61
2.2 O ESTALEIRO E O GOVERNO DO ESTADO	65
2.2.1 UMA AVENTURA NA PINGUELA	79
CAPÍTULO III	
3 PÔR-DO-SOL	84
3.1 GETÚLIO, A REVOLUÇÃO E O ESTALEIRO MABILDE	84
3.2 SOB A “PROTEÇÃO” DO ESTADO	90
3.3 O ESTADO NOVO E O ESTALEIRO MABILDE	96
3.4 AS DIFICULDADES: AS MORTES, AS ENCHENTES, O PASSIVO E O ESTADO	105
3.5 O PROCESSO DE VENDA E O SILÊNCIO	111
3.6 O SUCATEAMENTO DOS ESTALEIROS ESTATAIS	114
3.7 UM OUTRO PÔR-DO-SOL	118
CONSIDERAÇÕES FINAIS	121
FONTES	130
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	133

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Foto nº1: Foto de Alphonse Mabilde, aproximadamente no ano de 1890	26
Foto nº2: Emilio Mabilde, aproximadamente no ano de 1910	30
Foto nº3: Único prato salvo do conjunto que foi quebrado e enviado como “presente” a D. Pedro II	35
Foto nº4: Estaleiro na rua Sete de Setembro, ao fundo a Igreja Nossa Senhora das Dores com apenas uma das torres construídas, no ano de 1900	39
Foto nº5: Oficina- Seção de máquinas, ano de 1917 na Ilha da Pintada	40
Foto nº6: Estaleiro Mabilde na Ilha da Pintada, ano de 1917	42
Foto nº7: Da esquerda para a direita, três moedas confeccionadas no estaleiro e a “chapinha” de identificação com o número do funcionário- nº 603	55
Foto nº8: Lancha <i>Mabilde</i> , década de 1940	56
Foto nº9: Em primeiro plano, defronte às carreiras, a lancha <i>Norma</i> parte para mais uma travessia. Aproximadamente na década de 1920	57
Foto nº10: Da direita para a esquerda, o quarto (sentado) é o Sr. José Montauray de Aguiar Leitão, aproximadamente no ano de 1920	60
Foto nº11: Conserto contratado pelo Governo do Estado em 1912. Na foto, o rebocador <i>Júlio de Castilhos</i> está sendo devolvido à água	71
Foto nº12: A primeira página do passaporte de Emilio Mabilde, destacando-se o seu destino à Buenos Aires, bem como a autorização do Chefe de Polícia, Sr. Vasco Pinto Bandeira, em 4 de Junho de 1912	72
Foto nº13: Fotografia de quadro que ficava exposto no escritório do Estaleiro Mabilde na Ilha da Pintada. Da esquerda para a direita, de cima para baixo: Oscar Mabilde, Emilio Mabilde (fundador), Walter Bruck, José Mabilde, Emilio Mabilde Filho, Affonso Mabilde e Dorvalino Mabilde	74
Foto nº14: Construção do plano inclinado em grade no terreno do Estaleiro Mabilde, obras interrompidas durante o ano de 1923	75
Foto nº15: Draga <i>Garibaldi</i> sendo construída na Escócia pela empresa Lobnitz & Cia. Ltda. no ano de 1914	79

Foto nº16: Draga <i>Garibaldi</i> sendo montada às margens da lagoa da Pinguela. Emilio Mabilde é o quarto da direita para a esquerda na foto, provavelmente registrada em 1915	81
Foto nº17: Desembarque dos três tanques em Porto Alegre no ano de 1930	87
Foto nº18: Tanque <i>Parahyba</i> , no pátio do Estaleiro Mabilde, na Ilha da Pintada em 1930	88
Foto nº19: Tanque <i>Parahyba</i> no pátio do Estaleiro Mabilde na Ilha da Pintada. Na foto, quando ampliada, percebe-se as inscrições na placa localizada na lateral do veículo: ESTALEIRO MABILDE – ILHA DA PINTADA- PORTO ALEGRE – BRAZIL	89
Foto nº20: <i>O Brasil novo - Getúlio Vargas e a sua vida para a criançada brasileira</i> , p.82	94
Foto nº21: Funcionários do Estaleiro Mabilde à frente da capela Nossa Senhora do Bonfim, na avenida Osvaldo Aranha em Porto Alegre (RS). Primeiro de maio de 1938	101
Foto nº22: Funcionários do Estaleiro Mabilde na rua Sete de Setembro, em passeata. Primeiro de maio de 1938	102
Foto nº23: Inauguração do Retrato de Getúlio (ao fundo), escritório do Estaleiro Mabilde, ano de 1941	103
Foto nº24: Inauguração do Retrato de Getúlio, foto externa, ano de 1941	104
Foto nº25: Prédio da fundição, desabou na enchente de 1936	107
Foto nº26: Estaleiro Mabilde, durante a enchente de 1941. Foto tirada a partir do rio Jacuí	109
Foto nº27: Carro alegórico (detalhe da âncora com as engrenagens) – Unidos do Pôr-do-Sol	119
Foto nº28: A bateria da Unidos do Pôr-do-Sol desfilou com fantasias que lembravam os macacões dos operários do Estaleiro Mabilde	120

LISTA DE QUADROS

Quadro n°1: Heredograma- Quatro gerações de descendentes do casal Laurent L. Mabilde e Isabel P. G. Booth	28
Quadro n°2: serviços executados, licitações e construções do Estaleiro Mabilde junto ao Governo do Estado (1900-1929)	68
Quadro n°3: serviços executados, licitações e construções do Estaleiro Mabilde junto ao Governo do Estado (1930-1943)	85

LISTA DE ABREVIATURAS DOS ACERVOS

AAAFM – Acervo de Arlette Yolanda de Freitas Mabilde

ADAFM – Acervo dos descendentes de Affonso Fróes Mabilde

ADMML – Acervo dos descendentes de May Mabilde Lague

AJAFM – Acervo de Jayme Adolpho de Freitas Mabilde

ASPH – Acervo da Superintendência de Portos e Hidrovias

AWMD – Acervo de Werner Mabilde Dullius

AZNMF – Acervo de Zilah Noely Mabilde Falci

INTRODUÇÃO

Desde a infância, eu, meus irmãos e meus primos fomos habituados a ouvir inúmeras histórias que diziam respeito à infância de nossos pais e ao cotidiano de nossos antepassados, tendo como cenário o Estaleiro Mabilde na Ilha da Pintada.

Essas narrativas eram normalmente feitas por nossa avó, Yolanda de Freitas Mabilde¹, a qual era dotada de uma memória invejável e que, mesmo em avançada idade era capaz de precisar nomes, lugares e datas. Parte desta memória ficou registrada na obra *Reminiscências da Família*², uma miscelânea de histórias e fatos envolvendo diversos integrantes da família, de sua autoria.

As histórias referentes ao Estaleiro Mabilde e à Ilha da Pintada povoam os nossos imaginários, sendo, ainda hoje, lembradas por nossos pais e por nós mesmos.

Quando ingressei no curso de História das Faculdades Porto-Alegrenses (FAPA), no ano de 1999, não imaginava a possibilidade de elaborar algum trabalho, mesmo que posterior, referente ao Estaleiro Mabilde.

Foi na cadeira de História do Rio Grande do Sul III, ministrada pela professora Isabel Aparecida Bilhão, que versava sobre a ascensão e instalação do Partido Republicano Rio-grandense (PRR) no governo estadual, que me surgiu a idéia de elaborar futuramente algum trabalho, relacionando, inicialmente, aquele período político com as atividades do Estaleiro Mabilde.

Assim, surgiu a idéia do objeto desta pesquisa: o Estaleiro Mabilde, suas relações com o poder e com os seus funcionários.

¹ Nascida em 11 de dezembro de 1910, na cidade de Pelotas (RS). Filha de Adolpho Lopes de Freitas e de Marieta de Souza Praxedes (*Zoca*), casou-se com José Henrique Frões Mabilde (*Lito*), com quem teve cinco filhos: Wilma Lia, Sérgio Henrique, Zilah Noelly, Jayme Adolpho e Arlette Yolanda. Faleceu em 9 de outubro de 2005, em Porto Alegre (RS).

² MABILDE, Yolanda de Freitas. *Reminiscências da Família*. Porto Alegre: G&W- Artes Gráficas, 1997.

Na busca por fontes, as primeiras encontravam-se dentro de minha própria casa. Refiro-me as quase duzentas fotografias guardadas por meu pai, Jayme Adolpho de Freitas Mabilde, e que retratam o Estaleiro Mabilde desde a localização em sua sede na rua Sete de Setembro, no centro de Porto Alegre, até as instalações da Ilha da Pintada. Fotografias estas que compreendem a produção do estaleiro, suas instalações, seus funcionários, passeatas e comemorações, e que vieram a se constituir em um precioso material para a confecção desta dissertação. Foram utilizadas ainda, fotografias do acervo de Zilah Noely Mabilde Falci e de Werner Mabilde Dullius.

Ressaltando a importância da fotografia neste trabalho, assim como a necessidade de contextualizá-la, citamos o autor Boris Kossoy:

Os estudiosos das fontes fotográficas - teóricos, historiadores da fotografia e pesquisadores de outras áreas que se utilizam da iconografia fotográfica do passado em investigações específicas - deverão, mais cedo ou mais tarde, confrontar-se com o fato de que no momento que observam e analisam uma fotografia eles estão diante da segunda realidade: a do *documento*³. E o sentido deste documento não reside no fato de representar unicamente um “objeto estético de época”, mas sim um artefato que contém um registro visual, formando um conjunto portador de informações multidisciplinares, inclusive *estéticas*⁴. Porém ao comparar os conteúdos fotográficos aos dos demais documentos pictóricos ou escritos, se estará diante do desconcertante verismo da informação visual fotográfica, o que diferencia em essência as fontes fotográficas das demais. É que as fotografias mostram, em seus conteúdos, o próprio passado. Pelo menos aquelas frações do real visível de outrora que foram selecionadas para os devidos registros: os recortes da primeira realidade na dimensão da vida.⁵

Assim sendo, as fotografias utilizadas neste trabalho, são capazes de mostrar-nos desde a realidade das condições de trabalho, quanto as obras executadas e a participação política do estaleiro e seus funcionários, em um período que vai desde a fundação do Estaleiro Mabilde até a sua venda, possibilitando uma melhor compreensão daquele momento.

A documentação utilizada neste trabalho, deve-se principalmente aos acervos pessoais de Arlette Yolanda de Freitas Mabilde, Norman Mabilde Dullius e Werner Mabilde Dullius.

³ Grifo do autor.

⁴ Idem.

⁵ KOSSOY, Boris. *Fotografia & história*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003, p.151-2.

As fontes de imprensa (jornais *Correio do Povo*, *Diário de Notícias* e *Notícia*), foram pesquisadas no Museu de Comunicação Social Hipólito José da Costa e no Centro de Documentação do Correio do Povo.

Foram consultados ainda, os acervos da Biblioteca da Superintendência de Portos e Hidrovias, onde encontram-se localizados os *Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*; documentação esta, fundamental para o desenvolvimento deste trabalho.

O depoimento de Jayme Adolpho de Freitas Mabilde foi fundamental para o esclarecimento de algumas questões que foram aparecendo ao longo deste trabalho. Filho do diretor do estaleiro Sr. José Henrique Fróes Mabilde, deixou a Ilha da Pintada no ano de 1947 aos oito anos de idade. Em seu depoimento, percebe-se uma descrição em que se distingue um encadeamento temporal preciso, facilitando a compreensão de sua narrativa.⁶

Com a utilização destas fontes foi elaborada esta dissertação, dispondo o seu conteúdo em três capítulos: *O Raiar*, *Meio-Dia* e *Pôr-do-Sol*.

Os títulos dos capítulos são figuras de linguagem que correspondem aos diferentes períodos vividos pelo Estaleiro Mabilde, desde sua fundação até a venda pela família em 1943: o seu começo, o auge econômico e a decadência.

Em seu primeiro capítulo, intitulado *O raiar*, buscamos mostrar o surgimento do Estaleiro. Para tanto, elaboramos pequenas biografias de Alphonse Mabilde, o primeiro Mabilde a se estabelecer no estado do Rio Grande do Sul, e de seus filhos Emilio Carlos Oscar Mabilde, este fundador do Estaleiro Mabilde, e Adolpho Pompílio Mabilde. A finalidade das mesmas é buscar elementos que esclareçam as suas formações, atividades, enfim, como estruturam suas vidas. Todos eles tinham em comum uma questão: o empreendedorismo.

⁶ Em sua obra *Memória e Sociedade: lembranças de velhos*, a autora Eclea Bosi chama a atenção para a capacidade do entrevistado em não confundir o momento atual com o que passou; possibilitando assim, uma melhor contextualização da narrativa.

Empreendedorismo este que caracterizou o trabalho de Emilio Mabilde, a partir do ano de 1896, com a criação da *Officina Encyclopedica*, a qual, posteriormente, após mudança de endereço e ampliação das atividades, veio a se transformar no Estaleiro Mabilde.

Para esse intento, realizou-se um levantamento a respeito do conceito de empreendedorismo; sendo utilizado como eixo para este trabalho, o conceito que encontra-se na obra de Robert D. Hisrich e Michael P. Peters, intitulada *Empreendedorismo*⁷.

Ainda dentro do primeiro capítulo, encontra-se uma síntese da situação política e econômica no estado do Rio Grande do Sul entre o final do século XIX e início do século XX, com a finalidade de contextualizar o momento do estabelecimento do Estaleiro Mabilde. É, também, o período de ascensão política do Partido Republicano Rio-grandense (PRR), que se manteve no poder durante as primeiras décadas do século XX no estado do Rio Grande do Sul. Destaca-se, também neste item, a influência filosófica (positivismo) do partido em questão.

O segundo capítulo, intitulado *Meio-dia*, compreende o período que vai desde a instalação do estaleiro na rua Sete de Setembro, no centro de Porto Alegre (RS), até a assunção de Getúlio Vargas à presidência do Estado do Rio Grande do Sul. O período em questão é considerado o auge econômico do Estaleiro Mabilde.

Este capítulo encontra-se dividido em duas questões centrais para este trabalho: inicialmente, a questão do paternalismo desenvolvido na relação entre o Estaleiro Mabilde com seus funcionários (item 2.1, intitulado *Sob a “proteção” do privado*); em seguida, a questão das relações entre o Estaleiro Mabilde e o Governo do Estado (item 2.2, intitulado *O Estaleiro Mabilde e o Governo do Estado*).

O conceito de *paternalismo* utilizado neste capítulo e no restante deste trabalho, é o mesmo empregado pelo autor Alexandre Fortes em sua obra *Nós do quarto distrito - A classe trabalhadora porto-alegrense e a era Vargas*, onde o autor afirma:

⁷ HISRICH, Robert D.; PETERS, Michael P. *Empreendedorismo*. Porto Alegre: Bookman, 2004.

O processo de expansão industrial criou, especialmente a partir dos anos 30, uma oferta de emprego constante e uma possibilidade limitada, porém real, de mobilidade social ascendente. Ao mesmo tempo, se verificava a forte influência de modelos paternalistas de relação de trabalho, expressa principalmente na adoção de programas abrangentes de benefícios sociais nas grandes empresas. Essa situação fundamentou o exercício da hegemonia cultural empresarial, articulada por valores relacionados à disciplina do trabalho, à austeridade e à estrutura familiar patriarcal.⁸

A aplicação deste conceito fica claramente demonstrada no decorrer do segundo capítulo desta dissertação, no que diz respeito à concessão, por parte do Estaleiro Mabilde, de benefícios sociais aos seus funcionários.

Ainda dentro deste capítulo, destacamos também, através da obra de Isabel Aparecida Bilhão⁹, a questão da formação da identidade dos trabalhadores no período em questão.

No que se refere às relações entre o Estaleiro Mabilde e o Governo do Estado, estão amplamente fundamentadas sobre os dados extraídos dos *Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*, publicados entre os anos de 1900 e 1927.

O terceiro capítulo, intitulado *Pôr-do-Sol*, versa sobre o período entre a chegada de Getúlio Vargas ao Governo do Estado do Rio Grande do Sul no ano de 1928, até o processo de venda do Estaleiro Mabilde em fevereiro de 1943.

Este capítulo mostra o distanciamento que passa a ocorrer entre o Governo do Estado e o Estaleiro Mabilde, a queda na demanda de serviços e a utilização das instalações do estaleiro para a produção de material bélico para a Revolução de 1930.

Logo após a ascensão de Getúlio Vargas à presidência da República, deflagra-se o processo de enfraquecimento da política regional, em favor de uma política gradativamente centralizada no Poder Executivo Federal.

A partir de então, fizemos uso novamente do conceito de paternalismo anteriormente citado. Mostramos, como no novo momento político instalado a partir de 1930, o

⁸ FORTES, Alexandre. *Nós do quarto distrito - A classe trabalhadora porto-alegrense e a era Vargas*. Caxias do Sul: EDUCS/Garamond, 2004, p.26-7.

⁹ BILHÃO, Isabel Aparecida. *Identidade e trabalho: análise da construção identitária dos operários porto-alegrenses (1896 a 1920)*. Porto Alegre: UFRGS/IFCH, 2005. (tese de doutorado)

paternalismo passa a ser exercido pelo Estado através da política trabalhista de Getúlio Vargas, a qual, ao mesmo tempo que faz concessões ao trabalhador, acaba tutelando e embretando o mesmo trabalhador em um aparato legal constituído através do Estado.

Além disso, veremos como se deu a participação do empresariado na elaboração dessas políticas paternalistas implantadas pelo Estado.

Outro conceito utilizado neste capítulo, com a finalidade de entendermos o processo político que culminou com a Revolução de 1930, foi o de Estado de Compromisso, conceito este criado pelo autor Francisco Corrêa Weffort na obra *O populismo na política brasileira*¹⁰ e aplicado por Boris Fausto em *A Revolução de 1930-Historiografia e História*¹¹, com o intuito de elucidar o período político em questão.

Veremos, então, como o Estado Brasileiro irá se estruturar a partir desse novo momento, até culminar com um dos períodos de maior centralização de poder na história republicana do país: o Estado Novo.

Ainda dentro do terceiro capítulo, veremos como se deu este processo de centralização do poder, bem como a influência que o período do Estado Novo irá ter sobre o cotidiano do Estaleiro Mabilde. Analisaremos as dificuldades que levaram o Estaleiro Mabilde a uma situação insustentável financeiramente, culminando com sua venda pela família Mabilde em fevereiro de 1943; enfocaremos, ainda, a questão do silêncio da imprensa em relação ao processo de venda do Estaleiro Mabilde; onde examinaremos como se dava o controle sobre os órgãos de imprensa durante o período do Estado Novo.

Por fim, analisaremos a manutenção dessa memória na comunidade da Ilha da Pintada, materializado no desfile da Escola de Samba Unidos do Pôr-do-Sol realizado em 23 de janeiro

¹⁰ WEFFORT, Francisco Corrêa. *O populismo na política brasileira*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2003.

¹¹ FAUSTO, Boris. *A Revolução de 1930- Historiografia e História*. São Paulo: Brasiliense, 1981.

de 2008, em homenagem à Maria José Fróes Mabilde, onde afloram elementos relacionados ao Estaleiro Mabilde.

Duas perguntas buscamos responder ao longo deste trabalho:

1. Como a política paternalista aplicada pelas empresas junto a seus funcionários passou a ser executada pelo Estado em relação aos trabalhadores?
2. Da metade para o final da década de 1920, caracteriza-se um período em que praticamente cessou a demanda de serviços por parte do Governo do Estado junto ao Estaleiro Mabilde. Quais os motivos desse afastamento do governo estadual em relação ao estaleiro?

Temos, ainda, o dever de alertar para um fato referente a este trabalho. Ele diz respeito, quase que exclusivamente, às relações comerciais do Estaleiro Mabilde com o Governo do Estado. É lógico que um estaleiro do porte que assumiu o Estaleiro Mabilde na sua época, não dependia unicamente da demanda estatal de serviços.

Através do acervo de fotografias de Jayme Adolpho de Freitas Mabilde, por exemplo, podemos perceber consertos em diversas embarcações, das mais variadas companhias de navegação do estado do Rio Grande do Sul e de fora dele. Porém, mensurar a demanda dos serviços executados a empresas particulares pelo Estaleiro Mabilde fica sobremaneira prejudicada, visto que os arquivos do estaleiro foram perdidos com a enchente de 1941.

Com isso, não estamos querendo dizer que seja impossível a reconstituição das demandas particulares em relação ao Estaleiro Mabilde, porém tornou-se conveniente que ficasse destinada a um outro momento em virtude do tempo e da mão-de-obra necessária a esta empreitada.

A análise que efetuamos sobre a demanda de serviços por parte do Governo do Estado, conforme já foi citada nesta introdução, deve-se ao fato de ela estar totalmente

documentada nos *Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas* no período compreendido entre os anos de 1900 e 1943.

Com o processo de venda no ano de 1943, o estaleiro deixou de pertencer à família Mabilde. Foi vendido ao Consórcio Administrador das Empresas de Mineração (CADEM), e com o passar dos anos, foi assumido pelo Governo do Estado. Foi arrendado a vários empresários e trocou de nome diversas vezes.

Porém, para a comunidade da Ilha da Pintada, ainda hoje é chamado de Estaleiro Mabilde, ou, simplesmente, Mabilde.

Portanto, estes são elementos que demonstram a força de uma memória que ainda se faz presente.

Cabe a este trabalho associar-se ao processo de resgate desta memória.

1 O RAIAR

No presente capítulo, entendemos ser necessário, antes de avançarmos sobre a história do Estaleiro Mabilde, mostrar elementos que vieram a contribuir significativamente na criação e formação de nosso objeto de estudo.

É nossa intenção mostrar a chegada da família Mabilde ao estado do Rio Grande do Sul e uma pequena biografia de alguns dos seus integrantes.

Para tanto, conforme Eulália L. Lobo, “as empresas patrimoniais apresentam as mesmas séries documentais, porém, como salientou Ciro Flamarion Cardoso, os arquivos familiares adquirem, nesse caso, especial importância”.¹²

Fazemos esta citação, devido ao fato de que muitos documentos sobre o estaleiro e sobre os integrantes da família Mabilde foram perdidos com a enchente de 1941; portanto, vamos utilizar largamente uma documentação que foi produzida por descendentes, baseada em relatos e depoimentos.

Ainda neste capítulo, vamos traçar um perfil sobre o empreendedorismo de alguns integrantes da família, dentre os quais, encontra-se Emilio Mabilde, fundador do Estaleiro Mabilde. Tomamos por base, a definição de empreendedorismo da obra de Robert D. Hisrich e Michael P. Peters, intitulada *Empreendedorismo*.

Por fim, analisaremos o ambiente político e econômico do estado do Rio Grande do Sul, no período referente ao final do século XIX e início do século XX; preparando o terreno para o próximo capítulo, o qual versa sobre as relações do Governo do Estado com o Estaleiro Mabilde.

¹² LOBO, Eulália L. *História Empresarial*. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo. (Orgs.). *Domínios da História - Ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1987, p.221.

1.1 A FAMÍLIA MABILDE NO RIO GRANDE DO SUL

O primeiro integrante da família Mabilde a chegar ao estado do Rio Grande do Sul foi Pierre François Alphonse Mabilde. Engenheiro belga, natural de Gent¹³, Flandres Oriental, nascido em 30 de agosto de 1806.

Na época, a Bélgica era ocupada pela França, sendo em 1815 anexada à Holanda, pelo Congresso de Viena¹⁴, formando o Reino dos Países Baixos. A Bélgica veio a proclamar a sua independência em junho de 1831, coroando, como rei, Leopoldo de Saxe Coburgo.

Sobre Alphonse Mabilde, sua bisneta May Mabilde Lague elaborou uma nota biográfica baseada em depoimentos orais transmitidos pela Prof^a. Maria José Fróes Mabilde e pelo Sr. Dorvalino Fróes Mabilde, respectivamente, avó e pai da autora, e pelos seus tios; além de pesquisas efetuadas na Cúria Metropolitana de Porto Alegre e no Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul; trata-se da principal fonte sobre a chegada do primeiro Mabilde ao Rio Grande do Sul.

A referida nota biográfica foi publicada na obra *Apontamentos sobre os indígenas selvagens da nação Coroados dos matos da província do Rio Grande do Sul*¹⁵, de autoria de Pierre François Alphonse Booth Mabilde. A obra foi organizada e revisada por May Mabilde Lague e Eivlys Mabilde Grant, bisnetas do autor.

¹³ Declarou-se natural de Gent no batismo de sua filha Georgina Carolina, ocorrido na Igreja da Conceição, registro no livro 5, folha 25 verso.

¹⁴ O Congresso de Viena foi realizado entre 1814 e 1815, buscando restabelecer os limites territoriais, o equilíbrio político e a restauração das casas reinantes dos países europeus que haviam sido alterados pelas Guerras Napoleônicas.

¹⁵ LAGUE, May Mabilde & GRANT, Eivlys Mabilde. “Tenente-Coronel Engenheiro Pierre François Alphonse Booth Mabilde (1806 – 1892)”. In: MABILDE, Pierre F. A. Booth. *Apontamentos sobre os indígenas selvagens da nação coroados dos matos da província do Rio Grande do Sul*. São Paulo: Ibrasa, 1983, p.218-32.

Filho do armador naval belga Laurent Louis Mabilde e da inglesa Elisabeth Petronilla Georgina Booth, Pierre François Alphonse Booth Mabilde¹⁶ cursou a Universidade de Liège¹⁷. Sua imigração para o Brasil deve-se, provavelmente, aos conflitos internos da Bélgica nos primeiros anos de sua independência.

A bordo do navio *Rembrandt*, no ano de 1833, aos vinte e seis anos de idade, Pierre François Alphonse Mabilde desembarca no Brasil, na cidade do Rio de Janeiro. A partir de então, passa a adotar, abreviadamente, o nome de Alphonse Mabilde.

No mesmo ano, foi admitido pela empresa belga *Carrole & Forbes*, sendo esta contratada pelo governo brasileiro para fazer o levantamento da planta e estudos necessários para a melhoria da Barra do Rio Grande. Alphonse trabalhou na empreitada até o ano de 1835, quando eclodiu a Revolução Farroupilha¹⁸. Desligou-se da empresa e foi trabalhar no comércio em Porto Alegre.

Alphonse Mabilde casou-se três vezes. Contraiu as primeiras núpcias com a imigrante alemã Christina Maria Magdalena Metz, no Rio Grande do Sul, em data e local ignorados. Viúvo, casou-se novamente, com a também imigrante alemã, Ana Maria Ertel, em 13 de junho de 1844¹⁹, com quem teve dois filhos. Ana Maria faleceu em 22 de outubro de 1846, aos 30 anos de idade²⁰, poucos dias antes da morte do filho mais velho. Após a morte de sua segunda esposa, estando a trabalho em Porto Alegre, deixou o filho remanescente aos cuidados da cunhada Maria Luiza na cidade de São Leopoldo (RS). Em 22 de março de 1848, Alphonse Mabilde obteve a sua carta de naturalização.

¹⁶ Existe uma dúvida quanto à composição correta do nome de Pierre François Alphonse Booth Mabilde. O costume europeu, era a composição de até três prenomes mais o sobrenome do pai, desprezando o nome da mãe. Assim sendo, ficaria Pierre François Alphonse Mabilde, o qual passaremos a adotar a partir deste ponto.

¹⁷ A universidade contava com o curso de Engenharia de Minas.

¹⁸ A Revolução Farroupilha aconteceu entre os anos de 1835 e 1845, colocando em lados opostos republicanos e imperiais.

¹⁹ LAGUE & GRANT. *Tenente-Coronel...*p.219.

²⁰ LAGUE & GRANT. *Tenente-Coronel...*p.220.

O fato de ter se naturalizado e possuir a formação de engenheiro chamou a atenção do governo estadual que, em 20 de junho de 1848, nomeou-o Engenheiro das Colônias, pelo Presidente da Província, Tenente-General Francisco José de Souza Soares de Andréa (Barão de Caçapava).



Foto nº 1: Foto de Alphonse Mabilde, aproximadamente no ano de 1890 (AWMD)

Encerrou suas atividades em Porto Alegre e foi morar em São Leopoldo, onde casou-se em 31 de julho de 1848 com a cunhada, Maria Luiza Ertel, nascida na Prússia Renana, e

com quem teve sete filhos: Maria Luiza, Adolpho Pompilio, Maria Leopoldina²¹, Idalina, Emilio Carlos Oscar, Georgina Carolina e Ana Hermínia Carolina.

Em 22 de julho de 1850, Alphonse Mabilde foi nomeado Tenente-Coronel da Guarda Nacional. Em 22 de julho do mesmo ano, foi designado comandante do 2º Batalhão de Infantaria. Exonerou-se em 7 de maio de 1851.

Em 24 de novembro de 1851, ingressou como Membro Honorário da Associação Médico-Farmacêutica de Porto Alegre. Escreveu em francês um tratado sobre História Natural e muitas notas sobre as plantas do Brasil.²²

Segundo, ainda, as notas de May Mabilde Lague, foi como Agrimensor das Colônias que, quando “abria uma estrada, ao cair de uma tarde, foi surpreendido e preso, com todos os homens que com ele trabalhavam, por uma tribo de selvagens coroados (atuais caingangues)”.²³

Durante o período de cativo (mais de dois anos) seria improvável uma fuga, visto o conhecimento que os índios tinham das matas. Foi neste espaço de tempo que Alphonse colheu o material referente à obra *Apontamentos sobre os indígenas selvagens da nação Coroados dos matos da Província do Rio Grande do Sul*.

Curiosamente, quando retornou do cativo, após uma fuga que contou com o auxílio de um integrante da tribo, encontrou sua família enlutada, pois era dado como morto.

Nos anos de 1855, 1856, 1857 e 1859, ocupou o cargo de vereador na Câmara Municipal de São Leopoldo.

Foi, também, Subdelegado do 1º Distrito de São Leopoldo e de 1864 a 1870 foi Diretor da Colônia de Santa Cruz do Sul (RS), onde fundou em 29 de agosto de 1865 o povoado de Vila Tereza, hoje cidade de Vera Cruz (RS).

²¹ LAGUE & GRANT. *Tenente-Coronel* ...p. 221. Curiosamente, não consta o nome da filha Maria Leopoldina na biografia.

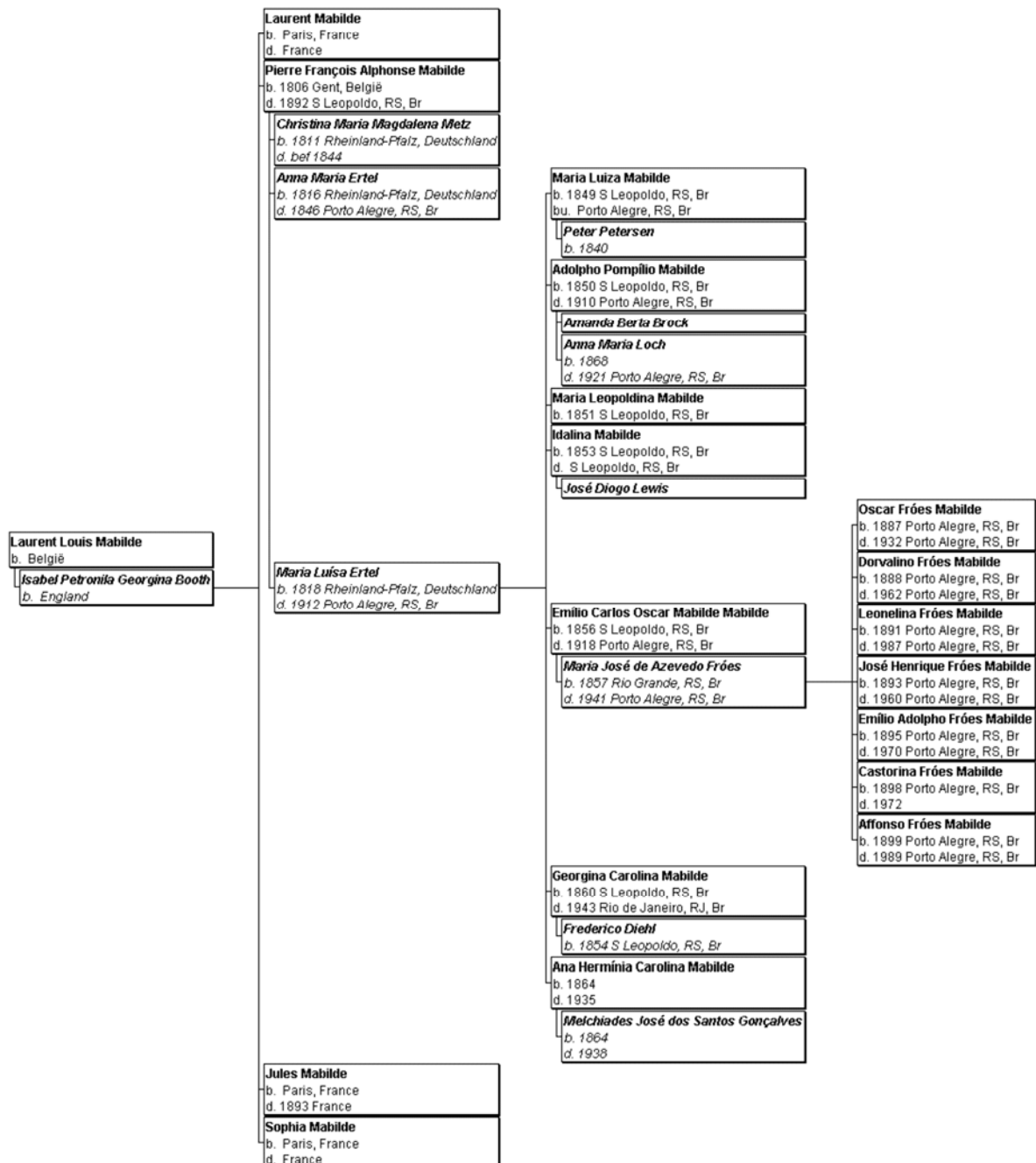
²² LAGUE & GRANT. *Tenente-Coronel* ...p. 229.

²³ LAGUE & GRANT. *Tenente-Coronel* ...p. 225.

Quadro n°1:

HEREDOGRAMA

Quatro gerações de descendentes do casal
Laurent L. Mabilde e Isabel P. G. Booth



Segundo Walter Spalding, “Alphonse Mabilde falava fluentemente o flamengo, francês, português, inglês, holandês, alemão, espanhol, italiano e não se atrapalhava com algumas línguas indígenas, especialmente o guarani e o caingangue”.²⁴

Alphonse Mabilde veio a falecer em 4 de dezembro de 1892, na cidade de São Leopoldo.

1.2 EMILIO CARLOS OSCAR MABILDE

Para a elaboração dos dados biográficos de Emilio Carlos Oscar Mabilde, foram utilizadas as seguintes fontes: *Árvore Genealógica da Família Mabilde*, elaborada por José Henrique Fróes Mabilde, e uma pequena biografia sobre Emilio Mabilde, por May Mabilde Lague.

Filho de Pierre François Alphonse Mabilde com Maria Luiza Ertel, nasceu em 18 de fevereiro de 1856, na cidade de São Leopoldo (RS).

Emilio Mabilde, como agora passaremos a nos referir, começou a trabalhar como aprendiz de ferreiro para a Officina Nelson²⁵, na rua da Praia (hoje, Andradas), em 1868, em Porto Alegre (RS).

No final de 1874, passou a trabalhar como ferreiro no estaleiro do inglês Mac-Adam, na Praça da Harmonia; posteriormente, trabalhou como ajustador mecânico no estaleiro de José Becker, na rua Voluntários da Pátria.

Como se dizia antigamente, embarcou “barra afora”, ou seja, em alto-mar, no dia 19 de abril de 1892, no paquete²⁶ *Itapeva*, passando mais tarde para o *Itaypú*, ambos da Companhia Costeira.

²⁴ SPALDING, Walter. *Construtores do Rio Grande* – vol. III. Porto Alegre: Sulina, 1973, p.36-7.

²⁵ Segundo consta na pequena biografia contida na *Árvore Genealógica da Família Mabilde*, a Officina Nelson ficava onde hoje se encontra a Igreja da Trindade na rua dos Andradas.

²⁶ *Paquete* significa navio veloz e luxuoso, geralmente a vapor.

Trabalhou, também, no paquete *Rio Pardo* do Lloyd Brasileiro, abandonando a vida marítima em 1896.

No histórico de Emílio Mabilde como maquinista, consta que prestou exame para 3º maquinista no ano de 1874; para 2º maquinista, em 1877; e, para 1º maquinista, em 1892. Era membro da *Associação dos Machinistas da Marinha Mercante do Rio Grande do Sul*, com diploma datado de 6 de abril de 1908.²⁷



Foto nº 2: Emilio Mabilde, aproximadamente no ano de 1910 (AWMD)

²⁷ O referido diploma faz parte do acervo de Werner Mabilde Dullius.

Segundo descrito nos apontamentos de May Mabilde Lague, sobre Emílio Mabilde, este possuía outro diploma: de “engenheiro maquinista formado pela Escola Naval do Rio de Janeiro. Seu diploma foi assinado pelo Marechal Floriano Peixoto, então Presidente da República”.²⁸

Casou-se, em 2 de março de 1878, com Maria José de Azevedo Fróes, nascida em 9 de maio de 1857 na Escola dos Imperiais Marinheiros, no bairro Macega, na cidade de Rio Grande (RS). Filha de José Henrique da Silva Fróes e de Castorina Felicidade Fróes de Azevedo.

Maria José e Emilio conheceram-se quando ela quis estudar alemão, sendo Emilio, seu professor.²⁹

Tiveram dezenove³⁰ filhos, mas sobreviveram apenas sete: Carlos Oscar, Leonelina, Dorvalino, José Henrique, Emilio Adolpho, Castorina e Affonso. Os demais morreram no parto ou pouco tempo após.

Maria José era professora e, conforme José Henrique Fróes Mabilde (seu filho),

(...)
 Entrou para a Escola Normal em 3 de agosto de 1874.
 Recebeu diploma de Professora Pública em dezembro de 1877.
 Foi nomeada para o Maratá³¹ em 13 de junho de 1878.
 Foi removida para a Ilha da Pintada em 3 de fevereiro de 1879.
 Foi removida para o Arraial de São José no Parthenon, defronte ao Hospício São Pedro em janeiro de 1880.
 Foi removida para a Praça do Menino Deus em janeiro de 1881.(...)³²

Uma idéia da integração de Emilio Mabilde na sociedade porto-alegrense, tiramos de uma nota do jornal *Correio do Povo* de 19 de maio de 1908, reproduzida na seção *Há um século no Correio do Povo*, em 19 de maio de 2008:

²⁸ Biografia de Emilio Mabilde, elaborada por May Mabilde Lague em 08/04/1975, p.1. (ADMML)

²⁹ *Estaleiro Mabilde, notas de Eivlys Mabilde Grant*, data de 02/02/1993, p.3.

³⁰ *Árvore Genealógica da Família Mabilde*, elaborada por José Henrique Fróes Mabilde. (AWMD)

³¹ Cidade de Maratá (RS).

³² *Árvore Genealógica da Família Mabilde*, elaborada por José Henrique Fróes Mabilde. (AWMD)

Hontem, á noite, na residencia do Sr. Emilio Mabilde, á rua dos Andradas, assistimos a um concerto instrumental, em que teve saliente figura a interessante menina Eugenia, de 4 annos apenas de idade e filha do Sr. Antonio Nicomedes Azeredo³³, cirurgião dentista na Taquara. Esta creança, com desembaraço admiravel, tocou em um mandolim³⁴, trechos de musica classica, de forma a merecer franco applausos das numerosas pessoas que enchiam a sala.³⁵

Emilio Mabilde faleceu em 9 de agosto de 1918 e, sua esposa, Maria José Mabilde, em 7 de maio de 1941, ambos na cidade de Porto Alegre (RS).

1.3 O EMPREENDEDORISMO EM ALPHONSE E EMILIO

Na tese de doutorado de Cláudia Schemes, intitulada *Pedro Adams Filho: empreendedorismo, indústria calçadista e emancipação de Novo Hamburgo (1901-1935)*³⁶, em seu primeiro capítulo, temos um retrato da evolução do conceito de empreendedorismo que, segundo palavras da própria autora, “tomado de empréstimo da Administração, esse termo tornou-se a categoria principal desta investigação e definidora de sua tese central”.³⁷

No caso do presente trabalho, seu eixo central está sob o relacionamento da empresa Estaleiro Mabilde com os governos, das esferas estadual e federal, bem como com seus funcionários; no caso destes últimos, destacando a questão do paternalismo.

Assim sendo, destacaremos o empreendedorismo não só de Emilio Mabilde, mas também de seu pai, Alphonse Mabilde, conforme veremos adiante.

³³ Antonio Nicomedes de Azeredo foi casado com Georgina Mabilde Lewis, filha de Idalina Mabilde, irmã de Emilio Mabilde sendo, portanto, a criança Eugênia, sobrinha neta deste.

³⁴ Instrumento de cordas, espécie de alaúde.

³⁵ *Correio do Povo*, Porto Alegre, 19/05/2008.

³⁶ SCHEMES, Cláudia. *Pedro Adams Filho: empreendedorismo, indústria calçadista e emancipação de Novo Hamburgo (1901-1935)*. Porto Alegre: PPGH/PUCRS, 2006.

³⁷ SCHEMES. *Pedro Adams Filho...*p.20.

Na busca de uma definição que melhor contemplasse a idéia de empreendedorismo para este trabalho, esbarramos em inúmeras variações sobre o mesmo tema.

Na obra de Fernando Dolabela, *Empreendedorismo, uma forma de ser - saiba o que são empreendedores individuais e empreendedores coletivos*³⁸, em seu primeiro capítulo, o autor faz questão de esclarecer que empreendedores todos nós somos; porém, “é preciso querer realizar o potencial empreendedor que todos têm”³⁹.

O autor salienta, ainda, a profusão de conceitos e definições sobre a área, normalmente ligados às idéias de inovação e risco.

A definição a qual entendemos ser a mais compatível com o histórico do Estaleiro Mabilde, encontra-se na obra de Robert D. Hisrich e Michael P. Peters, intitulada *Empreendedorismo*⁴⁰:

Empreendedorismo é o processo de criar algo novo com valor dedicando o tempo e o esforço necessários, assumindo os riscos financeiros, psíquicos e sociais correspondentes e recebendo as consequentes recompensas da satisfação e independência econômica e pessoal.⁴¹

Afora a questão de iniciativa, criatividade ou de recompensa - constante em quase todas as definições de empreendedorismo –, a utilização desta definição deve-se principalmente à questão social, a qual será trabalhada no capítulo seguinte.

A questão do empreendedorismo ligada a Alphonse Mabilde mostra-nos uma situação que envolve todos os elementos elencados no parágrafo anterior: iniciativa, criatividade e o

³⁸ DOLABELA, Fernando. *Empreendedorismo, uma forma de ser - saiba o que são empreendedores individuais e empreendedores coletivos*. Brasília: Agência de Educação para o Desenvolvimento, 2003.

³⁹ DOLABELA. *Empreendedorismo uma forma de ser...*p.23.

⁴⁰ HIRICH, Robert D.; PETERS, Michael P. *Empreendedorismo*. Porto Alegre: Bookman, 2004, p.29.

⁴¹ HIRICH, Robert D.; PETERS, Michael P. *Empreendedorismo...*p.29. Na definição a que nos referimos, consta uma nota dos autores (nº7) com sua devida explicação na página 50, conforme transcrevemos: “Essa definição foi modificada a partir da definição primeiramente desenvolvida para a mulher empreendedora. Ver Robert D. HIRICH and Candida G. Brusck, *The Woman Entrepreneur: Starting, Financing, and Managing a Successful new Business* (Lexington, MA: Lexington Books, 1985)”, p.18.

risco. Principalmente tratando-se de um país que à época enxergava a atividade industrial com grande desconfiança.

Alphonse descobriu, no estado do Rio Grande do Sul, matéria-prima de qualidade para a produção de porcelana. Associou-se, então, ao Sr. Luiz Afonso de Azambuja, e conseguiu uma licença para a instalação de uma fábrica.

Embarcou para a Europa no final 1857, levando consigo matéria-prima, afim de adquirir máquinas e contratar pessoal especializado. Ofereceu, ainda, seus serviços ao Presidente da Província, referente à busca de opiniões de engenheiros belgas e holandeses, quanto a melhoramentos da Barra do Rio Grande. Porém, em seu retorno ao Brasil, defrontou-se com uma surpresa, conforme a narrativa de May Mabilde Lague:

Em 1858 fabricou, com matéria-prima do Rio Grande do Sul, numa fábrica francesa, uma baixela, com as armas imperiais, para ser oferecida a S. M. O Imperador D. Pedro II.

De volta ao Brasil, com as máquinas e a baixela, não pode abrir a fábrica, pois a licença foi-lhe cassada, por causa de mexericos na corte⁴². Não achavam justo ser dada licença a um “estrangeiro” para abrir uma fábrica no Brasil. Fazia, entretanto, 10 anos que Alphonse Mabilde era brasileiro naturalizado, Tenente Coronel da Guarda Nacional, Engenheiro e Agrimensor das Colônias. Impulsivo como era, revoltou-se contra a decisão imperial. Quebrou toda a baixela, guardando da mesma só um prato (em poder da família Mabilde até hoje), encaixotou-a, assim quebrada, mandando-a “de presente” ao Imperador. Só a conhecida bondade e magnanimidade de D. Pedro II livraram-no de uma severa punição, pois S. M. Reconheceu ser justa a sua revolta.

As máquinas, que trouxera da Europa, atirou-as dentro do rio Gravataí, guardando a fórmula da porcelana para deixar, como herança, para seus filhos. Esta fórmula, entretanto, por ocasião da sua morte, foi roubada, não tendo jamais sido encontrada.

Desistiu da fábrica e voltou a ocupar seu cargo de Vereador na Câmara Municipal de São Leopoldo, em 1859.⁴³

A narrativa anterior pode ser associada ao texto do autor Boris Fausto, em que este afirma que a partir de 1850, com a sobra de capitais provenientes do fim da importação de

⁴² Outra hipótese para a cassação da licença, a qual não deve ser ignorada, é a questão da concorrência com o comércio de importação de louças belgas, francesas e inglesas.

⁴³ LAGUE & GRANT. *Tenente-Coronel...*p. 224-5.

escravos, “deu origem a uma intensa atividade de negócios e de especulação. Surgiram bancos, indústrias, empresas de navegação a vapor, etc.”⁴⁴



Foto nº 3: Único prato salvo do conjunto que foi quebrado e enviado como “presente” a D. Pedro II (AJAFM)

Por outro lado, aparecem as mesmas dificuldades relatadas na obra de Jorge Caldeira, *Mauá - Empresário do Império*⁴⁵, no que diz respeito às relações entre o Estado e a iniciativa privada, mais especificamente, a indústria; além disso, conforme podemos ver em passagem da obra citada, a mentalidade que se tinha a respeito do trabalho no período em que Irineu Evangelista de Souza (Barão de Mauá) compra o estaleiro Ponta de Areia, no Rio de Janeiro, no ano de 1846:

(...) O novo dono da empresa não era um apaixonado pela escravidão, e muito provavelmente preferia aplicar o dinheiro que gastou nessa compra em equipamentos, pagando salários aos empregados. O problema é que ele não tinha

⁴⁴ FAUSTO, Boris. *História do Brasil*. São Paulo: Edusp, 2002, p.197.

⁴⁵ CALDEIRA, Jorge. *Mauá - Empresário do Império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

essa alternativa: achar trabalhadores livres dispostos a se empregar numa fábrica era uma tarefa acima das forças de qualquer mortal, por conta do ideário que cercava o trabalho naquele mundo de senhores e escravos. Qualquer trabalho manual, por mais bem pago que fosse, era considerado tarefa degradante para os cidadãos livres.⁴⁶

Some-se ao relato anterior a dificuldade de encontrar-se mão-de-obra especializada para as atividades.

No caso de Emilio Mabilde, o conhecimento sobre mecânica foi uma constante em sua formação.

Seu irmão, Adolpho Pompilio Mabilde, foi entomologista e lepidopterologista, publicou *Guia Practica para os principiantes collecionadores de insectos, contendo a descrição fiel de perto de 1000 borboletas com 280 figuras lithographadas em tamanho, forma e dezenhos conforme o natural*, pela tipografia de Gunlach e Schuldt em 1896, em Porto Alegre (RS). Foi, também, correspondente de cientistas internacionais.

Em uma carta enviada por Adolpho Pompilio ao diretor do *Correio do Povo* Breno Caldas, publicada na edição de 8 de dezembro de 1907, na coluna *Sport e Reminiscências*, tem-se a noção da curiosidade de Adolpho Pompilio e de seu irmão Emilio diante de algo inusitado para a época: uma bicicleta.

A carta está reproduzida no sítio da Federação Gaúcha de Ciclismo, conforme abaixo:

Em 1869, estava eu em companhia de meu cunhado Pedro Petersen⁴⁷, estabelecido com oficina mecânica na então Colônia Santa Cruz, de onde em fins do mesmo ano tive de ir a São Leopoldo, e foi aí que vi pelas ruas o primeiro ciclista, que foi o Sr. Alfredo Dillon, em viagem de reclames para velocípedes e objetos americanos, com os quais negociava o velho Dillon (pai de Alfredo) estabelecido em Porto Alegre.

Aí, vi o tal velocípede que fez furor, pois alguns chegavam a dizer que este homem (o ciclista), tinha parte com o diabo, porque corria numa máquina em que não se via “ninguém puxar a frente ou empurrar atrás”, e que corria ligeiro como o raio, e o pior de tudo era ter somente duas rodas, uma atrás da outra. Como a curiosidade era geral, é certo que eu também admirei o ciclista, em posição correta, montar uma máquina desconhecida em geral. Segui-o com a vista e vendo que se dirigia para o vapor *Brasileiro*, que nesse dia seguia para Porto Alegre, apertei os passos e fui também a bordo, onde pedi licença e algumas explicações ao referido Sr. Dillon, que, muito atencioso, mostrou-me o seu *Cavallo de Ferro*. Pelas explicações e pelo meu exame, vi que não precisava se pactuar com o diabo, para se andar em tal máquina, da qual tomei as

⁴⁶ CALDEIRA. *Mauá...*p.182

⁴⁷ Seu nome correto era Peter Petersen.

precisas notas, com o propósito de construir uma imitante, quando voltasse a minha oficina em Santa Cruz.(...) Eram estes, sem dúvida, o primeiro velocípede e ciclista que antes de ir a São Leopoldo andou em Porto Alegre, no referido ano de 1869, e, se não me engano, fui eu o segundo, e irmão o terceiro. No mesmo ano, porém, fomos o segundo e terceiro em Santa Cruz, porque logo voltei a minha oficina, contei ao meu sócio o que tinha visto, e tanto este como eu, com aflição aprontamos em pouco tempo um velocípede. Mas que velocípede...! Uma verdadeira máquina infernal! As rodas, muito brutas, de angico vermelho, tinham, a da frente, 85 cm e a posterior 80 cm de diâmetro.

A viga era também de angico e reta. As ferragens eram, em geral, muito pesadas. Em lugar de sella, servia lombilho velho, etc. Contudo, isto serviu para matar o desejo e para ensinar a montar e andar de bicicleta. Nesta máquina atrevi-me a andar, de dia claro, em fins de dezembro, no dito ano de 1869, nas ruas de Santa Cruz, onde esta máquina infernal foi muito admirada.(...)

Mais tarde, apesar do velocípede já estar um tanto desengonçado, meu irmão Emilio aprendeu a montá-lo regularmente e por muito tempo viajou em dito velocípede, até que por fim era preciso pô-lo de molho na véspera do dia que devia de servir, com o fim de fazer inchar as madeiras e firmar, assim as juntas. Mesmo assim a coisa bamboleava, fazendo coleios como as cobras, isto é, quando a roda da frente pendia para a direita, a de trás pendia para a esquerda, e vice-versa, mudando de posições bruscamente. Entretanto, depois de construído outro melhor, foi este abandonado e guardado.

De volta a Porto Alegre em 1873, conseguimos (eu e Emilio) o mesmo velocípede do Sr. Dillon, cujo tipo de máquina foi um dos poucos objetos salvos do incêndio da referida casa de negócios do velho Dillon.

Essa máquina, depois de pequenos reparos, serviu-nos por muito tempo e, enquanto não havia melhores, construímos outras diversas bicicletas (porém já melhoradas) nas quais andamos aqui em Porto Alegre, até o ano de 1896. Estas, porém, abandonamos, também naquele ano, porque as novas que tinham vindo da Europa, já em 1895, eram mais leves e muito mais perfeitas. Noto, porém, que não andamos seguido todo este tempo de bicicleta em Porto Alegre, por termos andado, muitas vezes de viagem fora do estado, etc.⁴⁸

Após as experiências com as bicicletas e de trabalhar muitos anos embarcado, Emilio Mabilde fundou, em 27 de maio de 1896, a *Officina Encyclopedica*, na rua Andrade Neves, número 10, próximo à Caixa Econômica em Porto Alegre (RS).

No ano de 1898, transferiu-se para a rua Sete de Setembro, nos números 14, 15 e 16, agora com o nome de Estaleiro Mabilde. Localizava-se na esquina onde hoje é a travessa Araújo Ribeiro e a Casa de Cultura Mário Quintana.

Eram realizados consertos de máquinas, fogareiros, lampiões, etc.⁴⁹

⁴⁸ Sítio da Federação Gaúcha de Ciclismo: www.fgc.com.br/federac/historic/18691898.htm. Consultado em 28 de setembro de 2008. Ver também: *Correio do Povo*, Porto Alegre, 08/12/1907.

⁴⁹ *Estaleiro Mabilde, notas de Eivlys Mabilde Grant*, data de 02/02/1993, p.1.

Em sua equipe de trabalho na oficina, constavam como operários: seu sobrinho, Pedro Petersen⁵⁰; Paulino Gomes Pires, Alfredo Mauro, todos mecânicos; e Mathias, fundidor.⁵¹

1.3.1 DA OFFICINA ENCYCLOPEDICA AO ESTALEIRO MABILDE

Com o aumento da demanda de serviços, as instalações na rua Andrade Neves ficaram acanhadas, sendo a oficina transferida em dezembro de 1898 para a rua Sete de Setembro, nos números 14, 15 e 16⁵².

Neste endereço foi adotada a denominação de estaleiro, em virtude da demanda de serviços em embarcações e a delimitação da área no estuário Guaíba.

O registro mais antigo encontrado na Junta Comercial do Rio Grande do Sul, com a empresa denominada Mabilde & Cia., aparece no contrato n° 3.279, de 15 de junho de 1901⁵³.

Tratava-se de um contrato firmado entre Emilio Mabilde e Marcínio José de Mattos, da firma Marcínio Mattos Mattos, ambos constituindo a empresa Mabilde & Cia.⁵⁴

Pelo contrato, tratava-se “de uma sociedade commercial com sede nesta cidade para o commercio de estaleiros, fundição e construcções de embarcações e tudo mais que se relacione, (...)”⁵⁵. A referida sociedade teria a duração de três anos, a contar de 15 de junho de 1901, sendo o capital de trinta contos de réis, fornecido em partes iguais pelos sócios.

⁵⁰ Filho de Peter Petersen.

⁵¹ *Árvore Genealógica da Família Mabilde*, elaborada por José Henrique Fróes Mabilde. (AWMD)

⁵² *Árvore Genealógica da Família Mabilde*, elaborada por José Henrique Fróes Mabilde. (AWMD)

⁵³ *Fac-simile* do primeiro contrato da empresa Mabilde & Cia, sob o número 3.279, de 15 de junho de 1901, registrado pelo notário Octaviano Gonçalves. (AWMD)

⁵⁴ Mabilde & Cia. era a razão social da empresa. Na praça, a empresa era conhecida por Estaleiro Mabilde.

⁵⁵ *Fac-simile* do primeiro contrato da empresa Mabilde & Cia, sob o número 3.279, de 15 de junho de 1901, registrado pelo notário Octaviano Gonçalves. (AWMD)

A gerência da firma era exercida por ambos os sócios, no caso, Emilio Mabilde e os sócios da empresa Marcínio Mattos Mattos; segundo o contrato, “devendo em todo caso resolverem os negocios de *commum accordo*”⁵⁶.

O tráfego intenso de barcos naquela localidade atestava que era através do Guaíba que girava a economia de Porto Alegre.



Foto nº4: Estaleiro na rua Sete de Setembro, ao fundo a Igreja Nossa Senhora das Dores com apenas uma das torres construídas, no ano de 1900 (AJAFM)

No ano de 1901, no *Relatório da Secretaria de Estado do Negócio das Obras Públicas*, consta um elogio do secretário de obras Sr. João José Pereira Parobé à pessoa do Sr. Emilio Mabilde; fato este que, durante minhas pesquisas nos respectivos relatórios, não vi repetição com qualquer outro empresário:

Antes de terminar esta parte, seja-me permitido consignar louvores ao infatigável industrial Emilio Mabilde pela brilhante iniciativa na construção de uma lancha de roda á popa, premiada com a medalha de ouro na Exposição Estadual e que trará infallivelmente uma modificação na navegação fluvial, pela adopção de

⁵⁶ *Fac-simile* do primeiro contrato da empresa Mabilde & Cia, sob o número 3.279, de 15 de junho de 1901, registrado pelo notário Octaviano Gonçalves. (AWMD)

embarcações deste typo, e único que racionalmente deve ser usado nos rios de pequeno calado e vantajosamente empregado no paiz e fora delle.⁵⁷

Em 1912 o Estaleiro Mabilde defrontou-se novamente com uma grande demanda de serviços, que se veriam com a execução dificultada em virtude das obras para a construção do novo cais do porto de Porto Alegre, fatos estes que ocasionaram a compra da área na Ilha da Pintada, então 10º distrito de Porto Alegre; para onde, no dia 12 de dezembro de 1912, foi transferido o estaleiro. Permaneceu, ainda, a oficina mecânica na rua Sete de Setembro, a qual foi igualmente transferida para a Ilha da Pintada somente no ano de 1913.⁵⁸

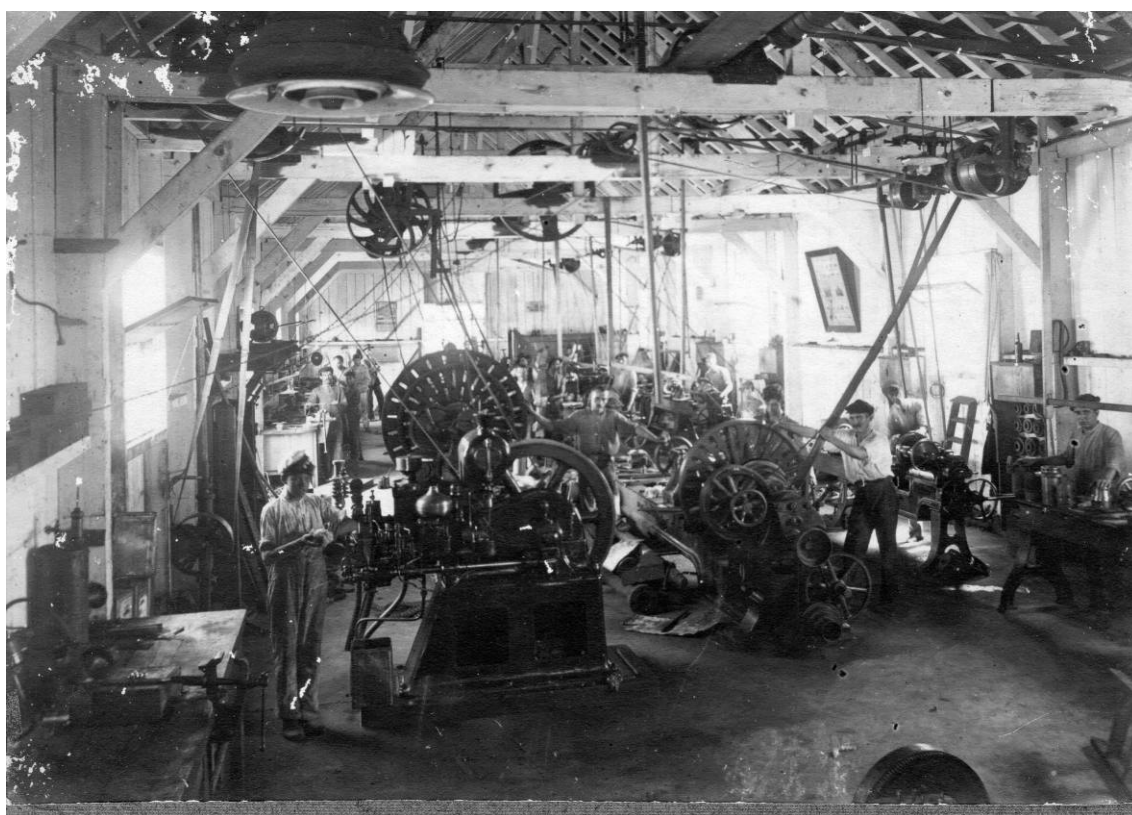


Foto nº 5: Oficina- Seção de máquinas, ano de 1917 na Ilha da Pintada (AJAFM)

Para termos uma idéia no que se transformou o Estaleiro Mabilde, pouco tempo após a morte de Emilio Mabilde, a *Revista de Commercio e Industria do Rio Grande do Sul*⁵⁹, publicada em 28 de fevereiro de 1919, traz um retrato das instalações do estaleiro:

⁵⁷ GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*, Porto Alegre, 1901, p.13.

⁵⁸ *Estaleiro Mabilde, notas de Eivlys Mabilde Grant*, 02/02/1993, p.1-2. (AWMD)

⁵⁹ *Revista de Commercio e Industria do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, 28/02/1929, p.83.

I- Secção de estaleiro- Ocupa a parte maior das construcções, sobre a margem esquerda do rio Jacuhy. Dispõe de quatro planos inclinados um dos quaes com capacidade para grandes barcos até 800 toneladas.

Para a collocação dos navios nesses planos inclinados há um poderoso guincho a vapor, o qual por uma intelligente combinação de mecanica, simplifica e reduz extraordinariamente este penosissimo trabalho.

Os serviços deste departamento estão sob a immediata direcção do sr. Dorvalino Mabilde.

II- Secção de construcção naval- Sob a direcção do sr. Julio Wulff, esta installado logo a seguir os planos inclinados da secção de estaleiro. Ocupa um vasto edificio de 32 metros de comprimento por 12 de largura ou seja uma area total de 384 metros quadrados.

Vêm-se, ahi, as mais aperfeiçoadas machinas para furar e cortar ferro, aparelhos a ar comprimido para furar e cravar, uma importante installação para a execução de soldas autogenas, etc.

Essa machina é accionada por um motor electrico de 10 H.P. De força.

III- Secção de machinas- Ocupa outro edificio com 32 metros de comprimento por 8 de largo, onde esta installada a grande variedade de machinas exigidas pela execução dos seus diversos e multiplos trabalhos.

Dentre outros aparelhos, não só pelo seu número, mas tambem pela perfectibilidade de seus typos, é preciso destacar os tornos mechanicos, machinas de furar, plainas para ferro, etc.

A força motriz é produzida por um dynamo de 15 H.P.

A direcção desse importantissimo departamento está a cargo do sr. Walter Bruck, que tem sob suas vistas as secções de justadores e montadores, annexas á secção de machinas.

IV- Secção de fundição- Também sob a direcção do sr. Walter Bruck, occupa outro edificio de 15 metros por 8, construido de cimento armado e com cobertura metalica.

Dispõe de dous altos fornos para fundição de ferro com capacidade para 3.000 e 1.500 kilogramas, ou seja, um total de 4.500 kilogramas de guza. Tem outros dous fornos para bronze, estufas para seccagem de moldes, machina de ar comprimido para peneirar areia de fundição, esmeril, etc.

Noutro grande edificio de 52 metros de comprimento por oito de largo acham-se installadas a uzina electrica, o escriptorio geral e o despojo de materiaes.

V- Uzina electrica- Sob a direcção do sr. Emilio Mabilde Filho, dispõe de um poderoso motor Otto a gaz pobre, que aciona um dynamo de 17½ K.W.- 80 amperes, o qual fornece energia e luz para todo o estabelecimento.

Na mesma uzina está montado o compressor de ar que alimenta os aparelhos installados no estaleiro.

VI- Deposito de materiaes- Este departamento, a cargo do sr. Affonso Mabilde, está supprido de materiaes de toda a especie, necessarios aos trabalhos da casa, sendo de destacar uma balança automatica que imprime em cartões especiaes os pesos variados.

VII- Escriptorio- Finalmente, em moderno estilo, comporta uma ampla sala de desenho, o departamento de contabilidade e o gabinete do director commercial.⁶⁰

⁶⁰ *Revista de Commercio e Industria do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, 28/02/1929, p.85-6.



Foto nº 6: Estaleiro Mabilde na Ilha da Pintada, ano de 1917 (AJAFM)

Ainda na mesma reportagem, são citadas as obras de vulto efetuadas pelo estaleiro, o cotidiano dos operários na Ilha da Pintada e os melhoramentos que estavam sendo realizados nas estruturas do estaleiro.

Na época em que a *Revista de Commercio e Industria do Rio Grande do Sul* visitou suas instalações, o estaleiro contava com cento e sessenta funcionários em suas seções, e mais vinte operários de outras categorias.

Ao final da reportagem, em seus últimos parágrafos, transcrevemos aquilo que parece ser a síntese da definição de empreendedorismo que utilizamos neste item:

(...) Como se vê da exposição que fizemos, a antiga e modesta officina de concertos “Enciclopédica”, fundada pelo grande lutador que foi Emilio Mabilde, a golpes de trabalho, perseverança, competencia e audacia, transformou-se num estabelecimento de primeira ordem, honra do Rio Grande industrial e premio justo e merecido aos esforços desses operosos moços, dignos collaboradores e continuadores da obra iniciada por seu antecessor.⁶¹

⁶¹ *Revista de Commercio e Industria do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, 28/02/1929, p.90.

1.4 O RIO GRANDE DO SUL NA VIRADA DO SÉCULO XIX PARA O SÉCULO XX

Na virada do século XIX para o século XX, o quadro político do estado do Rio Grande do Sul sofreu grandes mudanças.

Conforme Pesavento, referindo-se ao poder político do estado do Rio Grande do Sul, na segunda metade do século XIX:

Apesar do setor agrícola colonial (zona de imigração alemã e italiana) apresentar-se como o mais dinâmico, com mais capacidade de capitalização, proporcionando o surgimento do grande comércio e de indústrias, era o setor pecuarista o predominante no estado, fazendo-se representar na política. O Partido Liberal, majoritário no Rio Grande, dominado por pecuaristas, barganhava com o poder central através da atuação de seu líder, Gaspar Silveira Martins, para a obtenção de favores para a província.⁶²

É dentro desse contexto, com a incapacidade de incorporar os interesses das novas camadas médias urbanas que estavam emergindo, que irá surgir o Partido Republicano Rio-Grandense (PRR), o qual consegue formar em sua base um maior espectro social, onde envolve, segundo Pesavento,

elementos do latifúndio pecuarista (ala jovem do Partido Liberal ou conservadores), descontentes com o regime, em associação com setores médios urbanos. (...) Preocupou-se em incorporar setores do colonato italiano e cooptar aqueles elementos egressos do complexo colonial que enriqueciam: comerciantes e industriais.⁶³

Além disso, o PRR adota a doutrina Positivista⁶⁴ de Augusto Comte como ideologia, fator este de cooptação de segmentos militares.

⁶² PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1997, p.65.

⁶³ PESAVENTO. *História do Rio...*p.66.

⁶⁴ O positivismo tem no francês Augusto Comte (1798-1857) o seu fundador. A ideia central desta corrente filosófica parte da premissa de que é necessária a implantação da “ordem”, para posteriormente atingir-se o “progresso”. A filosofia teria por base o conhecimento científico (positivo), em contraposição à filosofia Iluminista (Comte chamava seus integrantes de *doutores em guilhotina*) do século XVIII (negativa). Segundo Carlos Benedito Martins, a motivação da obra de Comte repousa no estado de “anarquia” e de “desordem” de sua época histórica. Segundo ele, as sociedades europeias se encontravam em um profundo estado de caos social. Ver: MARTINS, Carlos Benedito. *O que é sociologia*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1989.

O autoritarismo aparecerá mais claro na Constituição Estadual de 1891, elaborada pessoalmente por Júlio de Castilhos (principal liderança do PRR no período), da qual o autor Fábio Kühn ressalta alguns pontos:

- Poder Legislativo estadual limitado, com a transformação das Assembleias Legislativas em “orçamentárias”;
- Poder Executivo forte, com a utilização de decretos que tinham valor de lei;
- possibilidade de reeleição do presidente estadual, o que permitiu a eternização dos republicanos no poder.⁶⁵

A contestação surge através da Revolução Federalista (1892-1895), para justamente contrapor os dois lados: o PRR de Júlio de Castilhos apoiado pelo Exército Brasileiro, e o Partido Federalista, liderado por Gaspar Silveira Martins.

Conforme Fábio Kühn, “as principais consequências dessa revolta coronelista⁶⁶ foram a consolidação do grupo republicano no poder, sob a liderança de Júlio de Castilhos e, depois, de Borges de Medeiros, além de uma nova configuração da base social de apoio ao governo”.⁶⁷

A diminuição da demanda de carne por parte dos países europeus e a política de modernização dos transportes, em que Borges cobra dívidas de pecuaristas levando muitos à falência, e mais a questão da fraude eleitoral de 1922 que tornou a levar Borges ao Governo do Estado, foram os motivos que acenderam o estopim da Revolução de 1923.

Fábio Kühn destaca a articulação em três grupos opositores: “os ‘federalistas’ (que tinham entre suas principais lideranças Wenceslau Escobar e Raul Pilla), os ‘democratas’ (liderados por Assis Brasil e Fernando Abott) e os ‘dissidentes republicanos’ (comandados por Pinheiro Machado e pelos Menna Barreto)”.⁶⁸

⁶⁵ KÜHN, Fábio. *Breve História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Leitura XXI, 2002, p.111-2.

⁶⁶ O autor utiliza este termo, em virtude de uma análise anterior que ele faz dentro do texto. No caso, ele coloca que é rompida uma forma de fazer política na época do Império, em que os coroneis tinham ampla autonomia de ação em troca de votos. Forma esta que consolidava no poder o grupo político de Gaspar Silveira Martins e do Partido Liberal.

⁶⁷ KÜHN. *Breve...*p.113.

⁶⁸ KÜHN. *Breve...*p.121.

Neste conflito, para a identificação dos grupos também foi utilizada a denominação *chimangos* (republicanos) e *maragatos* (federalistas).

Buscando serem atendidos em suas demandas, os pecuaristas colocam-se à frente do levante, objetivando a atenção do governo para a sua situação. O conflito deflagra-se inicialmente na região norte do estado, sendo posteriormente levado às demais regiões. Utilizava-se a tática de guerrilha, buscando gerar uma instabilidade que levaria a uma intervenção federal.

Em dezembro de 1923, um acordo que ficou conhecido como Pacto de Pedras Altas, pôs fim ao conflito. Nesse acordo, ficou estabelecida a revisão da constituição positivista e a impossibilidade de reeleição de Borges de Medeiros para um sexto mandato.⁶⁹

A chamada Revolução de 1923 afetou consideravelmente os serviços prestados pelo Estaleiro Mabilde, conforme veremos mais adiante.

Embora convivendo com esta instabilidade política, de acordo com os *Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas* do Governo do Estado, os quais foram de fundamental importância nesta pesquisa, podemos notar a grande quantidade de técnicos aportados pelo Governo do Estado com a finalidade de tocar adiante obras que seriam fundamentais para o seu desenvolvimento. Percebe-se, principalmente na primeira década, a influência do pensamento positivista, inclusive com citações a Augusto Comte nos referidos relatórios por parte dos técnicos.

Um exemplo da influência positivista sobre o Governo do Estado aparece na dissertação de mestrado de Augusto Alves, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, cujo título é *A construção do porto de Porto Alegre 1895-1930- modernidade urbanística como proposta de um projeto de Estado*⁷⁰. O texto da dissertação, também baseado nos

⁶⁹ KÜHN. Breve...p.120-1.

⁷⁰ ALVES, Augusto. *A construção do porto de Porto Alegre 1895 – 1930 - modernidade urbanística como*

Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, mostra-nos o projeto de construção do cais do porto da capital baseado em preceitos da teoria positivista como: circular (econômico), sanear (higiênico) e embelezar (estético). Pelo projeto, obrigatoriamente, deveriam ser contemplados estes três elementos.

No caso, circular é a referência econômica, pois se trata do espaço onde as mercadorias chegadas à capital vão transitar; devendo, portanto, tornar viável o seu armazenamento e transporte.

O saneamento está diretamente ligado à higiene, afinal, onde hoje se situa o porto da capital, era um emaranhado de docas, trapiches, oficinas, comércios, etc.

O embelezamento, com seu caráter estético, visava dar cara nova ao que iria se chamar de “portão de entrada” da cidade. O projeto inicial contemplava duas largas avenidas que saíam do portão principal do novo cais, indo até a Praça da Matriz; este foi abandonado devido aos altos custos com as desapropriações que teriam que ser feitas.

Os *Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas* descrevem os mais diversos tipos de serviços; desde o andamento de obras de infraestrutura nas colônias, passando pelos levantamentos de custos e aberturas de estradas de rodagem, bem como das estradas de ferro e, também, a situação dos portos e hidrovias do interior do estado.

Os referidos relatórios estão divididos em departamentos específicos, que tratam da navegação e dragagem de rios e canais interiores.

É dentro desta esfera que se encontra nos relatórios o projeto de abertura de um canal ligando as cidades de Porto Alegre (RS) e Torres (RS), o qual visava escoar e abreviar o tempo de transporte das riquezas do litoral norte em direção à capital. O projeto foi executado

durante vários anos e, posteriormente, abandonado, sendo que foram realizadas dragagens em diversos pontos de rios e lagoas visando à execução do mesmo.

O detalhamento de projetos, custos e estudos de viabilidade, tornam claro que o Governo do Estado tinha um projeto definido para a área de transportes; procurava-se o equilíbrio entre a navegação, ferrovias e estradas de rodagens.

Pelos relatórios, percebe-se a grande quantidade de obras de saneamento, abertura de estradas e construção de pontes, dragagens e melhoria de hidrovias, abastecimento de energia elétrica, nas mais variadas regiões do estado. Isso sem contar as obras executadas em Porto Alegre, como o Palácio do Governo, a Biblioteca Pública, o novo cais do porto; todas demandando uma grande quantidade de recursos e mão-de-obra técnica especializada.

Diante dessa demanda, também originada pelo próprio governo do estado, é que tomou corpo a pequena Officina Encyclopedica, fundada por Emilio Mabilde, transformando-se, mais adiante, no Estaleiro Mabilde - objeto de estudo deste trabalho.

2 MEIO-DIA

O período em questão compreende a transferência do Estaleiro Mabilde da rua Sete de Setembro, no centro de Porto Alegre, para a Ilha da Pintada no ano de 1912, até o final dos anos 1920 mais especificamente, com a chegada de Getúlio Vargas à presidência do estado, no ano de 1928.

Trata-se do auge econômico vivido pelo Estaleiro Mabilde, mesmo enfrentando a perda de seu fundador Emilio Mabilde, no ano de 1918.

Neste capítulo, inicialmente mostraremos os avanços sociais do Estaleiro Mabilde, bem como o paternalismo presente nas relações patrão-empregado; na segunda parte, mostraremos as relações econômicas do Estaleiro com o Governo do Estado.

2.1 SOB A “PROTEÇÃO” DO PRIVADO

Em 23 de outubro de 1917, o jornal *Noticia* publicou a primeira de duas partes de uma reportagem efetuada no Estaleiro Mabilde. Sob o título “A industria da construcção naval no Rio Grande do Sul - Os estaleiros E. Mabilde”, a reportagem traz em seu corpo um breve histórico do estaleiro, sua localização, alguns detalhes sobre o seu funcionamento e, no último parágrafo, uma chamada para a segunda parte da reportagem a ser publicada em outra data: “Analysemos, amanhã⁷¹, as demais dependencias dos estaleiros e vejamos como se trabalha nas officinas de torneiros e como vive o pessoal operário, sob a **proteção carinhosa de seu chefe**⁷², o sr. Emilio Mabilde”.⁷³

⁷¹ A segunda parte da reportagem foi publicada em 25 de outubro de 1917.

⁷² Grifo meu.

O grifo na expressão “proteção carinhosa de seu chefe” serve para destacar a presença de um fator marcante nas relações patrão-empregado do período: o paternalismo.

A expressão faz uma ligação direta entre a proteção carinhosa – supostamente de um pai, para logo após especificar que ele é o seu chefe.

Para melhor contextualizarmos o período, devemos lembrar que 1917 foi o ano da primeira greve geral que, segundo o autor Miguel Bodea, “paralisaria a capital gaúcha em agosto de 1917”⁷⁴. Pelo discurso, não podemos descartar a hipótese do periódico estar “dando um lustro” nas desgastadas figuras dos patrões, afinal, passavam-se apenas dois meses da referida greve.

Em 28 de fevereiro de 1919, a *Revista de Commercio e Industria do Rio Grande do Sul*, sete meses após o falecimento de Emilio Mabilde, publica uma reportagem intitulada *As nossas industrias - O Estaleiro Mabilde - Um estabelecimento que honra o Rio Grande do Sul*⁷⁵, em que destaca: “Grande amigo de seus operarios, a sua ultima vontade, expressa no leito de morte, foi que os seus sucessores organisassem a assistencia medica aos modestos e obscuros companheiros de luta- os seus operários”⁷⁶.

A proximidade de Emilio Mabilde com os seus empregados destaca-se por dois fatores: o primeiro, de ordem geográfica; o segundo, referente ao conceito que o trabalho representava à época.

Funcionando na Ilha da Pintada, o estaleiro estava, de certa forma, isolado da região central de Porto Alegre e de seus bairros industriais, como o quarto distrito, por exemplo. Boa parte dos funcionários morava na vila operária no entorno do estaleiro, assim como Emilio Mabilde. Os demais funcionários moravam em outros bairros de Porto Alegre, sendo o

⁷³ *Noticia*, Porto Alegre, 25/10/1907, p.1.

⁷⁴ BODEA. *A greve de 1917...*p.17.

⁷⁵ *Revista de Commercio e Industria do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, 28/02/1919, p.83.

⁷⁶ *Revista de Commercio e Industria do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, 28/02/1919, p.85.

transporte até o cais do porto bancado pelo estaleiro. Outros funcionários moravam nas ilhas vizinhas à Pintada. Com isso, era possibilitado o convívio direto, mesmo em fins de semana e feriados, de Emilio Mabilde com os seus funcionários.

O segundo fator diz respeito à concepção da idéia de trabalho; conforme nos mostra a autora Sandra Pesavento, referindo-se à liderança empresarial do período:

O ponto de partida para uma análise desta natureza é, necessariamente, a fábrica, matriz da afirmação da presença não só econômica, mas também sócio-política do empresariado, onde ele se define como “classe em si”, como personificação do capital e beneficiário da produção da mais-valia. Afinal, sua própria definição de classe ou fração burguesa se dá por **oposição**⁷⁷ ao trabalho.⁷⁸

Pois trata-se da não-oposição ao trabalho, o segundo fator que aproxima Emilio Mabilde de seus operários. Observa-se que ele aparece na maioria das fotografias com roupas de quem está atuando diretamente no trabalho pesado, lado a lado com os operários, como se fosse mais um deles. Quando o estaleiro começa a tomar vulto, principalmente após a transferência em dezembro de 1912 para a Ilha da Pintada, seus filhos e genro começam a ocupar posições de administradores em setores do estaleiro. Emilio continua tocando as obras.

Talvez seu desprendimento à questão de classe e, principalmente, a visão de que o trabalho, mesmo sendo braçal, não era algo degradante para o ser humano, tenha contribuído em muito para a sua relação de proximidade com o operariado. Diferente, por exemplo, da descrição que temos de A. J. Renner na obra de Alexandre Fortes, onde:

Renner iniciava às 7 da manhã sua ronda por todos os setores da fábrica - “todos os dias, parecia que era uma máquina”. Com a sua bengalinha e “caderninho na mão”, cumprimentava os trabalhadores - “muito amigo”, “nem parece que ele era o chefe, o dono” verificava pessoalmente as ausências e tomava nota sobre o andamento dos trabalhos.⁷⁹

Neste ponto, a figura de A. J. Renner é descrita apenas como presencial, enquanto que Mabilde envolvia-se diretamente na produção, colocando, por assim dizer, “a mão-na-massa”.

⁷⁷ Grifo meu.

⁷⁸ PESAVENTO, Sandra Jatahy. *A burguesia gaúcha – dominação do capital e disciplina do trabalho RS 1889 – 1930*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988, p.20.

⁷⁹ FORTES. *Nós do quarto distrito...*p.207.

Após a morte de Emilio Mabilde, foi feita uma partilha amigável entre a meeira e herdeiros⁸⁰ e, em seguimento, foi realizada uma alteração no contrato social da empresa; porém, como já foi citado, os filhos e o genro já ocupavam cargos administrativos, estes sim, mais próximos da figura “administrativa” ou “capitalista” de A. J. Renner.

Percebe-se, também, as múltiplas ascendências e nacionalidades nos quadros do estaleiro. Eram belgas, espanhóis, portugueses, negros, alemães, etc., descartando-se a questão étnica, também trabalhada por Alexandre Fortes em sua obra.

Devemos entender que a virada do século XIX para o século XX, conforme podemos perceber na tese de doutorado de Isabel Bilhão⁸¹, foi um período em que o operariado porto-alegrense estava construindo a sua identidade. Referindo-se aos textos operários do período, que auxiliaram no processo de construção, a autora escreve:

Nesse contexto, parece possível pensar que uma das mais importantes lutas dos operários era a de transformar o estigma de se encontrarem muito próximos da escravidão e de toda a “maldição” que o trabalho, visto por esse ângulo, pode representar, tornando-o a partir de novos significados, não apenas motivo de orgulho mas também o principal elo de sua identidade coletiva.⁸²

Os textos a que se refere a autora são de publicações operárias de influência anarquista e socialista, como por exemplo, *A Luta* e *Avante*, entre outros, produzidas em Porto Alegre.

As influências ideológicas do movimento operário, principalmente, o anarquismo e o socialismo⁸³, são inseridas no movimento, em grande parte, pelos imigrantes europeus, os quais, além de serem detentores de boa parcela do capital industrial, também eram significativos junto ao operariado.

⁸⁰ Arquivo Público do RS, 2º Tabelionato de Porto Alegre – Livro de Transmissões, no. 141 – folhas 34, 34v., 35 e 35v.

⁸¹ BILHÃO, Isabel Aparecida. *Identidade e trabalho: análise da construção identitária dos operários porto-alegrenses (1896 a 1920)*. Porto Alegre: UFRGS/IFCH, 2005. (tese de doutorado)

⁸² BILHÃO. *Identidade e Trabalho...*p.64.

⁸³ Ver: BILHÃO, Isabel Aparecida. *Rivalidades e solidariedades no movimento operário (Porto Alegre 1906-1911)*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1999.

No processo de construção da identidade dos trabalhadores, no primeiro capítulo de sua tese de doutorado, Isabel Bilhão mostra-nos que os trabalhadores demarcam suas diferenças entre os “exploradores capitalistas” (empresários, industriais) e as “classes perigosas” (marginais, prostitutas, etc.); sendo o produto dessa alteridade um de seus elementos identitários.

Mais especificamente, referente ao contraste entre patrões e empregados, Sérgio Buarque de Holanda afirma:

Foi o moderno sistema industrial que, separando os empregadores e empregados nos processos de manufatura e diferenciando cada vez mais suas funções, suprimiu a atmosfera de intimidade que reinava entre uns e outros e estimulou os antagonismos de classe.⁸⁴

O conflito entre capital e trabalho irá gerar uma contrapartida por parte do empresariado. Com a finalidade de atenuar o conflito e atender a demanda (ou parte dela) dos trabalhadores, entra em prática uma política de concessões ou benefícios, a qual traz, em seu interior, um discurso de “zelar”, “cuidar” ou “proteger” o trabalhador. Trata-se na verdade de uma política que ajuda a construir a idéia de que o trabalhador é incapaz de cuidar dos seus interesses, ele precisa estar sob a proteção tal qual um filho é conduzido pela mão de seu pai.

O autor Alexandre Fortes, referindo-se às empresas VARIG e Renner, nos dá uma idéia sobre esse pensamento:

Para além do atendimento a necessidades materiais e simbólicas dos trabalhadores, essas políticas alimentam a imagem do “capitão de indústria” como pai de “família” que pretendia constituir no âmbito da empresa. Já na perspectiva da comunidade trabalhadora, essa mesma imagem era assinalada como referência para o papel empreendedor, provedor e disciplinador, estabelecido como padrão ideal para os “chefes de família”.⁸⁵

Ao mesmo tempo, essa política constitui uma disputa com o movimento operário, conforme também descreve Alexandre Fortes, referindo-se especificamente às indústrias Renner:

⁸⁴ HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004, p.142.

⁸⁵ FORTES. *Nós do quarto distrito...*p.179.

Provendo emprego relativamente seguro ao longo de várias décadas, implantou um leque de benefício aos seus trabalhadores e tornou-se um grande desafio para o movimento operário, cujas lideranças identificavam seu proprietário não apenas como inimigo de classe, mas como um concorrente na disputa pela lealdade dos trabalhadores.⁸⁶

O relato até aqui apresentado, serviu-nos para termos uma idéia de como se dava no período a relação patrão-empregado e em que ambiente foi concebida esta política de concessões e de benefícios.

A partir de agora, vamos ao caso específico do Estaleiro Mabilde e suas concessões.

Inicialmente, segue o relato do jornal *Noticia*, de 25 de outubro de 1917, sobre a vila operária do Estaleiro:

Logo a uma distancia de 50 metros, mais ou menos, das officinas, fica a vila operária dos estaleiros.

Nella residem cerca de oitenta operários, installados em casas de madeira, algumas de material, com as suas familias e na mais completa harmonia. Vimos, alli, duas casas de negocio, canchas para jogo de bola, um salão de recreio, e uma escola, para os filhos dos operários, dirigida pela sra. Bernardina Jardim Soares, que é tambem filha de antigo empregado dos estaleiros.

Ahi, recebem as creanças noções de portuguez e outras disciplinas, que as vão preparando para a futura lucta.⁸⁷

As moradias eram fornecidas gratuitamente pelo estaleiro, sendo a preferência dada às famílias de funcionários mais numerosas; eram proporcionados ainda, gratuitamente, água, luz e carvão.

Quando da instalação do estaleiro na Ilha da Pintada, em 2 de dezembro de 1912, a energia elétrica era gerada por um dínamo de 17 kW - 80 amperes, acionado por um motor da marca Otto; a energia era gerada para as máquinas do estaleiro e para as residências (de proprietários e operários)⁸⁸.

⁸⁶ FORTES. *Nós do quarto distrito...*p.178.

⁸⁷ *Noticia*, 25/10/1917, p.1.

⁸⁸ *Estaleiro Mabilde, notas de Eivlys Mabilde Grant*, data de 02/02/1993, p.12.(AWMD)

Às 22 horas, quando não havia nenhum trabalho que necessitasse ser adiantado pelo prazo de entrega, soava o apito da fábrica avisando que a energia elétrica seria desligada, para todas as casas.⁸⁹

Também foi construída uma caixa d'água defronte à casa de Emilio Mabilde, a qual fornecia água encanada para os diversos departamentos do estaleiro e para todas as residências.⁹⁰

A *Revista de Commercio e Industria do Rio Grande do Sul* destaca que, “para uso exclusivo de seus operários, o Estaleiro mantém na Ilha da Pintada, um hotel e um grande armazem de seccos e molhados, cujos preços são todos reduzidísimos”.⁹¹

Segundo as notas de Eivlys Mabilde Grant, tratava-se de uma cooperativa que fornecia no refeitório alimentação a preço de custo para os funcionários: “aos funcionários graduados e as famílias dos chefes, a cooperativa fornecia alimentação lucrando no preço, para compensar o que não lucrava no ‘completo’ dos operários”.⁹²

Foi desenvolvido, também, um sistema de vales que eram concedidos aos funcionários através de moedas confeccionadas no próprio estaleiro; as moedas eram aceitas para compras no armazém de secos e molhados da cooperativa e, posteriormente, reembolsadas pelo estaleiro.⁹³

Para controle das ferramentas e dos funcionários, foi desenvolvido um sistema de “chapinhas” de latão, confeccionadas pelo estaleiro no mesmo formato das moedas (vales).

As chapinhas continham gravados os respectivos números que os funcionários recebiam do estaleiro. Quando entravam em horário de trabalho, as chapinhas eram penduradas em um quadro situado na entrada do estaleiro, quando da saída, a chapinha era recolhida pelo próprio funcionário.

⁸⁹ Depoimento de Jayme Adolpho de Freitas Mabilde, em 07/01/2009.

⁹⁰ Biografia de Emilio Mabilde, elaborada por May Mabilde Lague em 08/04/1975, p.3. (ADMML)

⁹¹ *Revista de Commercio e Industria do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, 28/02/1919, p.88.

⁹² *Estaleiro Mabilde, notas de Eivlys Mabilde Grant*, data de 02/02/1993, p.12.

⁹³ Depoimento de Jayme Adolpho de Freitas Mabilde, em 07/01/2009.

O mesmo valia para quando os funcionários retiravam alguma ferramenta no almoxarifado, fosse para trabalho ou para uso particular (mesmo nos fins de semana), a chapinha era pendurada no local da ferramenta retirada, assim, evitava-se o descontrole quanto ao destino das ferramentas.⁹⁴



Foto nº7: Da esquerda para a direita, três moedas confeccionadas no estaleiro e a “chapinha” de identificação com o número do funcionário- nº 603 (AJAFM)

A *Revista de Commercio e Industria do Rio Grande do Sul* destaca que os “operarios do Estaleiro organizaram o ‘Gremio Sportivo Mabilde’, para o cultivo de diversos jogos atleticos e do qual é presidente o Sr. Oscar Mabilde, director commercial da Empreza”.⁹⁵

O referido Grêmio incluía um time de futebol que tinha como seu distintivo as iniciais MFBC- Mabilde Foot-Ball Club.⁹⁶

Havia na vila operária uma escola, “onde os filhos dos funcionários recebem instrução gratuita em aula particular, custeada pela empreza especialmente para este fim”.⁹⁷

Posteriormente, foi instalada uma escola estadual, situada em casa fornecida pelo estaleiro, na qual foi a primeira professora a Sra. Eivlys Mabilde Grant.⁹⁸

⁹⁴ Depoimento de Jayme Adolpho de Freitas Mabilde, em 07/01/2009.

⁹⁵ *Revista de Commercio e Industria do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, 28/02/1919, p.89.

⁹⁶ Depoimento de Jayme Adolpho de Freitas Mabilde, em 07/01/2009.

⁹⁷ *Revista de Commercio e Industria do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, 28/02/1919, p.89.

⁹⁸ *Estaleiro Mabilde, notas de Eivlys Mabilde Grant*, data de 02/02/1993, p.12.

O transporte dos funcionários era efetuado por duas embarcações. Havia uma barca, com capacidade para 300 pessoas sentadas, denominada *Mabilde*, a qual recebeu dois apelidos: “Pata Choca”⁹⁹- devido ao formato arredondado que possuía, e “Boi”- por analogia aos barcos de transporte de gado.



Foto n°8: Lancha Mabilde, década de 1940 (AZNMF)

⁹⁹ Depoimento de Jayme Adolpho de Freitas Mabilde em 07/01/2009.

Este último apelido não era visto com bons olhos pela família Mabilde, que nunca o aceitou. A travessia do cais do porto de Porto Alegre até o estaleiro na Ilha da Pintada durava quinze minutos.¹⁰⁰

A outra forma de transporte era através da lancha *Norma*, também de propriedade do estaleiro, com bancos em seu porão e que fazia a mesma travessia em 20 minutos.

Em ambas as embarcações o transporte era gratuito.



Foto n°9: Em primeiro plano, defronte às carreiras, a lancha *Norma* parte para mais uma travessia. Aproximadamente na década de 1920 (AJAFM)

A saúde também merecia destaque por parte da administração do estaleiro. Conforme já foi citado no início deste item, na reportagem da *Revista de Commercio e Industria do Rio*

¹⁰⁰ *Estaleiro Mabilde, notas de Eivlys Mabilde Grant*, data de 02/02/1993, p.9.

Grande do Sul, Emilio Mabilde, em seu leito de morte, havia solicitado a seus sucessores, a implantação de uma assistência médica aos operários.¹⁰¹

De acordo com a referida *Revista*:

Ampliando essa altruística e generosa vontade, a firma sucessora fez ainda mais, facilitando aos seus operarios os meios de suavisar as tremendas dificuldades por que passa, actualmente, essa laboriosa classe.

Além de moradia gratuita, o operario do Estaleiro Mabilde tem, para si e sua familia, assistencia medica a cargo do dr. Antonio da Silva Frões, sendo os medicamentos fornecidos pela Pharmacia Firmiano de conta dos grandes industrialistas.

No caso de acidentes de trabalho, não querendo ou não podendo tratar-se em sua casa, o operário tem um quarto de segunda classe na Santa Casa de Misericordia, pago pelo Estaleiro, alem de perceber dous terços do salario diario até a sua volta ao trabalho.¹⁰²

O estaleiro também era provido de uma enfermaria, onde era dado o primeiro atendimento em casos não só de acidentes de trabalho, mas também em casos particulares a funcionários ou a parentes destes. O atendimento da enfermaria ficava a cargo do Sr. Affonso Mabilde, que realizava curativos, applicava injeções e realizava até mesmo suturas.¹⁰³

Quanto à questão salarial, a mesma revista relata que os salários dos funcionários giravam em torno de sete e doze mil réis diários¹⁰⁴, sendo o dos ajudantes e serventes entre quatro e seis mil. Quando o serviço obrigava ao trabalho após o horário de expediente (domingos, feriados, noites ou foras de descanso), os salários eram pagos dobrados. Muitas vezes o estabelecimento funcionava mesmo aos domingos ou até à meia-noite.

¹⁰¹ *Revista de Commercio e Industria do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, 28/02/1919, p.85.

¹⁰² *Revista de Commercio e Industria do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, 28/02/1919, p.89.

¹⁰³ Depoimento de Jayme Adolpho de Freitas Mabilde, em 07/01/2009.

¹⁰⁴ Para termos uma idéia dos valores salariais, o Decreto nº2.287, de 2 de agosto de 1917, onde o Governo do Estado eleva o salário dos proletários ao serviço do estado, da seguinte forma:

Salários até 3\$000 diários, inclusive	25% (de aumento)
Salários de mais de 3\$000 até 4\$000, inclusive	20%
Salários de mais de 4\$000 até 6\$000, inclusive	15%
Salários de mais de 6\$000 até 8\$000, inclusive	10%
Superiores a 8\$000, inclusive	5%.

Ver: BODEA, Miguel. *A greve de 1917- as origens do trabalhismo gaúcho*. Porto Alegre: L&PM, s/d, p. 38.

A mesma reportagem, ainda, destaca um sistema de premiação implementado pela administração: quando da conclusão de “um trabalho a contento da direcção, muito sábia e justamente, procura-se estimular a competencia e operosidade do trabalhador, por meio de gratificações especiaes que oscilam entre cincoenta e cem mil réis”.¹⁰⁵

Para finalizar, a reportagem informa que o quadro do Estaleiro Mabilde, naquela data, contava com 160 operários e mais 20 funcionários de diversas categorias.¹⁰⁶

Segundo carta de Affonso Fróes Mabilde, quando o Governo do Estado encomendou três batelões lameiros, que seriam utilizados na construção do novo cais do porto de Porto Alegre, o estaleiro contava com 450 operários.¹⁰⁷ De acordo com o relatório da Secretaria de Obras Públicas do Governo do Estado, a construção dos referidos batelões deu-se entre os anos de 1920 e 1921.¹⁰⁸

2.1.1 FESTAS E COMEMORAÇÕES

As festas e comemorações são outros fatores, que promovem uma maior aproximação entre patrões e empregados. No caso do Estaleiro Mabilde, não foi diferente. Baseando-nos principalmente nas notas de Eivlys Mabilde Grant, podemos ter uma boa noção das comemorações.

A festa que exigia mais preparativos era, logicamente, a de Nossa Senhora dos Navegantes no dia 2 de fevereiro quando, para a procissão naval, os barcos do estaleiro eram pintados, lavados, embandeirados, e com as tripulações vestindo as suas melhores roupas.

¹⁰⁵ *Revista de Commercio e Industria do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, 28/02/1919, p.89.

¹⁰⁶ *Revista de Commercio e Industria do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, 28/02/191, p.90.

¹⁰⁷ *Histórico do “Estaleiro Mabilde” (de sua fundação até sua venda)*. Notas de Affonso Fróes Mabilde, 08/10/1958, p.2. (ADAFM)

¹⁰⁸ GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*. Porto Alegre, 1921, 2º volume, p.194.

Outra ocasião bastante comemorada era o 1º de maio. Isabel Bilhão destaca o viés festivo dedicado à data pela imprensa no ano de 1906 (ano da primeira greve geral em Porto Alegre), em que cita o próprio estaleiro:

Já os operários do cortume do Sr. Silveira Marins & Cia. Comemoraram o 1º de maio realizando um piquenique em Teresópolis. A festa é abrihantada por uma banda de música civil. Simultaneamente, nas oficinas do Sr. Emilio Mabilde também há festa, na ocasião serve-se aos funcionários “gordo churrasco e cerveja”.¹⁰⁹

Durante o carnaval, no estaleiro foi criado o “Bloco das Borboletas”, que produzia animados bailes. Além disso, churrascos, piqueniques e passeios de barcos, em sua maioria organizados pela família Mabilde.¹¹⁰



Foto nº10: Da direita para a esquerda, o quarto (sentado) é o Sr. José Montaury de Aguiar Leitão, aproximadamente no ano de 1920 (AZNMF)

Serenatas e rodas de músicos também eram realizadas à noite. Conforme depoimento de Jayme Adolpho de Freitas Mabilde, , relembra este que, muitas vezes o pessoal (operários)

¹⁰⁹ BILHÃO. *Rivalidades e solidariedades...*p.38.

¹¹⁰ *Estaleiro Mabilde, notas de Eivlys Mabilde Grant*, data de 02/02/1993, p.10.

ia chegando com seus instrumentos e fazia serenata na varanda de sua casa, com a participação de seu pai¹¹¹.

Os churrascos, muitas vezes, contavam com a participação de convidados como fornecedores, representantes e, até mesmo, políticos. As comemorações e conagraçamentos são, sem dúvida nenhuma, elementos que irão influir no *paternalismo* da relação patrão-empregado.

2.1.2 NEM TUDO ERAM FLORES - ENTRE O PITORESCO E O CONFLITO

Quando os trabalhadores vão adquirindo sua consciência de classe e começam a estabelecer parâmetros de diferenciação com os demais setores da sociedade, um dos fatores que se sobressai é o alcoolismo. Dentro do perfil idealizado para o trabalhador ideal – o cumprimento de horários e de tarefas, o exemplo para a família e colegas - era incompatível o uso descontrolado do álcool.

Nas descrições de Eivlys Mabilde Grant, encontramos narrativas de fatos que mostram o quanto era presente esta questão no estaleiro¹¹².

Inicialmente, Eivlys descreve um senhor negro, alto e forte, já com fios de cabelo grisalhos, o qual era capaz de trabalhar por duas horas seguidas batendo um malho de 20 kg; segundo ela, uma performance não alcançada por nenhum outro funcionário.

Esse senhor costumava dormir em um galpão no Estaleiro. Embaixo de seu travesseiro guardava uma faca que, segundo ele, havia servido para degolar prisioneiros na revolução de 1893. Acontece que esse senhor embriagava-se e nestas ocasiões, sempre aparecia alguém

¹¹¹ Depoimento de Jayme Adolpho de Freitas Mabilde em 07/01/2009.

¹¹² Nas narrativas constantes nos parágrafos seguintes, não citaremos os nomes dos funcionários descritos, com a finalidade de evitar constrangimentos junto a seus descendentes.

para tentar retirar-lhe a faca, motivo este que o deixava furioso e passava a querer agredir a todos.

Com isso, funcionários e suas esposas iam bater na casa do patrão, Oscar Mabilde, pedindo para que este fosse acalmar o referido funcionário.

Conforme a narrativa de Eivlys, quando se deparava com Oscar, o funcionário ia logo dizendo:

- “Patrãozinho, quiseram roubar minha faca, por isso fiquei brabo, mas eu já vou ficar manso. Vou comer minha folha de papel em branco¹¹³ e o meu ovo cru – e já vou ficar manso”!¹¹⁴

Assim sendo, esmagava nas mãos uma folha de papel em branco e a comia. Em seguida, engolia um ovo cru e ia dormir, para sossego de todos.

Outro funcionário descrito era excelente torneiro; porém, já apresentava tremedeiras, devido a sua constante embriaguez.

Ainda, segundo Eivlys, “como as bebedeiras eram frequentes, a família Mabilde decidiu instituir a ‘lei seca’ no estaleiro”.¹¹⁵

Mesmo assim, havia um funcionário, o qual possuía apenas uma das pernas, que, inconformado com tal atitude, atravessava o Guaíba a nado para ir beber no centro de Porto Alegre e que, posteriormente, a nado, retornava à Ilha.¹¹⁶

Deixando de lado o pitoresco, os conflitos entre patrões e empregados também eclodiam no Estaleiro Mabilde, onde mesmo com toda a “proteção” existente, houve participações dos funcionários em greve.

¹¹³ A autora Eivlys Mabilde Grant em seu relato, não especifica o porquê da “folha em branco”, mas o fato é que a mesma era devorada juntamente com o ovo cru.

¹¹⁴ *Estaleiro Mabilde, notas de Eivlys Mabilde Grant*, data de 02/02/1993, p.11.

¹¹⁵ *Estaleiro Mabilde, notas de Eivlys Mabilde Grant*, data de 02/02/1993, p.11.

¹¹⁶ *Estaleiro Mabilde, notas de Eivlys Mabilde Grant*, data de 02/02/1993, p.11.

A primeira greve, descrita nas oficinas do Estaleiro Mabilde, deu-se ainda no ano de 1908, quando as oficinas ainda se encontravam na rua Sete de Setembro, no centro de Porto Alegre.

O jornal *Correio do Povo*, em sua edição do dia quatro de novembro de 1908, apresentava uma pequena nota intitulada *Gréve*, assim descrita:

Devido a um desacordo entre o Sr. Emilio Mabilde proprietario de um estaleiro a rua 7 de setembro e o Sr. Avelino Machado contra-mestre das respectivas officinas, este ultimo teve que deixar aquelle estabelecimento.

Hontem, os operários entrando para as officinas e sabendo da substituição do Sr. Avelino, retiraram-se logo, abandonando o serviço.¹¹⁷

Tratava-se, portanto, de um desacordo entre Emilio Mabilde e o contramestre de sua oficina, o qual deveria gozar de boa reputação entre seus colegas, servindo a greve como protesto.

Já no dia seis de novembro de 1908, o mesmo jornal publica outra nota, esta anunciando o fim do movimento:

Como previamos esta extincta a parede pacifica, promovida pelos operarios da fundição e estaleiro do Sr. Emilio Mabilde, a rua 7 de setembro.

Hontem, os operarios daquelle estabelecimento, com excepção de tres, voltaram ao trabalho.¹¹⁸

Outra greve marcante para o estaleiro foi a do ano de 1917. Miguel Bodea apresenta como eixo central daquela greve o fato do Brasil exportar cada vez mais alimentos (além dos tradicionais açúcar, café e cacau), para “as populações civis e às tropas da Entente antes mesmo da declaração formal de guerra aos Impérios Centrais”.¹¹⁹

Fato este que acabou por gerar um aumento considerável no custo de vida, em razão do desabastecimento do mercado interno durante o período da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), atingindo o seu ápice no Brasil, no ano de 1917.

¹¹⁷ *Correio do Povo*, Porto Alegre, 04/11/1908, p.1.

¹¹⁸ *Correio do Povo*, Porto Alegre, 06/11/1908, p.1.

¹¹⁹ BODEA. *A greve de 1917...*p.21.

Na mesma obra, o autor mostra-nos como os jornais *Correio do Povo* e *A Federação* vão relatando o aumento gradativo do movimento grevista iniciado no estado de São Paulo, atingindo o Rio de Janeiro, Curitiba e o interior do estado do Paraná; sendo o seu principal elo de ligação a categoria dos ferroviários.¹²⁰

No dia 31 de julho de 1917, ocorreu em Porto Alegre uma concentração de trabalhadores, quando, ao seu final, foi criada a Liga de Defesa Popular. Naquele momento foram escolhidos os seus representantes, e a Liga emitiu um comunicado com as seguintes reivindicações:

- 1) Diminuição dos preços dos gêneros de primeira necessidade em geral.
- 2) Providências para evitar o açambarcamento do açúcar.
- 3) Estabelecimento de um matadouro municipal para fornecer carne à população a preço razoável.
- 4) Criação de mercados livres nos bairros operários.
- 5) Obrigatoriedade da venda de pão a peso e fixação semanal do preço do quilo.
- 6) A intendência deve cobrar pelo fornecimento da água 10% sobre os aluguéis e reduzir, para 5% as décimas dos prédios cujo valor locativo seja inferior a 40\$000.
- 7) Compelir a Companhia Força e Luz a estabelecer passagem de 100 réis de acordo com o contrato feito com a municipalidade.
- 8) Aumento de 25% sobre os salários atuais.
- 9) Generalização da jornada de 8 horas.
- 10) Estabelecimento da jornada de 6 horas para mulheres e crianças.¹²¹

Rapidamente, o então presidente do estado Borges de Medeiros, em 2 de agosto de 1917, toma as seguintes medidas: elevação do salário dos proletários a serviço do Estado e, através do Decreto nº 2.288, da mesma data, regula os produtos de exportação do estado.¹²²

Chama a atenção, o fato de Borges de Medeiros considerar legítimas as reivindicações dos trabalhadores, tendo o empresariado, por fim, em sua maioria, concedido o aumento de 25% e a jornada de 8 horas.

¹²⁰ BODEA. *A greve de 1917...*p.29-30.

¹²¹ BODEA. *A greve de 1917...*p.32-33.

¹²² BODEA. *A greve de 1917...*p.37-38.

Esta tomada de posição do Governo do Estado é uma característica do que veremos, em nível nacional, na política trabalhista de Getúlio Vargas, quando na presidência da República; momento este em que o Estado passou a agir como uma espécie de árbitro (ou mediador) dos conflitos entre patrões e empregados.

Os funcionários do estaleiro pararam o trabalho a partir do dia 2 de agosto de 1917¹²³, terminando a greve em 5 de agosto de 1917.

Em 1919, na greve organizada pelos metalúrgicos, a principal reivindicação era a questão das 8 horas diárias de trabalho. Novamente, o estaleiro para, constando na reportagem do jornal *Correio do Povo*, de 23 de agosto de 1919, a seguinte reivindicação:

Tendo-se aludido ao fato do Estaleiro Mabilde conceder a jornada de 8 horas, foi objetado que esse horário é contado dentro do estabelecimento, perdendo, porém, os operários, o tempo que empregam na travessia do rio e na espera da embarcação que diariamente os conduz ao estaleiro, que como se sabe, funciona na Ilha da Pintada.¹²⁴

Tratava-se de fato de uma reivindicação a respeito do tempo dispendido entre a espera da embarcação e a travessia do Guaíba, até o momento de efetivamente começarem a trabalhar.

2.2 O ESTALEIRO E O GOVERNO DO ESTADO

De acordo com os *Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*, constantes no acervo da Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH), é possível termos uma idéia da imensa quantidade de projetos, obras e construções impulsionados simultaneamente pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul.

¹²³ BODEA. *A greve de 1917 ...*, p.36.

¹²⁴ *Correio do Povo* in: FAGUNDES, Lúcia Ketzer; KUMMER, Lizete; PESAVENTO, Sandra Jatahy; STEPHANOU, Maria. *Memória da Indústria Gaúcha- Das Origens a 1930 (Documentos)*. Porto Alegre: Editora da Universidade, 1987, p.318.

O primeiro relatório impresso da Secretaria de Obras Públicas, constante naquele acervo, data do ano de 1895.

A riqueza de dados, constantes nos relatórios até as primeiras décadas do século XX, é imensa. Levantamentos que vão desde a variação da altura das águas do Guaíba durante o ano, passando pelas médias mensais de temperatura em Porto Alegre; projetos de obras em execução ou a serem executadas; melhoramentos nas diversas colônias do interior do estado, construção de estradas e pontes; obras de instalação de energia elétrica em diversos pontos do estado, assim como obras de saneamento; construção de prédios públicos e monumentos (Palácio do Governo, Biblioteca Pública, Monumento e túmulo de Júlio de Castilhos, entre outros); e, particularmente, de interesse deste trabalho, as dragagens, construções de embarcações, reparos, licitações e projetos navais do Governo do Estado.

Trata-se de um vasto material que, certamente, serve como grande subsídio para pesquisas das mais diferentes áreas.

Esta forma de registro demonstra a grande capacidade de organização e de burocratização por que passou a administração pública gaúcha após a chegada ao poder do Partido Republicano Rio-grandense.

A influência dos meios científicos, conforme os postulados de Augusto Comte (o qual, no projeto de construção do novo cais do porto de Porto Alegre, é constantemente citado), aparecem na utilização de estatísticas, nas obras de saneamento, nos projetos assinados por engenheiros responsáveis; ou seja, está se criando naquele período uma estrutura burocrática dentro do Estado.

No caso do Estaleiro Mabilde, nota-se nos relatórios, inclusive, atitudes de apreço à figura de Emilio Mabilde (fundador do Estaleiro), algo totalmente pessoal, mas que se faz retratado. Como exemplo disso, transcrevemos o texto do diretor da João Luiz Faria Santos no *Relatório dos Negócios da Secretaria de Obras Públicas*, do ano de 1901:

Antes de terminar esta parte, seja-me permitido consignar louvores ao infatigável industrial Emilio Mabilde pela brilhante iniciativa na construção de uma lancha de roda á popa, premiada com a medalha de ouro na Exposição Estadual e que trará infallivelmente uma modificação na navegação fluvial, pela adoção de embarcações deste typo, e único que deve racionalmente deve ser usado na navegação de rios de pequeno calado e vantajosamente empregado no paiz e fora delle.¹²⁵

Pelo lado do estaleiro, a admiração era recíproca, conforme consta no relato de Affonso Mabilde, referente à transferência das oficinas do estaleiro, que permaneceram algum tempo ainda na rua sete de setembro, no centro de Porto Alegre, para a Ilha da Pintada no ano de 1913:

Em 1913, a Oficina Mecânica, também se transferiu para a Ilha, afim de atender ao grande serviço especialmente do Governo do Estado (**Governo dos Drs. Carlos Barbosa Gonçalves e Antonio Augusto Borges de Medeiros, únicos que se interessaram pela construção naval no Rio Grande do Sul**)^{126,127}.

O principal fator de aproximação do Estaleiro Mabilde com o Governo do Estado é a enorme demanda pelo conserto e construção de embarcações. Muitos deles efetuados sem carta-convite ou licitação, bastando a autorização de algum diretor responsável pelo órgão ao qual pertencia o material.

Além disso, o Governo do Estado via no transporte fluvial a principal fonte de integração dos centros econômicos do estado; para tanto, eram efetuadas constantes dragagens em diversos rios e lagoas, nos mais variados pontos do estado, visando à maior integração possível pela via fluvial.

O melhor exemplo disto era a idéia de se construir (principalmente nas duas primeiras décadas do século XX) um canal ligando a cidade de Torres, no litoral norte do estado, à cidade de Porto Alegre; através de um complexo sistema de dragagens e ligações de rios e lagoas, que visava escoar a produção vinda do litoral.

¹²⁵ GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*, Porto Alegre, 1901, p.13.

¹²⁶ Grifo meu.

¹²⁷ *Histórico do “Estaleiro Mabilde” (de sua fundação até sua venda)*. Notas de Affonso Frões Mabilde, 08/10/1958, p.1.

Quadro nº2: serviços executados, licitações e construções do Estaleiro Mabilde junto ao Governo do Estado (1900-1929)¹²⁸

Ano	Consertos	Licitação Ganha	Licitação Perdida	Construções
1900	2- Vapor <i>Colonial</i> e rebocador <i>Marechal Deodoro</i>			
1901		1- Draga <i>Rio Grande</i>		
1907	1- Lancha <i>Pelotas</i>			
1908	1- Draga <i>Vinte de Setembro</i>			
1911	1- Batelão a vapor <i>Gutemberg</i>			
1912	3- Rebocador <i>Júlio de Castilhos</i> , draga <i>Rio Grande</i> e draga <i>Benjamin Constant</i>			2- Duas chatas de ferro (<i>Palmitar</i> e <i>Pinguela</i>)
1913		1- Lancha e rebocador à querosene <i>General Osório</i>		1- Lancha rebocador à querosene <i>General Osório</i>
1914	1- Lancha <i>Colonial</i>	1- Draga <i>Garibaldi</i>		3- Draga <i>Garibaldi</i> ; toldo de ferro e alojamentos na mesma draga; 2 arganéis de ferro para o cais
1915	2- Rebocador <i>Júlio de Castilhos</i> ; vapor <i>Mauá</i>			1- Barcaça de ferro para o transporte de gado
1916	3- Draga <i>Vinte de Setembro</i> ; rebocador <i>Marechal Floriano</i> ; chata nº 3	1- Consertos no vapor <i>Mauá</i>		2- Material para balizamento; seis rosários sobressalentes para a draga <i>Garibaldi</i>
1917	1- Lancha e rebocador <i>Marechal Deodoro</i>			
1918	6- Draga <i>Sete de Setembro</i> ; chata <i>Taquary</i> ; vapor <i>Mauá</i> ; chata <i>Araribóia</i> ; chata <i>Yjucapirama</i> ; chata nº 1	1- Montagem do novo motor da lancha <i>Pelotas</i> e colocação do motor antigo na chata <i>Taquary</i>		

¹²⁸ O número constante à frente de cada item refere-se à quantidade.

Ano	Consertos	Licitação Ganha	Licitação Perdida	Construções
1919	11- Lancha <i>Pelotas</i> ; chata <i>Taquary</i> ; draga <i>Jacuby</i> ; gazolina <i>Tamandaré</i> ; lancha e rebocador <i>Marechal Floriano</i> ; lancha e rebocador <i>Marechal Deodoro</i> ; draga <i>Bento Gonçalves</i> ; draga <i>Rio Grande</i> ; lancha <i>Colonial</i> ; vapor <i>Mauá</i> (término dos reparos iniciados em 1918); draga <i>Farrapo</i>		3- Reparos complementares na lancha e rebocador <i>Marechal Floriano</i> , vencida concorrência pelo Estaleiro Só & Filhos; Reparos na draga <i>Sete de Setembro</i> , vencida pelo Estaleiro Alcaraz & C ^a ; montagem de duas dragas, Mabilde & Cia foi o único a apresentar proposta, a qual foi dada como muito cara, o estado acabou celebrando contrato com o ajustador uruguaio Maurel Figueroa	
1920		1- Construção de três batelões lameiros		2- Rebocador <i>Cabral</i> , antigo rebocador <i>Mabilde</i> , comprado pelo estado junto ao estaleiro; construção de três batelões lameiros
1922	4- Vapor <i>Bento Gonçalves</i> ; chata <i>Rio dos Sinos</i> ; chata <i>Rio Pardo</i> ; chata <i>Gravatahy</i>	1- Construção de 30 bóias cegas	1- Construção de 24 bóias cegas	1- Trinta bóias cegas utilizadas no balizamento
1923		2- Conserto da draga <i>Vinte de Setembro</i> ; reconstrução do rebocador <i>Caxias</i>	2- Flutuantes para as dragas do estado, venceu a concorrência o Eng. Basile Malaval; construção de 3 bóias de amarração, vencida a concorrência por Alcaraz & Cia	2- Vinte bacias de ferro encomendadas à fundição de Mabilde & Cia., assentadas no Palácio do Governo; duas baleeiras salvas para as colônias de pescadores do litoral norte
1925		1- Construção de dez bóias cegas pequenas e duas grandes		
1926	1- Navio balisador <i>Mauá</i>			
1927	1- Dragas <i>Vinte de Setembro</i>		1- Reparos na draga <i>Tiradentes</i> , vencida por Basto, Carvalho & Cia	
1929	1- Vapor <i>Mauá</i>			

Fonte: *Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas 1900-1929* (ASPH)

A construção de uma barcaça de ferro encomendada pelo Governo do Estado, para o transporte de gado em 1915, traz à tona um problema não muito incomum para o estaleiro, principalmente durante o período da Primeira Guerra Mundial (1914-1918): a falta de material.

No *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas* do ano de 1915, aparece assim descrito:

Devido a dificuldade que encontrou o contractante em importar chapas de ferro e outros materiaes, que não existiam na praça do Rio da Prata, onde a exportação de ferro já havia sido proibida por ocasião da encommenda, muito retardada, ficou a construcção da barcaça, que sómente em Abril teve começo.¹²⁹

Além do ferro, não foi possível encontrar o motor combinado no contrato.

No contracto era previsto um motor Remington de 1 cylindro e 12 HP de força. Os constructores não encontraram motores desta marca, requerem á Secretaria autorização para adquirir e collocar outro da marca Mietz e Wiess com mais tres cavallos de força que acharam nesta praça, pelo augmento de custo de mais 1:750\$000.¹³⁰

A busca de material seguidamente recaía sobre a praça de Buenos Aires, na Argentina, em virtude de não haver material disponível em território nacional. Foi o que ocorreu com o vapor *Mauá*, no ano de 1918, quando foi remetido ao estaleiro para troca de caldeira e reparos diversos.

Durante o mez de Dezembro continuou-se com a cravação, mas parou-se com a substituição das chapas, por faltar este material na praça e ter de esperar a vinda de uma encomenda feita em Buenos Aires pela officina Mabilde. Prosseguiram durante esse tempo as reparações da machina pela substituição se sobrepostas e buchas, compostura dos excentricos e ventiladores. Em Janeiro chegou a encommenda de Buenos Aires e terminou-se a substituição e cravação das chapas no casco.¹³¹

Pelos relatos, chama-nos a atenção o fato da constante busca de material no mercado do Rio da Prata, mais especificamente, na cidade de Buenos Aires, na Argentina.

¹²⁹ GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estados dos Negócios das Obras Públicas*. Porto Alegre, 1916, p.391.

¹³⁰ GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*. Porto Alegre, 1917, p. 69.

¹³¹ GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*, Porto Alegre, 1918, p.93.

Torna-se evidente que a proximidade geográfica era um fator considerável na busca de materiais; porém, muitas vezes percebemos que o mercado nacional era deficiente para o provimento desses materiais.

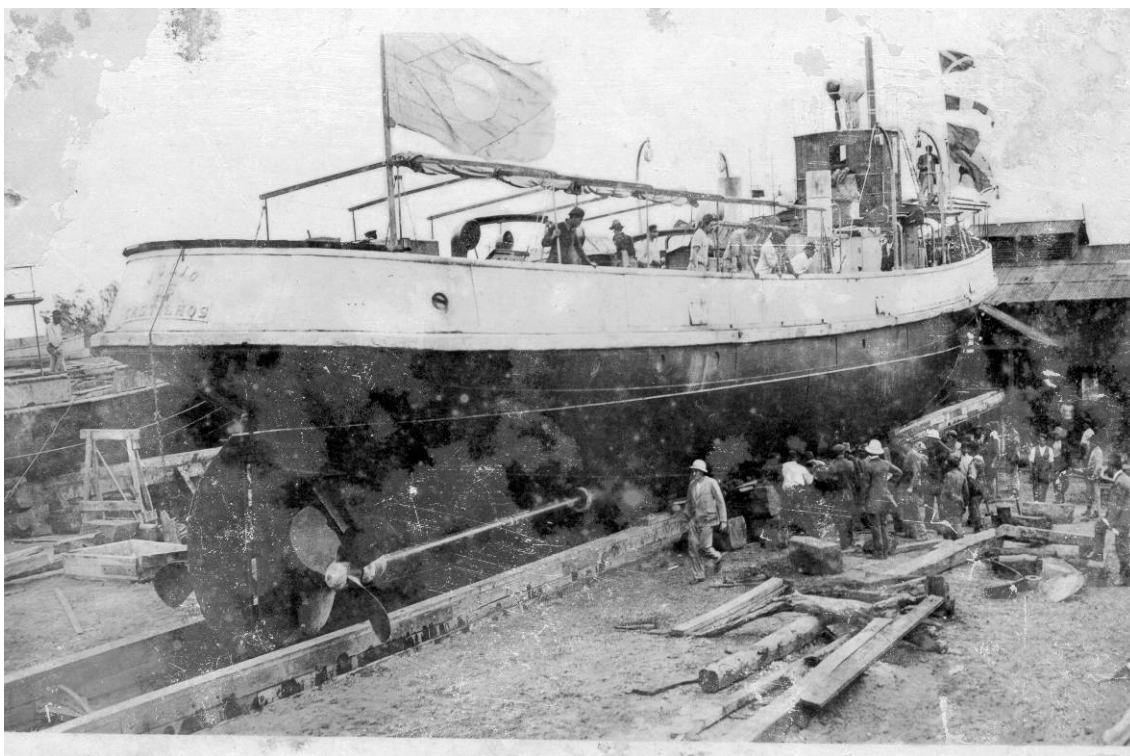


Foto nº 11: Conserto contratado pelo Governo do Estado em 1912. Na foto, o rebocador Júlio de Castilhos está sendo devolvido à água (AJAFM)

A *Lancha Pelotas* também esteve no Estaleiro Mabilde. Ela chegou no estaleiro em 1º de julho, permanecendo durante o mês de agosto, “afim de terminar a substituição do motor, de construção nacional e de 15 cavallos por outro, da marca Viking, de 36 cavallos, comprado para este fim em Buenos Aires”.¹³²

No mesmo ano, a draga *Rio Grande* precisou ter reconstruída a sua turbina. “Como esse trabalho não podia ser executado aqui, mandou-se fazer um modelo de madeira, que foi remetido a Buenos Aires, onde esta peça foi fundida em aço maleavel. Ella nos foi entregue

¹³² GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*, Porto Alegre, 1919, p.115-124.

em Outubro de 1918 e o seu custo foi de 6:292\$250 réis e terminou em 15 de Maio do corrente anno”.¹³³



Foto nº12: A primeira página do passaporte de Emilio Mabilde, destacando-se o seu destino a Buenos Aires, bem como a autorização do Chefe de Polícia, Sr. Vasco Pinto Bandeira, em 4 de Junho de 1912 (AAYFM)

Curiosamente, a falta de materiais que era suprida, principalmente, pelo contato com a praça de Buenos Aires; somente em um caso, reparação da draga *Farrapo*, quando faltaram chapas de ferro para o casco, é que foi encomendado o material em São Paulo.¹³⁴

A construção dos três batelões lameiros, da concorrência vencida no ano de 1920 e mais quatro batelões de 220 toneladas para serviço na construção do cais do porto (os quais não constam nos relatórios da Secretaria de Obras Públicas), segundo Affonso Mabilde,

¹³³ GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*, Porto Alegre, 1919, p.115-124.

¹³⁴ GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*, Porto Alegre, 1919, p.126-127.

também enfrentaram problemas para a obtenção de material: Observa-se também a ausência da contratação do fornecimento das muitas dezenas de cabeços de aço fundido, destinados à amarração dos navios, instalados na beira do cais do porto.

Para estes batelões, foi encomendado ferro para a firma Ultramares Corporation de New York com o dólar a mais ou menos Cr\$ 3,30 e quando pagamos as últimas remessas de material, o dólar estava aproximadamente em Cr\$ 9,90, e devido a diferença de câmbio, houve um prejuízo de Cr\$ 90.000,00.¹³⁵

Percebe-se também que, após o ano de 1923 (ver quadro nº1), começa a haver uma diminuição na demanda de serviços da parte Governo do Estado ao estaleiro. Na verdade, tratava-se das consequências da revolução de 1923, conforme veremos no capítulo a seguir, quando o Governo do Estado reduziu drasticamente seus gastos em virtude do conflito.

De acordo com o quadro nº1, podemos perceber que a morte de Emilio Mabilde, ocorrida no ano de 1918, praticamente não alterou a relação de produção do Estaleiro Mabilde com o Governo do Estado.

Com o falecimento do fundador do Estaleiro Mabilde, estabeleceu-se um novo contrato social da empresa Mabilde & Cia., em 2 de outubro de 1918.

Na nova constituição, a sociedade era comanditária em relação à sócia Maria José Fróes Mabilde, viúva de Emilio Mabilde. Era solidária em relação aos demais sócios: Oscar Mabilde, Walter Bruck, Dorvalino Mabilde, José Henrique Mabilde, Emilio Mabilde Filho, José Maria Ripoll y Albeza e Affonso Mabilde.

O capital da empresa é de Rs 353.232\$600 (trezentos e cinquenta e três contos, duzentos e trinta e dois mil e seiscentos réis).

A gerência dos negócios da sociedade ficavam por conta dos sócios solidários Oscar Mabilde e Walter Bruck¹³⁶.

¹³⁵ *Histórico do “Estaleiro Mabilde” (de sua fundação até sua venda)*. Notas de Affonso Fróes Mabilde, 08/10/1958, p.2.

¹³⁶ *Fac-simile* do contrato registrado pelo notário Arthur Graciliano da Silva em 2 de outubro de 1918. Registrado na Junta Comercial do Estado do Rio Grande do Sul com o nº 8.950, em 15 de outubro do mesmo

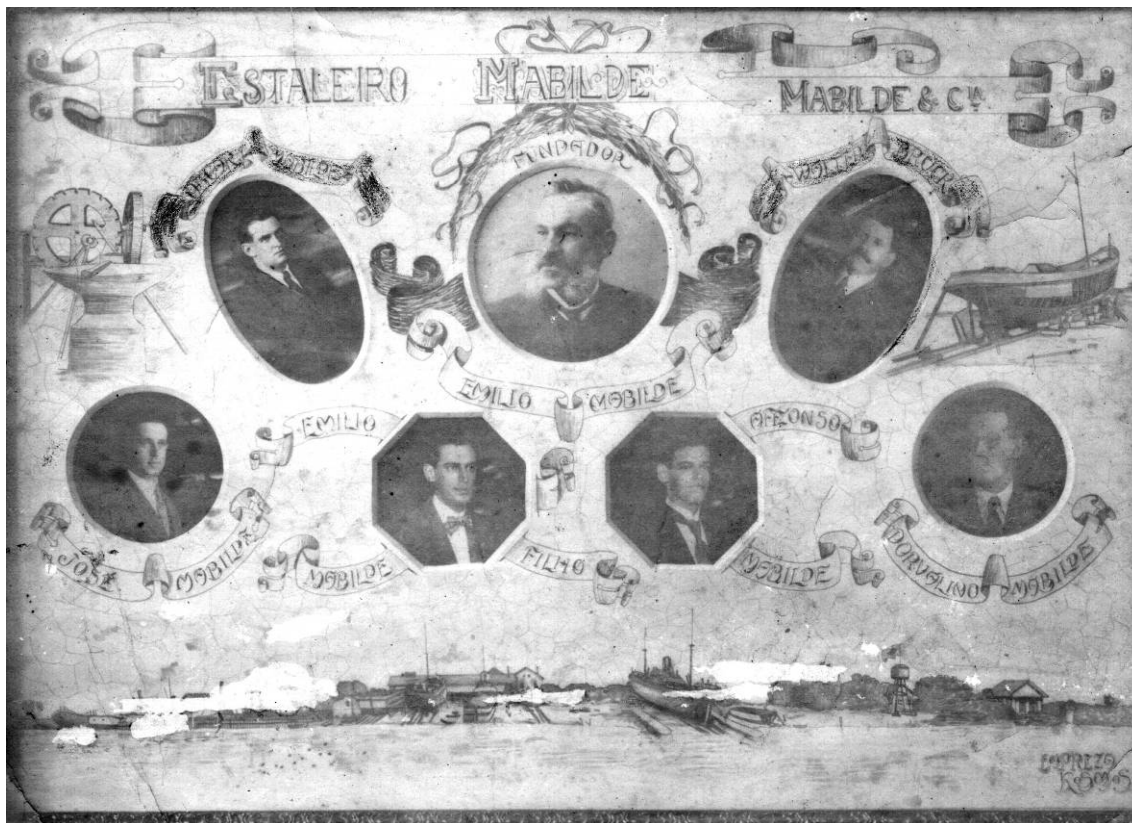


Foto nº 13: Fotografia de quadro que ficava exposto no escritório do Estaleiro Mabilde na Ilha da Pintada. Da esquerda para a direita, de cima para baixo: Oscar Mabilde, Emilio Mabilde (fundador), Walter Bruck, José Mabilde, Emilio Mabilde Filho, Affonso Mabilde e Dorvalino Mabilde (AJAFM)

Uma posterior alteração do contrato social foi efetuada em 14 de outubro de 1924, quando a gerência dos negócios foi passada para os irmãos Oscar Mabilde e Dorvalino Mabilde.¹³⁷

Assim sendo, quem passa a dirigir o departamento comercial da empresa é o filho mais velho de Emilio e Maria José Mabilde, Oscar Mabilde; coube a ele, a manutenção do bom relacionamento com o Governo do Estado.

O Estaleiro Mabilde acabou passando por um período de dificuldades financeiras, também em virtude de uma grande obra iniciada para construir um plano inclinado do tipo grade, sendo que seriam reparados todos os paquetes “Itas” da Companhia Costeira, mediante uma tabela de preços estipulada. Essa proposta foi lançada pelo Sr. Henrique Lage,

ano. (AWMD)

¹³⁷ *Fac-simile* da alteração contratual registrada pelo mesmo notário anterior, em 14 de outubro de 1924. (AWMD)

proprietário e diretor da Companhia. Os referidos barcos eram consertados nos estaleiros da capital argentina.

Para tanto, foi designado o engenheiro Armando Boni, o qual foi até Buenos Aires para analisar a construção do referido plano.

As obras no Estaleiro Mabilde começaram em 12 de setembro de 1919, tendo que ser interrompidas em 30 de janeiro de 1923. O fato que em muito cooperou para o fim do projeto, foi a redução da demanda de trabalho por parte do Governo do Estado, em razão da revolução de 1923. Com isso, o estaleiro acumulou um prejuízo de Cr\$ 396.000,00.¹³⁸

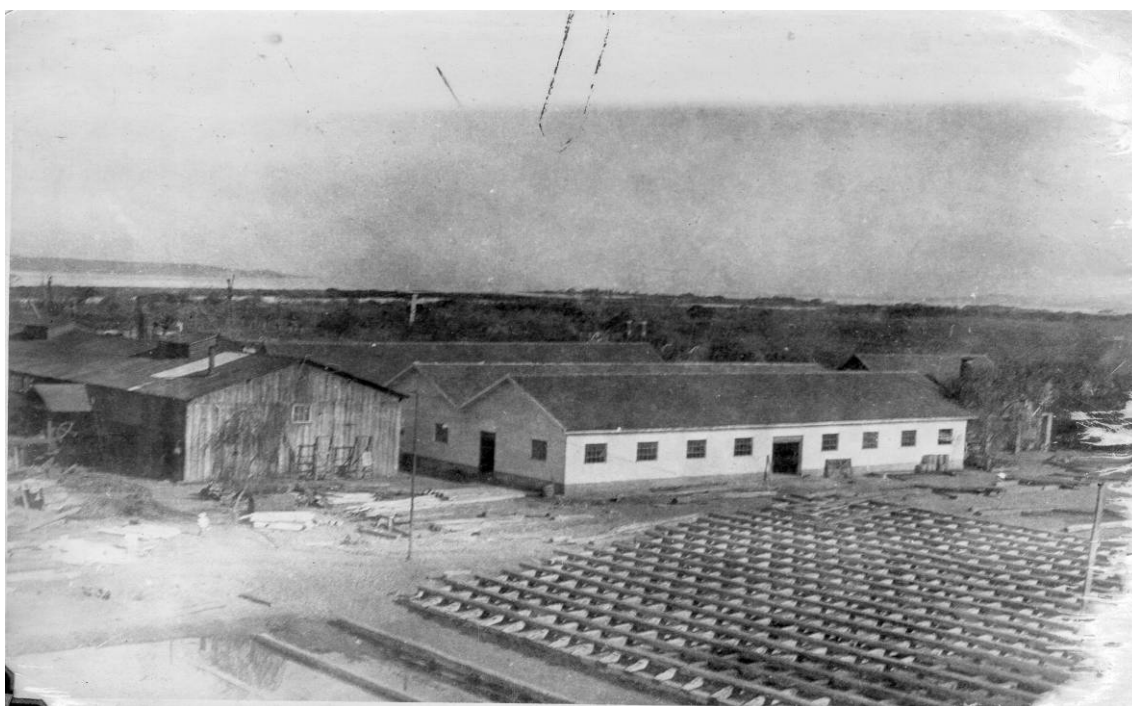


Foto nº14: Construção do plano inclinado em grade no terreno do Estaleiro Mabilde., obras interrompidas durante o ano de 1923(AJAFM)

Um aspecto interessante nas conduções das licitações ou concorrência públicas é a seriedade com que são efetuadas. Quando alguma questão apresenta ares de irregularidade, a mesma é esclarecida nos próprios *Relatórios dos Negócios da Secretaria de Obras Públicas*, sendo justificado o porquê da não contratação de alguma proposta.

¹³⁸ *Histórico do “Estaleiro Mabilde” (de sua fundação até sua venda)*. Notas de Affonso Frões Mabilde, 08/10/1958, p.2.

Como exemplo, citamos uma concorrência que envolvia o Estaleiro Mabilde e na qual também concorreram os estaleiros Alcaraz & C^a., também de Porto Alegre, e Lage & Irmãos, este do Rio de Janeiro.

A concorrência foi realizada através de propostas enviadas pela Secretaria de Obras Públicas, conforme ofício de 29 de novembro de 1922. Tratava-se da construção de um novo casco para o rebocador *Caxias*, o qual se incendiou no porto de Pelotas (RS).

Ficava estipulado que deveriam ser apresentadas duas opções de casco (madeira e ferro), além do prazo de entrega da obra e demais especificações técnicas da mesma.

Segundo o *Relatório da Secretaria dos Negócios das Obras Públicas*, as propostas, quando abertas, apresentavam a seguinte classificação:

	Casco de Madeira	
1) Alcaraz & C ^a . -----	90 contos -----	sem prazo;
2) Mabilde & C ^a . -----	145 contos -----	prazo 7 mezes;
3) Lage & Irmãos -----	200 contos -----	15 dias.
	Casco de Ferro	
1) Alcaraz & C ^a . -----	110 contos -----	sem prazo;
2) Mabilde & C ^a . -----	125 contos -----	prazo 7 mezes. ¹³⁹

O vencedor pelas propostas foi o Estaleiro Alcaraz & C^a.; porém, a obra foi contratada junto ao Estaleiro Mabilde, devido à seguinte argumentação:

Alcaraz & C^a. reincindiram nesta concurrencia na omissão do prazo para a entrega da embarcação, não obstante em tel-o estabelecido como uma das condições necessarias. Elles acceitaram o prazo minimo dos outros concorrentes em circunstancias iguaes ás suas. Não sendo a primeira vez que elles assim procederam, parece que o fizeram de proposito, “bazeando o seu prazo no dos outros concorrentes”, infringindo desta maneira o art.153 alinea “d” do Dec. m. 2.432 de 14 de Julho de 1919.

Em despacho de 8 de Dezembro seguinte mandastes acceitar a proposta de Mabilde & C^a. para a construcção do casco de ferro. Com elles celebrei o respectivo contracto em 23 daquelle mez.¹⁴⁰

¹³⁹ GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*, Porto Alegre, 1923, p.154.

¹⁴⁰ GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*, Porto Alegre, 1923, p.154.

No trecho acima, aparece um dos preceitos básicos da doutrina de Augusto Comte¹⁴¹, no caso, o princípio de viver “às claras”. Ficando compreensível no relatório o motivo da não aceitação da proposta, bem como em que premissas estava baseada a decisão.

Outro caso semelhante aconteceu no relatório do ano de 1927, quando foi aberta uma concorrência em 15 de fevereiro de 1926, visando ao fornecimento de um total de 40 canos de ferro (20 para a draga *Tiradentes* e 20 para a draga *Itapeva*).

Conforme o relatório, apresentaram-se quatro concorrentes, em 17 de março do mesmo ano, o preço apresentado dizia respeito a 1kg da chapa de ferro:

1) Basto, Carvalho e Cia.	-----	\$700
2) Mabilde & Cia.	-----	1\$687
3) Jacques Maas	-----	2\$200
4) Alcaraz & Cia.	-----	3\$000 ¹⁴²

Em relação aos prazos para a entrega dos canos, a classificação foi a seguinte:

1) Mabilde & Cia., entrega em Porto Alegre -----	30 dias
2) Jacques Maas, em Porto Alegre -----	30 a 90 dias
3) Basto, Carvalho & Cia., cif em Rio Grande -----	60 a 70 dias
4) Alcaraz & Cia., em Porto Alegre -----	90 dias ¹⁴³

No relatório, consta uma crítica do diretor João Luiz Faria Santos quanto à contratação do referido serviço junto à empresa Basto, Carvalho & Cia., apresentando as suas justificativas e questionando a idoneidade da concorrência, em que o único fator levado em conta foi o preço:

A junta dos directores technicos da Secretaria, constituída na fôrma do art. 146 do regulamento approved pelo Dec. nº 5.432 de 14 de Julho de 1919, emittindo o seu parecer em officio nº 1676 de 3 de Abril, achou preferivel a proposta de Mabilde & Cia., não obstante o seu preço ser superior ao de Basto, Carvalho & Cia. Mabilde & Cia. São constructores residentes nesta Capital, de idoneidade assás provada; ao passo que a firma Basto, Carvalho & Cia. Explora sómente commissões e consignações; nem sequer indicou o fabricante dos canos, de procedencia allemã. Assignamos o parecer, eu como presidente da junta, e os engenheiros José Coelho Pereira, Director de Obras Publica; C. Torres Gonçalves,

¹⁴¹ Vide nota nº45 do capítulo anterior.

¹⁴² GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*, Porto Alegre, 1927, p.131-3.

¹⁴³ GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*, Porto Alegre, 1927, p.131-3.

Director de Terras e Colonização e M. L. Pereira da Cunha, Director de Viação Terrestre. O vosso antecessor discordou deste parecer e indicou em 10 do mesmo mez, a proposta de Basto, Carvalho & Cia., unicamente por ser a mais barata.

Sómente em 10 de Junho compareceu o representante desta firma para assignar o respectivo contracto.

Julguei ser meu dever informar ao vosso antecessor, o que fiz em meu officio nº 2.756 de 18 de Junho, que o precitado parecer é baseado na experiencia propria e na de outrem. Ousei solicitar a sua attenção para os editaes de concurrencia publica desta Directoria e de outras repartições publicas, nas quaes se declara que a Administração Superior reserva-se a liberdade de aceitar qualquer das propostas independente do seu preço ou de recusar todas. Isto significa que o preço mais baixo não é condição sufficiente á preferencia da offerta. E entre estas condições occupa lugar saliente a idoneidade do proponente, que prevalece ás vezes sobre aquella.

Ponderei-lhe também que a fiscalização não póde substituir a idoneidade, quando esta é duvidosa ou desconhecida. Com effeito, aquella não é mais do que uma simples função technica, exercida por órgãos pessoas, sujeitos, pois, ás imperfeições inherentes á natureza humana. Por outro lado, os progressos da industria, consistindo no aperfeiçoamento dos seus productos, permitem tambem a sua adulteração ao ponto de não ser percebida immediatamente. Para descobrir a fraude é necessario ordinariamente analyses demoradas.

Esta Directoria recebeu os referidos canos em Janeiro do corrente anno, tendo sido o contractante multado em quantia superior a um conto de réis.

(...)

J. L. Faria Santos
Director¹⁴⁴

Assim termina o período “áureo” das relações do Estaleiro Mabilde com o Governo do Estado. A relação entre ambos sofreu mudanças consideráveis a partir do afastamento do então presidente do estado Borges de Medeiros, conforme será demonstrado no capítulo seguinte.

Para finalizarmos o capítulo, o resgate daquela que talvez tenha sido a maior e mais trabalhosa empreitada do Estaleiro Mabilde junto ao Governo do Estado: a montagem da draga *Garibaldi*.

¹⁴⁴ GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios da Secretaria de Obras Públicas*, Porto Alegre, 1927, p.131-3.

2.2.1 UMA AVENTURA NA PINGUELA

Neste ponto do trabalho, cabe-nos retornar à definição de empreendedorismo utilizado no primeiro capítulo:

Empreendedorismo é o processo de criar algo novo com valor dedicando o tempo e o esforço necessários, assumindo os riscos financeiros, psíquicos e sociais correspondentes e recebendo as consequentes recompensas da satisfação e independência econômica e pessoal.¹⁴⁵

A concorrência para a montagem da draga *Garibaldi*, vencida no ano de 1914, acredito que tenha sido a síntese do conceito de empreendedorismo utilizado neste trabalho.

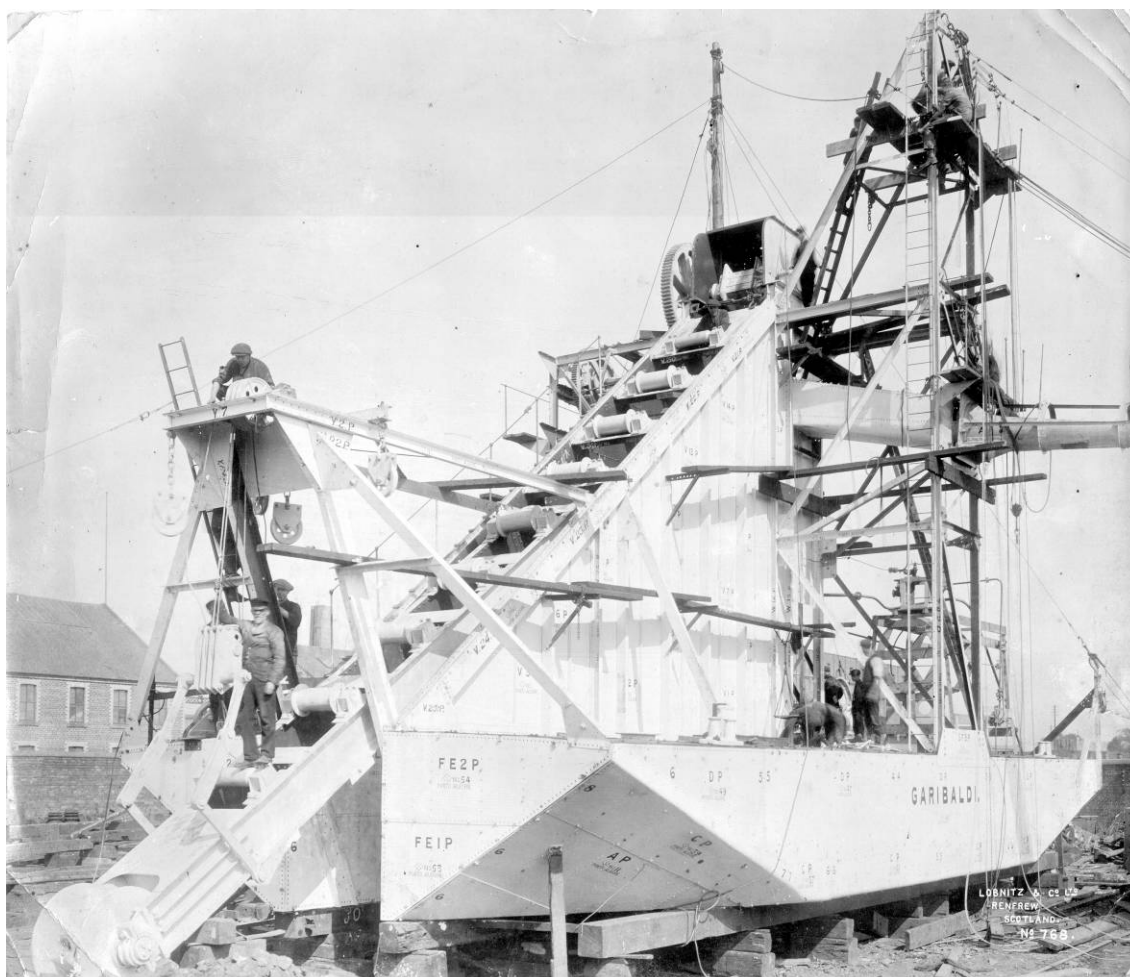


Foto nº 15: Dragas *Garibaldi* sendo construída na Escócia pela empresa Lobnitz & Cia. Ltda. no ano de 1914 (AWMD)

¹⁴⁵ HISRICH & PETERS. *Empreendedorismo...*p.29.

A draga *Garibaldi* foi comprada pelo Governo do Estado junto à empresa Lobnitz & Cia. Ltda., na Escócia, e embarcada no porto de Glasgow em 16 de julho de 1914.

Foi realizada concorrência entre os estaleiros Mabilde, Só & Filhos e Alcaraz & C^a., correndo por conta do contratante o transporte do material até o local de montagem, no caso, a lagoa da Pinguela em Conceição do Arroio (hoje cidade de Osório).¹⁴⁶

No dia 12 de setembro, foram abertas as propostas apresentadas (Mabilde e Só & Filhos), assim declaradas no *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas* de 1914:

1^a) Emilio Mabilde pede 63:500\$000.

2^a) Só Filhos pede 65:000\$000.

O primeiro pediu 120 dias uteis e o segundo 180 para concluir a montagem.

Nesse mesmo dia chegou a esta capital o material da draga, que tinha embarcado em Glasgow a 16 de Julho.

A 19 mandastes aceitar a proposta de Emilio Mabilde, com quem celebri contracto a 9 de Outubro, sendo ajustadas, entre outras as seguintes clausulas: pelas 4^a, 5^a e 6^a elle ficou obrigado a transportar o material até a Lagoa da Pinguela e a montar a draga; pela 7^a obrigou-se a entregar a draga nesta lagoa, prompta para trabalhar, dentro do praso de 6 mezes; a 8^a estabelece a multa de 1:800\$000 réis por mez que exceder aquelle praso, salvo os casos de força maior; em virtude da 9^a e 10^a o contractante recebera em pagamento a quantia de 63:500\$000 réis em 3 prestações: 1^a de 8 contos quando todo o material estiver junto ao estaleiro de montagem, 2^a de 25:500\$000 réis quando a draga estiver montada sobre parafusos e a 3^a de 30 contos quando ella for entregue prompta para funcionar. A 13 approvastes o contracto.

A 20 de Abril próximo passado foi a draga lançada á agua do arroio da Pinguela, affluente da lagoa, junto a qual foi montada.

A montagem foi dirigida pelo ajustador Douglas Mackenzie, enviado pelos fabricantes da draga Lobnitz e C., mas pago pelo Governo do Estado á razão de 30£ por mez.¹⁴⁷

Consta que as partes da draga foram até a cidade de Palmares numa chata do Governo do Estado, puxada pelo rebocador *Júlio de Castilhos*. Chegando a Palmares, quando estava

¹⁴⁶ GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*, Porto Alegre, 1914, p.286-8.

¹⁴⁷ GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*, Porto Alegre, 1914, p.286.

sendo descarregada, a caldeira caiu dentro do Arroio Palmares, tendo, com os recursos da época, enorme dificuldade para ser de lá retirada.

A quantidade de funcionários envolvidos na montagem da draga era tanta, que foi aberto um armazém de secos e molhados no local da construção, de propriedade do Sr. Maneca Barrionuevo, o qual carneava uma vez por semana.¹⁴⁸

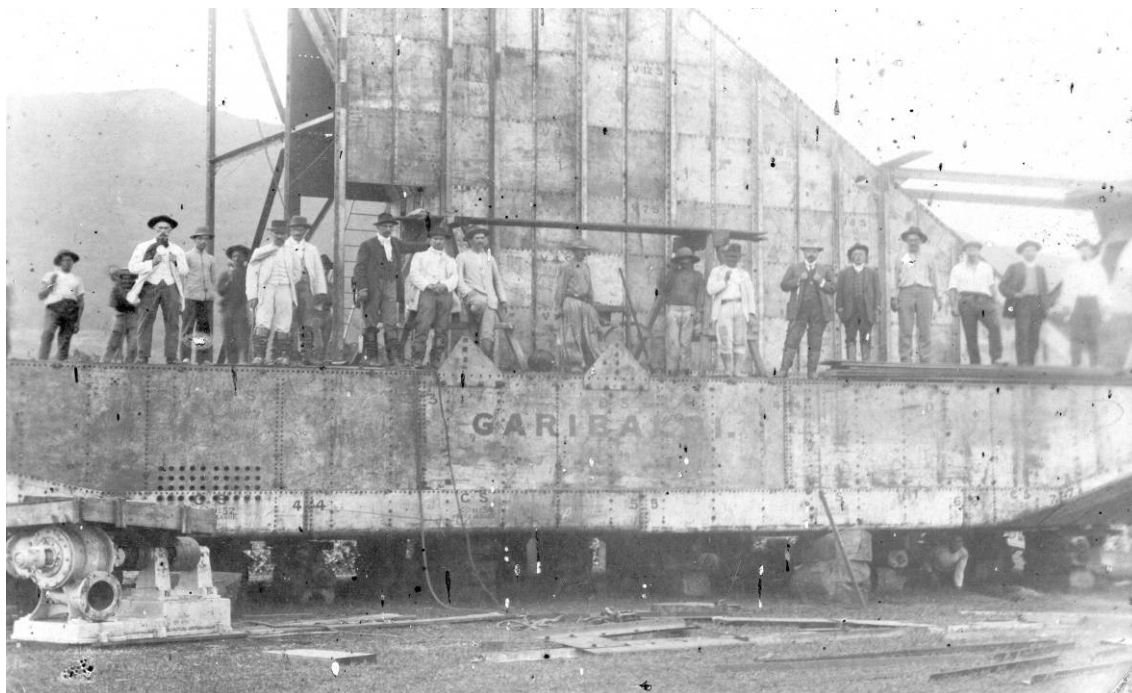


Foto nº16: Draga *Garibaldi* sendo montada às margens da lagoa da Pinguela. Emilio Mabilde é o quarto da direita para a esquerda na foto, provavelmente registrada em 1915 (AWMD)

Em virtude de estar montando uma draga, Emilio Mabilde recebeu por parte dos funcionários o apelido de *Seu Dragão*. Por sua vez, Emilio fez grande amizade com o ajustador Douglas Mackenzie, a quem apelidou de *Mac*; porém, Emilio também dava o apelido a seus animais de estimação, aos quais chamava por *Mac-cachorro* e *Mac-papagaio*.¹⁴⁹

¹⁴⁸ Biografia de Emilio Mabilde, elaborada por May Mabilde Lague em 08/04/1975, p.4.

¹⁴⁹ Biografia de Emilio Mabilde, elaborada por May Mabilde Lague em 08/04/1975, p.4.

Após a montagem, Emilio Mabilde ainda construiu, na draga, um toldo de ferro e madeira para a proteção do maquinário que ficava exposto às intempéries e um alojamento para a tripulação, pela quantia de 16:250\$000 (dezesseis contos e duzentos e cinquenta mil-réis).¹⁵⁰

Paralelamente a tudo isso, o Estaleiro Mabilde construía a lancha e rebocador *General Osório*, além de duas chatas de ferro para auxiliar no serviço de dragagem (também em Conceição do Arroio) chamadas *Palmitar* e *Pinguela*.

Deixando de lado o pitoresco, podemos ter uma idéia do que significou para a época o transporte e a montagem da referida draga em Conceição do Arroio. Emilio Mabilde, sua esposa e os três filhos menores tiveram que se hospedar por quase um ano na casa do Sr. Emilio Barcelos, na mesma cidade.¹⁵¹

Foi construído, praticamente, um outro estaleiro às margens da lagoa Pinguela, além de boa parte dos funcionários terem sido para lá deslocados até a conclusão da obra. Após o término, o Governo do Estado adquiriu as instalações construídas pelo Estaleiro Mabilde, conforme abaixo:

Officina de Reparações- Acha-se situada na praia da Pinguela e pertencia primitivamente ao empreiteiro Emilio Mabilde que depois da construcção do rebocador General Ozorio e das chatas Palmitar e Pinguela, se propoz a vendel-a ao Estado.

Em 5 de Novembro o Chefe da 2ª Secção Dr. José da Costa Gama, determinou-me que fizesse a avaliação geral das construcções ali existentes e pertencentes áquelle empreiteiro, assim como avaliasse a carreira e outras dependencias e valor das ferramentas e machinismos no intuito de fazer-se a aquisição de tudo, caso o preço fosse favoravel.

Em 8 de Dezembro communicou-me ainda o Dr. Costa Gama que o negocio fôra decidido e mandou-me empossar Max Woelfel no cargo de mestre de officina ganhando 8\$000 réis por dia para começar, e mandando-me organizar de tudo um inventario em 3 vias do qual opportunamente vos fiz remessa. A aquisição foi feita por 4:000\$000.

(...)

Octavio Rodrigues da Silva
Encarregado do Serviço¹⁵²

¹⁵⁰ GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*, Porto Alegre, 1914, p. 287.

¹⁵¹ Biografia de Emilio Mabilde, elaborada por May Mabilde Lague em 08/04/1975, p.4.

¹⁵² GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*, Porto Alegre, 1916, p.502.

Diante dos dados e relatos apontados, acredito ter confirmado a idéia de que este item é a síntese da definição de empreendedorismo empregada neste trabalho.

Comparando a definição utilizada com outras que busquei para este trabalho, chamou-me a atenção o fato de os autores desta enfatizarem a questão do risco, seja ele financeiro, psíquico ou social.

É comum nas demais definições, assim como nesta, ser dada ênfase ao processo criativo, ao tempo dispendido e ao sucesso.

Porém, a definição escolhida se diferencia por trabalhar com o risco.

E se não tivesse dado certo a montagem da draga, Emilio Mabilde não seria um empreendedor?

Acredito que não, porém poderia causar danos consideráveis ao Estaleiro Mabilde, tanto financeiro - devido ao insucesso, o Governo do Estado negar-se a pagar -, quanto social - demissão de funcionários em função da questão financeira.

Para Emilio Mabilde, sobraria o risco psíquico, ou a frustração de enxergar-se como incapaz ao não ver realizado o seu projeto e tendo que arcar com as demais consequências (financeiras e sociais).

Para o bem de todos, a montagem da draga foi perfeita e, quanto ao risco, só poderia ter sido corrido por um empreendedor.

3 POR-DO-SOL

O enfraquecimento da política regional, diante de um projeto nacional que ao longo do tempo se mostrará centralizador, trará suas consequências, também, para as atividades do Estaleiro Mabilde. Este período marca a decadência financeira e a consequente venda do Estaleiro Mabilde pela família em 1943.

Neste capítulo, veremos o afastamento do governo do estado do Rio Grande do Sul em relação aos serviços do Estaleiro Mabilde (a partir da metade para o final da década de 1920); a ascensão de Getúlio Vargas na política nacional, suas influências e a participação efetiva do Estaleiro Mabilde neste processo produzindo armamentos; a apropriação por parte do governo federal do discurso protecionista em relação ao trabalhador, a burocratização do Estado e o Estado de Compromisso; a instalação do Estado Novo, seu processo de centralização do poder e suas consequências para o Estaleiro Mabilde; os momentos de dificuldade, as perdas, o processo de venda e o silêncio.

3.1 GETÚLIO, A REVOLUÇÃO E O ESTALEIRO MABILDE

A chamada política do “café-com-leite”, baseada no apoio político das oligarquias de São Paulo (maior produtor nacional de café) e de Minas Gerais (segundo maior produtor nacional de café e maior produtor de leite), dominava a cena política brasileira ao longo da chamada República Velha¹⁵³.

¹⁵³ Período compreendido entre o ano da proclamação da república (1889) e a derrubada da política do café-com-leite (1930).

A ruptura desse processo político deu-se quando o então presidente da república Washington Luís, no ano de 1929, apoiou a candidatura Júlio Prestes; este, representando a oligarquia paulista, como o então presidente. Sendo assim, estava se rompendo um sistema de alternância no poder, que caracterizava a política do “café-com-leite”. O estado de Minas Gerais desejava apoiar a candidatura do então presidente do estado do Rio Grande do Sul, Getúlio Vargas.

Washington Luís mantém a sua posição de apoio ao candidato Júlio Prestes, causando uma ruptura política com o estado de Minas Gerais. Cria-se então, ainda no ano de 1929, a Aliança Liberal; uma articulação política entre o estado de Minas Gerais e as oligarquias dissidentes dos estados do Rio Grande do Sul e da Paraíba.

A chegada de Getúlio Vargas à presidência do estado do Rio Grande do Sul, no ano de 1928, marca uma nova relação entre o Estado e o Estaleiro Mabilde.

Analisando-se o quadro n° 1, constante no segundo capítulo desta dissertação, podemos notar que no período após a Revolução de 1923 houve uma queda considerável na demanda de serviços do Governo do Estado.

No quadro n° 2, que segue abaixo, compreendendo o período entre os anos de 1928 e 1943, podemos notar que a demanda de serviços do Governo do Estado ao Estaleiro Mabilde, é praticamente nula.

Quadro n°3: serviços executados, licitações e construções do Estaleiro Mabilde junto ao Governo do Estado (1930-1943)

Ano	Consertos	Licitação Ganha	Licitação Perdida	Construções
1930	1- Chata <i>Sirena</i>			2- Construção de pequena rampa de madeira à rua Riachuelo; construção do lameiro <i>Sangradouro</i>
1940	1- Batelão <i>Cangussú</i>			

Fonte: *Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas 1930 -1943* (ASPH)

De acordo com os *Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*, destacamos que a diminuição da demanda não se refere exclusivamente ao Estaleiro Mabilde, sendo que os demais estaleiros particulares de então também sofreram redução na demanda de serviços estatais.

Ocorre que no final da década de 1920, a partir da chegada de Getúlio Vargas à presidência do Estado, percebe-se que os estaleiros do Governo do Estado, situados em Porto Alegre (RS) na Praça da Harmonia e na cidade de Pelotas (RS), passam a realizar concertos antes destinados à iniciativa privada. Na conclusão desta dissertação, iremos observar as condições dos estaleiros estatais no decorrer da década de 1930.

Às vésperas da chamada “Revolução de 1930”, houve algumas obras realizadas em estaleiros particulares que não constam nos *Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*, conforme descreve Affonso Fróes Mabilde, referindo-se às atividades realizadas no Estaleiro Mabilde:

Por ocasião da revolução de Outubro de 1930, foi construído pelo estaleiro um carro de assalto (tanque) equipado com metralhadora e de cúpula giratória, que levou o nome de “Paraíba”.

Foram feitas também nesta ocasião, cápsulas para granadas de aviação tipo francez e as denominadas “Gaúcha”.¹⁵⁴

Porém, Affonso Fróes Mabilde não esclarece em que condições deu-se a construção desse material bélico.

Os *Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas* silenciam a respeito desse material. Nada consta a respeito da construção, demanda do Governo do Estado, ressarcimento aos estaleiros particulares, ou até mesmo, uma possível troca, através do aumento da demanda de serviços junto aos estaleiros particulares, por parte do Governo do Estado. Este último descartado, conforme observamos no quadro nº 2.

¹⁵⁴ *Histórico do “Estaleiro Mabilde” (de sua fundação até sua venda)*. Notas de Affonso Fróes Mabilde, 08/10/1958, p.2.



Foto nº17: Desembarque dos três tanques em Porto Alegre no ano de 1930 (AJAFM)

No endereço eletrônico www.ecsbdefesa.com.br/fts/CUTIA.pdf¹⁵⁵, encontra-se publicado artigo de autoria de Expedito Carlos Stephani Bastos, pesquisador de assuntos militares da Universidade Federal de Juiz de Fora, intitulado *Cutia - A primeira tentativa para produzir em série um blindado de lagartas no Brasil*, em que o autor destaca o fato de que uma das primeiras tentativas concretas de produção de blindados com lagartas em território nacional deu-se no Rio Grande do Sul nos anos 30:

As primeiras tentativas concretas de produzir blindados em lagartas no Brasil, ocorreram em uma fase preliminar nos anos 30 no Rio Grande do Sul, quando o **Estaleiro Alcaraz & Cia**¹⁵⁶, concebeu e produziu três blindados de lagartas utilizando tratores agrícolas como plataforma para as primeiras concepções destes blindados. Eles não chegaram a ser produzidos em série, eram três blindados distintos, construídos artesanalmente, os quais funcionaram mais como arma psicológica durante a Revolução de 30, impressionando as multidões nas cidades onde desfilavam, dando um caráter de força às tropas revolucionárias, embora um deles tenha participado de combates.

¹⁵⁵ Endereço eletrônico consultado em 25/01/2009.

¹⁵⁶ Grifo do autor.



Foto nº18: Tanque *Parahyba*, no pátio do Estaleiro Mabilde, na Ilha da Pintada em 1930 (AJAFM)

Iremos discordar do autor apenas na afirmativa de que os três tanques foram produzidos pelo Estaleiro Alcaraz & Cia. Para tanto, utilizaremos uma segunda fotografia do tanque *Parahyba* (foto nº 22), onde o mesmo encontra-se no pátio do Estaleiro Mabilde, tendo como detalhe uma placa de identificação do estaleiro, presa à lateral do veículo.

A confusão no que diz respeito a fabricantes dos tanques pode ter origem na questão do silêncio às vésperas do movimento de outubro de 1930. A primeira notícia a respeito dos tanques produzidos surge somente no dia 28 de outubro de 1930, no jornal *Correio do Povo*, após o término do movimento vitorioso. A reportagem intitulada *O Rio Grande em pé de guerra- Em quinze dias foi construído em Porto Alegre um carro de assalto blindado*, referindo-se ao tanque *Minas Geraes*, construído pelo Estaleiro Alcaraz & Cia:

Para o grande movimento nacional O Rio Grande do Sul se preparou como devia, apelando para a especialidade profissional de cada um de seus filhos.

Entre o material bélico manufacturado nesta capital, destaca-se um carro de assalto blindado que foi construído nesta capital, em 15 dias pelos Srs. Alcaraz & Cia., proprietários dos estaleiros da Ilha Chico Inglez.

O *tank* confeccionado sobre um trator Caterpillar é dotado de um motor de força de 25 cavallos.

Nesse carro, podem viajar dois homens sendo um para guial-o e outro para manipular a metralhadora de que ele é dotado.

A metralhadora se encontra fechada em uma torre movel. O poder de tracção do *tank* é de 15 tonelladas, as rodas são movidas á lagarta e a marcha máxima do vehiculo é 10 kilometros por hora.

O desenho é do capitão Archimino Pereira.

As experiencias feitas deram os melhores resultados. O carro de assalto, que representa um admirável *tour de force*, figurará na parada militar a realizar-se esta semana.¹⁵⁷



Foto nº19: Tanque *Parahyba* no pátio do Estaleiro Mabilde na Ilha da Pintada. Na foto, quando ampliada, percebe-se as seguintes inscrições na placa localizada na lateral do veículo:

ESTALEIRO MABILDE - ILHA DA PINTADA - PORTO ALEGRE - BRAZIL (AJAFM)

¹⁵⁷ *Correio do Povo*, Porto Alegre, 28/10/1930, p.1.

3.2 SOB A “PROTEÇÃO” DO ESTADO

A cisão causada pelo movimento de outubro de 1930 nas duas oligarquias predominantes nos primeiros anos da república, no caso, os estados de São Paulo e Minas Gerais, acaba trazendo à cena novos atores no cenário político nacional.

O autor Boris Fausto, em sua obra *A Revolução de 1930*, expõe claramente o desenho do novo momento político, para tanto, vale-se de um conceito de Francisco Weffort para explicá-lo: o *Estado de Compromisso*.

Segundo Francisco Weffort:

Depois de 1930, contudo, estabelece-se uma solução de compromisso de novo tipo, em que nenhum dos grupos participantes do poder (direta ou indiretamente) pode oferecer as bases da legitimidade do Estado: as classes médias, porque não possuem autonomia política perante os interesses tradicionais em geral; os interesses cafeeiros, porque foram deslocados do poder político sob o peso da crise econômica; os setores menos vinculados à exportação, porque não se encontram vinculados aos centros básicos da economia. Em nenhum desses casos, os interesses sociais e econômicos particulares podem servir de base para a expressão política dos interesses gerais.¹⁵⁸

Bóris Fausto complementa:

A instituição que garante a existência do *Estado de Compromisso* é o Exército. Ele sustenta o regime não no caráter de “extrato protetor das classes médias”, mas com liame unificado de várias frações da classe dominante. Aos olhos do General Góes Monteiro, as Forças Armadas aparecem como a concentração da nacionalidade, diante da incapacidade da opinião pública do país para se organizar em forças nacionais.¹⁵⁹

A citação corrobora com a idéia central do movimento tenentista¹⁶⁰ de antes do movimento de 1930, o qual partia do princípio da incapacidade de a sociedade civil organizar-se por conta própria. Esse conceito justifica a sua posição junto ao movimento de

¹⁵⁸ WEFFORT, Francisco Corrêa. *O populismo na política brasileira*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2003, p.54.

¹⁵⁹ FAUSTO, Boris. *A revolução de 1930 – historiografia e história*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1981, p.106.

¹⁶⁰ Movimento revoltoso surgido entre os militares, o qual contava entre os anos de 1921 e 1922, com o apoio do Marechal Hermes Rodrigues da Fonseca (ex-Ministro da Guerra e ex-Presidente da República). O tenentismo baseava-se, em uma liderança militar expressiva e em militares mais jovens, no início da carreira de oficial (em sua maioria Tenentes), que, entre outras coisas, pregava o “saneamento moral” da política brasileira. Ver: SODRÉ, Nelson Werneck. *O Tenentismo*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1985.

outubro de 1930, quando vários dos tenentes, envolvidos nos movimentos da década de 1920, viriam a ocupar cargos de interventores estaduais. O autor Nelson Werneck Sodré descreve a mudança de posição do movimento dos Tenentes, ainda durante o governo de Washington Luís:

Ia ter início uma nova fase no desenvolvimento do Tenentismo. Até aí, os militares haviam timbrado de manter-se distantes dos políticos civis. Predominava, entre eles a idéia de que a política é uma coisa suja e de que os políticos são necessariamente corruptos ou, quando menos, mais interessados em sua realização pessoal do que na defesa do povo. Essa idéia, a da política como atividade indigna de homens probos, como definida pelo interesse privado exercida por pessoas desvinculadas e a serviço de lucros ilícitos era um dos elementos conceituais que se inseriam com justeza no pensamento político dos militares. Os objetivos do Tenentismo, como veremos adiante, eram modestos. Eles pretendiam, em suma, purificar o regime, republicanizar a República, como costumavam dizer em suas formulações, em diversas oportunidades. Nada mais do que isso.¹⁶¹

Dentro da idéia de purificar o regime, acabando com a corrupção e os interesses excusos dos que ocupavam os cargos políticos, fulgura outra influência que pesa sobre o pensamento político brasileiro: o positivismo.

A idéia de purificar a República traz em seu interior a idéia de organização do Estado brasileiro; em suma, o estabelecimento da ordem, seja ela econômica ou política. Conforme podemos ver na obra da filósofa Marilena Chauí:

Quanto ao positivismo, que se desenvolve sobretudo no Rio de Janeiro e no Rio Grande do Sul, conservavam de Augusto Comte duas idéias principais sobre o Estado: a de que cabe ao organismo estatal realizar a economia política, isto é, controlar a anarquia econômica; e a de realizar a integração e a harmonia das classes sociais, particularmente o proletariado.¹⁶²

É neste contexto da necessidade de organizar política e economicamente a sociedade brasileira, e de integrar novos personagens sociais, no caso, os proletários, que uma das primeiras medidas após a posse de Getúlio Vargas na presidência da República foi a criação do Ministério do Trabalho Indústria e Comércio, ainda no ano de 1930. Conforme o autor José Antonio Segatto, “tinha o objetivo de organizar e controlar as relações de trabalho e

¹⁶¹ SODRÉ, Nelson Werneck. *O Tenentismo*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1985, p.36.

¹⁶² CHAUI, Marilena. *Brasil: mito fundador e sociedade autoritária*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2000, p.44.

implementar uma política de ‘paz social’, procurando disciplinar e evitar conflitos sociais e impor a colaboração e a harmonia entre as classes”.¹⁶³

O Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio foi ocupado por Lindolfo Collor, um gaúcho de ascendência alemã e atuante no movimento de Outubro de 1930, do qual, ainda conforme Segatto, “uma de suas primeiras providências foi o Decreto nº 19.770, de 1931, definindo a subordinação dos sindicatos ao Estado”.¹⁶⁴

A partir de então, entra em prática um processo que culminará com a criação de uma estrutura que irá levar o Estado a ser o mediador das relações entre patrões e empregados. Surgem em 1932 as Comissões Mistas de Conciliação e Julgamento, ainda conforme Segatto, visando “julgar os conflitos coletivos e individuais do trabalho, restringindo a ação dos sindicatos. No mesmo ano foram substituídas pelas Juntas de Conciliação e Julgamento que beneficiavam os operários sindicalizados naqueles sindicatos reconhecidos”.¹⁶⁵

Dentro da estrutura legal criada, que irá culminar no ano de 1943 com a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), percebe-se o controle do Estado sobre os sindicatos, os quais eram caracterizados como “legais” ou “ilegais”, estabelecendo uma luta desigual em busca do apoio do operariado e colocando o aparato estatal como mediador dos conflitos entre patrões e empregados. Segatto reproduz, em sua obra, discurso de Getúlio Vargas a respeito dessa estrutura:

O Estado não compreende, nem permite antagonismos de classes, nem explosões violentas de luta; para este fim, criou órgãos reguladores, que não só coordenam as relações como dirimem divergências e conflitos entre as diferentes classes sociais.¹⁶⁶

Boris Fausto confirma o discurso de Getúlio Vargas:

A política trabalhista do governo Vargas constitui um nítido exemplo de uma ampla iniciativa que não derivou das pressões de uma classe social e sim da ação do Estado. Os responsáveis pela nova legislação eram os ministros do Trabalho,

¹⁶³ SEGATTO, José Antonio. *A formação da classe operária no Brasil*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1987, p.10.

¹⁶⁴ SEGATTO. *A formação...*p.40.

¹⁶⁵ SEGATTO. *A formação...*p.43.

¹⁶⁶ SEGATTO. *A formação...*p.47.

homens como os gaúchos Lindolfo Collor e Salgado Filho, que não representavam os industriais ou os comerciantes; eram antigos participantes dos movimentos populares na Primeira República, como o advogado Evaristo de Moraes e o sindicalista Joaquim Pimenta; eram os técnicos ministeriais, como Oliveira Vianna e Waldir Niemeyer.¹⁶⁷

De acordo com a declaração de Boris Fausto, temos duas ressalvas a fazer. Inicialmente, quando o autor se refere à política trabalhista como iniciativa do Estado. Se assim fosse, o Estado não precisaria classificar os sindicatos como “legais” e “ilegais”, fato este que permitiu ao governo controlar os sindicatos e eliminar o foco de uma possível ação opositora. Assim, elimina-se a disputa de classes e entra em cena o Estado “paternalista”, o qual é marcado pela concessão de direito aos trabalhadores.

A partir de então, os direitos dos trabalhadores não são frutos de sua mobilização, luta ou reivindicação, mas, sim, da ação de um Estado previdente, que concede benesses e direitos aos seus protegidos.

A foto nº 24, foi retirada do material intitulado *O Brasil Novo - Getúlio Vargas e sua vida para a criançada brasileira*¹⁶⁸, distribuído pelo Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP)¹⁶⁹.

No quadro, constante na parte baixa à direita, no desenho, consta o seguinte texto: “Outros benefícios de que podemos nos orgulhar, são as leis das oito horas de trabalho e do salário mínimo, consideradas pelas classes trabalhadoras como demonstrações de **carinho e de interesse que o Governo lhes dispensa**”^{170c. 171}.

¹⁶⁷ FAUSTO, Boris. *História do Brasil*. São Paulo: EDUSP, 2002, p.336.

¹⁶⁸ DEPARTAMENTO DE IMPRENSA E PROPAGANDA. *Getúlio Vargas e sua vida – para a criançada brasileira*. São Paulo: Cia. Lithographica Ypiranga, 1941, p.82.

¹⁶⁹ O Departamento de Imprensa e Propaganda foi criado no ano de 1934, subordinado ao Ministério da Justiça, então com o nome de Departamento de Propaganda e Difusão Cultural. A partir de 1939, passou a ser utilizada a denominação de Departamento de Imprensa e Propaganda, tendo como seu principal diretor o jornalista Lourival Fontes. Tratava-se de um departamento encarregado de divulgar as ações do governo e executar a propaganda do regime, bem como a censura aos órgãos de imprensa.

¹⁷⁰ Grifo meu.

¹⁷¹ DEPARTAMENTO DE IMPRENSA E PROPAGANDA. *Getúlio Vargas e sua vida...p.82.*

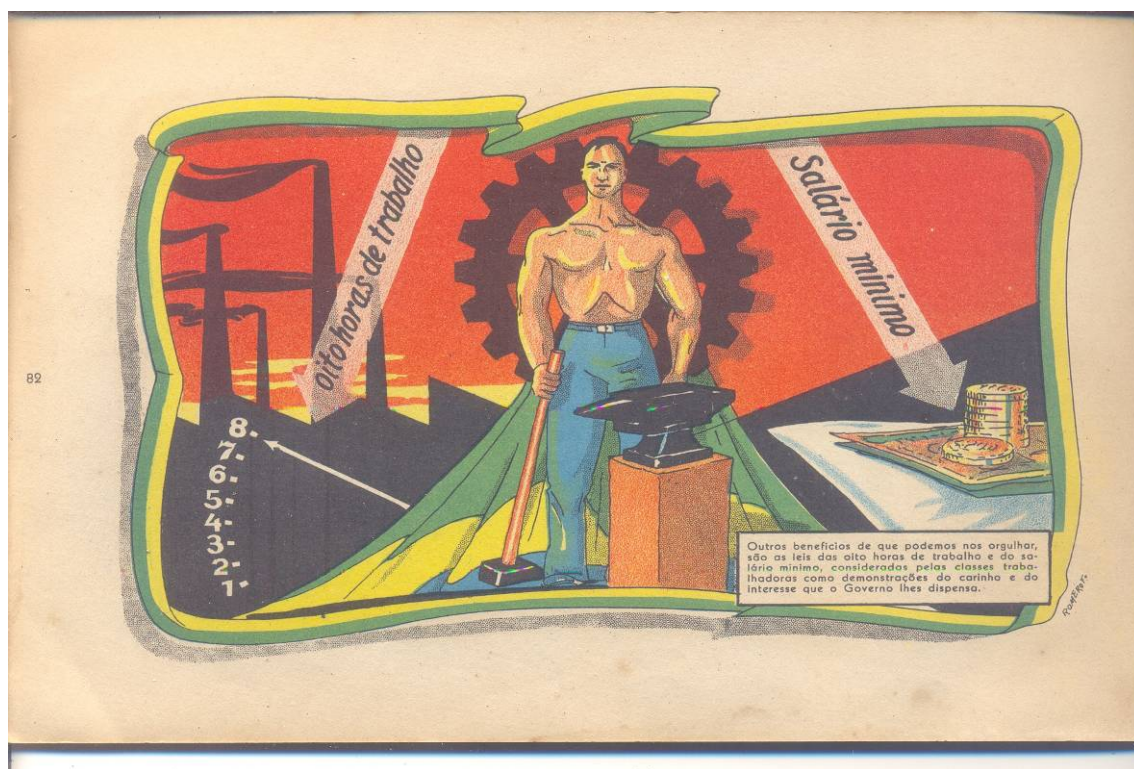


Foto nº20: *O Brasil novo - Getúlio Vargas e a sua vida para a criançada brasileira*, p.82 (AJAFM)

Trata-se da mesma linguagem utilizada, conforme destacamos no capítulo anterior desta dissertação, pela *Revista de Commercio e Industria do Rio Grande do Sul* em reportagem sobre o Estaleiro Mabilde, exaltando a relação do industrial Emílio Mabilde com seus funcionários; porém, agora, podemos perceber que o Estado assume o papel de proteção que antes era exercido pela iniciativa privada.

Faz-se questão de salientar que não foram encontrados relatos de que Emilio Mabilde assumisse pessoalmente a idéia de proteção ou paternalismo em relação a seus funcionários. Essa idéia associada a sua pessoa, que cito neste trabalho, refere-se a uma reportagem realizada por uma revista que está associada diretamente ao empresariado, sendo que a reportagem em questão foi realizada após a morte de Emilio Mabilde.

A segunda ressalva em relação à citação de Boris Fausto diz respeito à referência que o autor faz a Lindolfo Collor, alegando que o mesmo não representava os industrialistas ou

comerciantes. O fato de não participar de uma ou outra categoria, não é fator excludente no que diz respeito a concordar ou não com suas idéias.

Alexandre Fortes destaca o envolvimento direto do industrial A. J. Renner na política trabalhista do governo e nos sistemas SESI¹⁷² e SENAI¹⁷³:

Sendo A. J. Renner um ator significativo em ambos os processos, as ações “sociais” da empresa necessitam ser pensadas como experimentação das políticas por ele definidas para serem implementadas pelo **Estado**¹⁷⁴ e/ou pelo empresariado em geral.¹⁷⁵

Na mesma página, em nota de rodapé, o autor refere-se à emergência da legislação trabalhista varguista:

Sobre a estada de Renner, então presidente da Cinfa¹⁷⁶ no Rio de Janeiro, onde teria trabalhado em propostas de leis sociais com a equipe de Lindolfo Collor durante dois meses, e sua defesa incondicional do “método de trabalho sistemático” do ministro, em contraste com a atuação dos sucessores, (...).¹⁷⁷

Portanto, diferentemente do que alega Boris Fausto, Alexandre Fortes mostra que as políticas sociais executadas nas empresas de A.J. Renner seriam pensadas também como políticas a serem implementadas pelo Estado.

Ao mesmo tempo, Alexandre Fortes mostra a proximidade de relacionamento entre A.J. Renner e Lindolfo Collor:

Como presidente do Cinfa, Renner ingressaria no Partido Republicano Liberal (PRL), fundado pelo interventor federal no estado, Flores da Cunha. Membro do Conselho Consultivo do estado, seria ainda deputado classista estadual em 1934. Com o Estado Novo, desapareceu o PRL, e Renner encerraria a sua atividade partidária. O jogo político ficava também cada vez mais perigoso, e seus amigos Flores da Cunha e Lindolfo Collor, já se encontravam exilados.¹⁷⁸

¹⁷² Serviço Social da Indústria.

¹⁷³ Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial.

¹⁷⁴ Grifo meu.

¹⁷⁵ FORTES. *Nós do quarto distrito...*p.203.

¹⁷⁶ Centro da Indústria Fabril do Rio Grande do Sul.

¹⁷⁷ FORTES. *Nós do quarto distrito...*p.203.

¹⁷⁸ FORTES. *Nós do quarto distrito...*p.184.

Com isso, podemos realizar um confronto com o item *Sob a “proteção” do privado*, apresentado no capítulo anterior desta dissertação, em que se exaltava o empresariado à frente de uma política social paternalista em relação ao trabalhador.

Neste segundo momento, após o movimento de outubro de 1930, vemos o Estado brasileiro tomando a frente e passando a ser o condutor dessa política. Contudo, não descartamos, conforme podemos ver nas participações de A.J. Renner, a forte presença empresarial na execução da política trabalhista do governo de Getúlio Vargas, descartando esta política como uma ação exclusiva do Estado.

3.3 O ESTADO NOVO E O ESTALEIRO MABILDE

Na campanha para a presidência da República nas eleições marcadas para janeiro de 1938, entre os meses de outubro e novembro de 1937, percebe-se, principalmente através do periódico *Diário de Notícias*, a possível vitória do candidato de oposição pelo Partido Constitucionalista, Armando Salles de Oliveira; o mesmo periódico, mostra que a campanha do candidato situacionista ex-ministro de Viação e Obras Públicas do governo Vargas, o paraibano José Américo de Almeida, não consegue decolar junto à opinião pública. A eleição contava ainda com o candidato Plínio Salgado, do Partido Integralista.

A iminência da derrota eleitoral apressou a criação de um fato político que veio não só cancelar as eleições presidenciais de janeiro de 1938, como também, gerar a criação de um dos períodos de maior concentração de poder nas mãos do Executivo na história de nosso país.

Em setembro de 1937, o então capitão Olympio Mourão Filho, sabidamente ligado ao movimento Integralista¹⁷⁹, onde segundo o autor Hélio Silva:

Era o chefe dos serviços secretos da AIB, condição conhecida de não mais de cinco pessoas, entre os quais o chefe nacional Plínio Salgado. Cabia-lhe distribuir o boletim de informações. Plínio Salgado ordenou-lhe que redigisse um plano do que poderia ser um levante comunista apontando o que seria a ação dos comunistas e a reação dos integralistas no movimento simulado.¹⁸⁰

Assim, o capitão Olympio foi datilografar o suposto plano comunista, o qual intitulou de *Plano Cohen*, sendo surpreendido, conforme o autor Hélio Silva, pelo oficial do Estado Maior do Exército Caiado de Castro.

Em 30 de setembro, o suposto plano de insurreição comunista é divulgado através do programa de rádio *A Hora do Brasil*. Segundo o autor Boris Fausto:

Os efeitos da divulgação do Plano Cohen foram imediatos. Por maioria de votos, o Congresso aprovou às pressas o estado de guerra e a suspensão das garantias constitucionais por noventa dias. O comandante da III Região Militar, general Daltro Filho, decretou a federalização da Brigada Militar riograndense. Sem condições de resistir, Flores da Cunha abandonou o cargo e exilou-se no Uruguai (18 de outubro de 1937).¹⁸¹

A atribulada relação entre Getúlio Vargas e o governador do Rio Grande do Sul José Antonio Flores da Cunha que segundo René Gertz, “tinham experimentado um primeiro momento crítico em 1932, quando em julho, o estado de São Paulo se rebelou contra a intervenção federal, a centralização política e o prolongamento da situação discricionária, através da Revolução Constitucionalista”.¹⁸²

Ainda, segundo René Gertz, os paulistas contavam com o apoio de Flores da Cunha, que manteve lealdade a Getúlio Vargas chegando a prender Borges de Medeiros.

¹⁷⁹ O movimento conhecido como Integralismo tinha sua origem na Aliança Integralista Brasileira (AIB). Tratava-se de um movimento nacionalista de extrema direita, que tinha como principal expoente o escritor Plínio Salgado (candidato à presidência na campanha de 1937). Sobre o episódio com o capitão Olympio Mourão Filho, ver: SILVA, Hélio. *A Ameaça Vermelha: O plano Cohen*. Porto Alegre: L&PM, 1980.

¹⁸⁰ SILVA, Hélio. *A ameaça vermelha – o plano Cohen*. Porto Alegre: L&PM, 1980, p.20.

¹⁸¹ FAUSTO. *História do Brasil...*p.364.

¹⁸² GERTZ, René E. *O Estado Novo no Rio Grande do Sul*. Passo Fundo: UPF Editora, 2005, p.13.

René Gertz também destaca que o rompimento oficial entre Getúlio e Flores da Cunha, deu-se nos festejos do Centenário da Revolução Farroupilha.

Após o exílio de Flores da Cunha em 1937, foi provisoriamente nomeado governador o Gen. Daltro Filho, sendo posteriormente substituído pelo coronel do Exército Osvaldo Cordeiro de Farias.

René Gertz enfatiza que a nomeação do coronel do Exército gerou descontentamento entre vários políticos que apoiavam Getúlio Vargas, dentre os quais, José Loureiro da Silva, em situação descrita pelo autor:

De José Loureiro da Silva, uma das principais figuras da “dissidência” contra Flores da Cunha dentro do Partido Republicano Liberal se conta que teria sido sondado por Vargas, mas, de repente, fora surpreendido pela nomeação de Cordeiro de Farias, motivo pelo qual teria puxado o revólver e dado alguns tiros na foto do presidente da República.¹⁸³

A nomeação de um militar fiel ao governo (assessor direto do gen. Daltro Filho) visava o enfraquecimento das lideranças políticas regionais, podendo evitar, até mesmo, possíveis levantes contra o governo central.

Porém, no processo de centralização do poder, nada mais emblemático do que a cerimônia de queima das bandeiras, realizada a 19 de novembro de 1937 (dia da bandeira nacional); onde as bandeiras estaduais foram queimadas em uma pira e substituídas nos mastros pela bandeira nacional, representando assim, o fim das divergências e poderes regionais.

A legitimação dessa centralização deu-se através da Constituição de 10 de novembro de 1937, que, segundo o autor Boris Fausto:

O presidente da República aí recebia poderes para confirmar ou não o mandato de governadores eleitos, nomeando interventores no caso de não-confirmação. A Constituição entrava em vigor imediatamente e devia ser submetida a um plebiscito nacional. O Parlamento, as Assembleias estaduais e as Câmaras Municipais eram dissolvidas, devendo realizar-se Eleições para o Parlamento somente depois do

¹⁸³ GERTZ. *O Estado Novo...*p.22.

plebiscito. Enquanto isso, o presidente tinha o poder de expedir decretos -lei em todas as matérias de responsabilidade do governo federal.¹⁸⁴

Segundo o mesmo autor, o “Estado Novo concentrou a maior soma de poderes até aquele momento da história do Brasil independente. A inclinação centralizadora, revelada desde os primeiros meses após a Revolução de 1930, realizou-se plenamente”.¹⁸⁵

Outro fator bem explorado pelo governo federal, a partir da instalação do Estado Novo, foram as comemorações do dia do trabalho (1º de maio). O que era visto anteriormente como um dia de protestos ou reivindicações, além de apresentar confrontos entre lideranças de diferentes segmentos ideológicos, agora ganharia uma nova roupagem.¹⁸⁶

A comemoração do 1º de maio, no ano de 1938, tem um novo ingrediente. Aquela data era apresentada pelo governo federal como um dia de comemoração, na qual o presidente iria anunciar uma antiga aspiração do povo brasileiro: o estabelecimento do salário mínimo.

O jornal *Correio do Povo* de 03 de maio de 1938, traz a seguinte manchete: *Comemorando o Dia do Trabalho - O discurso do Sr. Getúlio Vargas, após a assinatura do decreto-lei que regulamenta o salário mínimo - Comentários da imprensa sobre a grande iniciativa do Governo.*¹⁸⁷

Inicialmente, chama a atenção na manchete a palavra *comemorando*. Conforme esclarecido anteriormente, deixava de ser um dia de protestos por parte dos trabalhadores e suas organizações, passando a ser um dia de comemorações.

Em segundo lugar, surge a expressão *grande iniciativa do Governo* - a qual, enaltece o altruísmo do governo em relação aos trabalhadores, tratando a ação como uma concessão do governo.

¹⁸⁴ FAUSTO. *História do Brasil...*p.365.

¹⁸⁵ FAUSTO. *História do Brasil...*p.366.

¹⁸⁶ Sobre a mudança de visão sobre o 1º de maio, ver: LIMA. Maria Emília A. T. *A construção discursiva do povo brasileiro - Os discursos de 1º de maio de Getúlio Vargas*. Campinas: Unicamp, 1990.

¹⁸⁷ *Correio do Povo*, Porto Alegre, 03/05/1938, p.1.

Na mesma edição, o jornal *Correio do Povo* exalta o sucesso das comemorações e da parada organizada em comemoração ao dia do trabalho, com a seguinte manchete: *Esteve imponente a comemoração do 1º de maio. Dentre as cerimônias destacou-se a parada trabalhista com a participação de 15.000 operários.*¹⁸⁸

No corpo da reportagem existem vários subtítulos, onde são destacados os preparativos, o programa de comemorações, as autoridades presentes, os dísticos das faixas levadas pelos trabalhadores e o itinerário.

Segundo a mesma reportagem, a aglomeração dos trabalhadores em Porto Alegre deu-se no Parque da Redenção (Parque Farroupilha), para logo após, a grande massa desfilar.

(...) pela avenida Osvaldo Aranha, entrando depois na rua Sarmento Leite. Passaram pela rua Independência, descendo a rua dos Andradas, rua General João Manoel e entram na rua Sete de Setembro, passando pelo palanque oficial, tendo à frente, as bandas do 7º e 8º B.C. E dos 2º e 3º Batalhões da Brigada Militar.¹⁸⁹

Dentre a massa de trabalhadores destacada pelo jornal, encontram-se os operários do Estaleiro Mabilde, portando duas faixas. Uma das faixas era de identificação, onde estava escrito apenas *Estaleiro Mabilde*. A outra continha a seguinte frase: *Ao Presidente Getúlio Vargas sincera gratidão dos operários do Estaleiro Mabilde*.

Aparece na frase o personalismo, a referência direta à pessoa física do presidente da República; tratava-se da personificação do poder naquele momento.

A passeata foi documentada por membros do Estaleiro. A fotografia nº 26, registrada na avenida Osvaldo Aranha, à frente da capela Nossa Senhora do Bonfim, nos traz à tona outro questionamento: a participação não só de operários na passeata, mas também dos patrões.

Postado bem à frente na referida fotografia, de chapéu e óculos, encontra-se o diretor e um dos proprietários do Estaleiro, o senhor Dorvalino Fróes Mabilde na mesma passeata.

¹⁸⁸ *Correio do Povo*, Porto Alegre, 03/05/1938, p.3.

¹⁸⁹ *Correio do Povo*, Porto Alegre, 03/05/1938, p.3.



Foto nº21: Funcionários do Estaleiro Mabilde à frente da capela Nossa Senhora do Bonfim, na avenida Osvaldo Aranha em Porto Alegre (RS). Primeiro de maio de 1938 (AJAFM)

Na fotografia nº 27, quando a passeata já se encontra na rua Sete de Setembro (onde ficava o palanque oficial), além do Sr. Dorvalino Fróes Mabilde, aparece seu irmão e, também diretor do Estaleiro, Sr. Affonso Fróes Mabilde. Ambos encontram-se na fotografia de óculos, logo após a faixa *Estaleiro Mabilde*.

Estes fatos vem ao encontro do discurso, tão propalado pelo governo, desde a chegada ao poder em 1930: a harmonia social.

Encerrando a questão do 1º de maio de 1938, trataremos de outra que já se fez presente neste item: a personificação do regime.



Foto nº22: Funcionários do Estaleiro Mabilde na rua Sete de Setembro, em passeata. Primeiro de maio de 1938 (AJAFM)

A figura de Getúlio Vargas, associada ao discurso paternalista e à centralização do poder, tem seu auge no período caracterizado como Estado Novo (1937-1945) e a sua materialização através dos *Retratos de Getúlio*.

Os *Retratos de Getúlio* nada mais eram do que fotografias do presidente da República, as quais eram fartamente distribuídas, chegando-se ao ponto de realizarem-se cerimônias de inauguração das mesmas.

Nos dias de hoje, não nos soa com estranheza encontrarmos, dentro de repartições ou de empresas estatais, fotografias do presidente da República ou de governadores de estados, porém os *Retratos de Getúlio* não se resumiam a estes espaços.

No jornal *Correio do Povo*¹⁹⁰, edição de 09 de setembro de 1938, há uma pequena notícia em destaque, assim intitulada: *Retratos de Getúlio*.

A notícia versava sobre a relação de repartições, instituições ou empresas que iriam inaugurar, com a devida solenidade, retratos do presidente da República em suas dependências.

Assim, o presidente tornava-se uma figura onipresente; suas fotografias expostas em repartições e empresas faziam a associação direta de sua imagem com o mundo e o ambiente de trabalho. Quando expostas nas salas de visitas das casas, tratava-se de mais um integrante da família, uma figura paternal, associada à idéia de proteção.

No Estaleiro Mabilde, não foi diferente. O *Retrato de Getúlio* foi inaugurado no escritório do estaleiro, ao lado do quadro com as fotos do fundador e dos administradores.



Foto n°23: Inauguração do Retrato de Getúlio (ao fundo), escritório do Estaleiro Mabilde, ano de 1941 (AJAFM)

O escritório ficou pequeno, conforme podemos ver na fotografia n° 28, onde se aglomeraram patrões, empregados, familiares de ambos, autoridades e demais convidados; todos devidamente trajados para a solenidade, tendo ao fundo o *Retrato de Getúlio*.

¹⁹⁰ *Correio do Povo*, Porto Alegre, 09/09/1938, p.8.

A foto n° 29, externa, nos dá uma melhor dimensão da quantidade de pessoas presentes à cerimônia.



Foto n°24: Inauguração do Retrato de Getúlio, foto externa, ano de 1941 (AJAFM)

Identificam-se, através das vestimentas, operários que aparentam estar em serviço até momentos antes de a fotografia ser tirada, além da presença de militares.

Para finalizar, Francisco Weffort sintetiza o momento político:

Examinado, portanto, o surgimento das classes populares na cena política do ponto de vista das transformações que se verificam nas estruturas do Estado, torna-se claro que elas aparecem envolvidas em uma relação de manipulação: elas só servem à legitimação do Estado na medida em que, paradoxalmente, são também “massa de manobra” para os grupos que controlam o poder; seus reais interesses sociais de classe só podem encontrar algum grau de expressão quando politicamente ajustados e subordinados aos interesses dominantes. Enfim, sua autonomia de comportamento como classe não pode ir além dos limites impostos por esta relação de manipulação que - aí está a raiz do paradoxo - possibilita sua emergência no plano político.

Encontraremos nessas condições uma das raízes de algumas características dominantes no comportamento político popular, que têm sido em geral percebidas e apresentadas de maneira negativa. Referimo-nos aos temas da “ausência da consciência de classe”, que se expressava na identificação das massas populares com ideologias supraclassistas (nacionalismo, por exemplo) “ausência de um comportamento político racional”, verificado na submissão emotiva a lideranças personalistas, “ausência de representação política própria” evidenciada na identificação com líderes políticos vindos de outras classes, etc. Enfim, tudo se passa como se as classes populares urbanas, por serem promovidas “de cima” à

participação no Estado, estivessem condenadas a uma subordinação política que não podem romper sem pôr em perigo as condições de sua própria incorporação.¹⁹¹

No próximo item deste capítulo, veremos adiante que a subordinação política não se resume às classes populares, mas também, no caso do Estaleiro Mabilde, ao empresariado. Devemos lembrar que desde 1930 paira sobre o período o Estado de Compromisso, tão enfatizado no início deste capítulo.

Porém, ao final da década de 1930 e início da década de 1940, temos um Estado muito mais forte e centralizado, o qual se dará ao direito de escolher os seus compromissos.

3.4 AS DIFICULDADES: AS MORTES, AS ENCHENTES, O PASSIVO E O ESTADO

Em meados da década de 1920, começam a surgir os primeiros sinais do que podemos considerar o período de declínio do Estaleiro Mabilde.

Os prejuízos apresentados pela tentativa de construir um plano inclinado nos moldes dos estaleiros de Buenos Aires e a quase suspensão dos serviços por parte do governo do estado, ambos no ano de 1923, marcaram o início das dificuldades que ainda estariam por vir.

Em 15 de outubro de 1928, morre o sócio Walter Gustavo de Cassal Bruck (genro de Emilio Mabilde), que era casado com Leonelina Fróes Mabilde.

Walter era o mestre da oficina mecânica do Estaleiro Mabilde.

Outra morte que veio a causar impacto na administração do estaleiro foi a de Oscar Fróes Mabilde em 22 de julho de 1932. Oscar era o diretor comercial do estaleiro, sendo o filho mais velho de Emilio Mabilde. Após a morte do fundador, veio a assumir o cargo. Cabia a ele, além das atribuições administrativas do cargo, o contato com políticos e autoridades do

¹⁹¹ WEFFORT. *O populismo...*p.139.

governo do estado. Affonso Fróes Mabilde, em seu histórico sobre o Estaleiro Mabilde, refere-se a ele como quem “exercia o cargo de gerente da firma”.¹⁹²

Referindo-se ao período, Affonso Fróes Mabilde completa:

Nesta ocasião como a situação financeira era insustentável, ficou resolvido pedir concordata por intermédio de nosso advogado Dr. Ermani Estrela.

Nesta concordata a firma comprometia-se a saldar suas dívidas parceladamente com a dispensa de juros de móra, o que foi aceito pela quasi totalidade dos credores.

Foi constatado, nesta ocasião um passivo de mais ou menos CR\$ 480.000,00.

(...)

Em 1938 a dívida estava reduzida para mais ou menos CR\$ 220.000,00 devido ao serviço das seguintes companhias: Costeira, Loide Nacional, Loide Brasileiro, Hamburguesa, Navegação das Lagoas, a frota de navios Suecos, e o restante da navegação de cabotagem que vinha ao pôrto e também ao Consorcio Administrador das Empresas de Mineração (CADEM), que além do serviço, ainda fornecia carvão para a uzina.

Duas firmas credoras, a S.A. White Martins e União de Ferros S.A., prestaram também grande auxílio, fornecendo um crédito semanal ao estaleiro.¹⁹³

Porém, outro fator foi também decisivo para a instalação da crise no Estaleiro Mabilde: as enchentes.

Inicialmente, a enchente de 1936, que, conforme o relato de Affonso Fróes Mabilde, “fez desabar o prédio de alvenaria com cumieira metálica, que era ocupado pela secção de Fundação, ficando tudo inutilizado”.¹⁹⁴

Sempre que alguém se refere às enchentes na cidade de Porto Alegre, quase que, obrigatoriamente, recorre ao ano de 1941, esquecendo-se ou minimizando as demais.

¹⁹² *Histórico do “Estaleiro Mabilde” (de sua fundação até sua venda)*. Notas de Affonso Fróes Mabilde, 08/10/1958, p.2.

¹⁹³ *Histórico do “Estaleiro Mabilde” (de sua fundação até sua venda)*. Notas de Affonso Fróes Mabilde, 08/10/1958, p. 2- 3.

¹⁹⁴ *Histórico do “Estaleiro Mabilde” (de sua fundação até sua venda)*. Notas de Affonso Fróes Mabilde, 08/10/1958, p.2.



Foto nº25: Prédio da fundição, desabou na enchente de 1936 (AJAFM).

O volume de água entre os meses de abril e maio atingiu impressionantes 629,4 mm, sendo a maior altura das águas registrada no dia 8 de maio.¹⁹⁵

Segundo o relato de Affonso Fróes Mabilde, “a enchente de 1941 veio novamente agravar a situação, pois a água, cuja altura atingiu 1,65 mts., dentro das diversas secções, inutilizou os alternadores da usina, todos os motores elétricos e grande parte do material do almoxarifado”.¹⁹⁶

Antes disso, conforme depoimento de Jayme Adolpho de Freitas Mabilde, entre os dias 5 e 6 (não há certeza em relação à data correta) de maio de 1941, a família teve que abandonar a Ilha da Pintada, alegando que na casa em que morava, apesar de ser elevada do

¹⁹⁵ OLIVEIRA, Clóvis Silveira de. *Porto Alegre - A cidade e a sua formação*. Porto Alegre: Editora Norma, 1985, p.225.

¹⁹⁶ *Histórico do “Estaleiro Mabilde” (de sua fundação até sua venda)*. Notas de Affonso Fróes Mabilde, 08/10/1958, p.3.

chão por pilastras como prevenção ao perigo das enchentes, começava-se a ouvir o barulho das águas batendo no piso, portanto, seria arriscado lá permanecer.

Maria José Mabilde (viúva de Emilio Mabilde) encontrava-se doente e acamada, aos 84 anos de idade relutava em ter que deixar a Ilha da Pintada. Porém, como a altura da água estava se tornando cada vez mais perigosa, foi transferida com os demais entre os dias 5 e 6 de maio.

Com o centro da cidade de Porto Alegre tomado pelas águas, o desembarque de Maria José foi feito nas escadarias do saguão do Grande Hotel, situado defronte a Praça da Alfândega.

Após o desembarque, Maria José Mabilde foi encaminhada à casa de seu filho Dorvalino Fróes Mabilde, situada na rua Duque de Caxias, onde veio a falecer em 7 de maio de 1941.¹⁹⁷

Com o abandono do Estaleiro Mabilde, durante o período da cheia, Affonso Fróes Mabilde descreve que “os gatunos, aproveitando-se da ocasião, arrombaram a persiana da porta¹⁹⁸ carregando todo o bronze em tarugo e buchas em estoque, inclusive hélices”.¹⁹⁹

Ainda, segundo Affonso Fróes Mabilde, depois de “normalizada a situação, é que se avaliou o estado catastrófico em que se encontravam as finanças do Estaleiro”.²⁰⁰

Para a reconstrução, talvez as maiores dificuldades foram impostas pelos governos federal e estadual.

¹⁹⁷ Depoimento de Jayme Adolpho de Freitas Mabilde em 07/01/2009.

¹⁹⁸ Referindo-se ao almoxarifado do estaleiro.

¹⁹⁹ *Histórico do “Estaleiro Mabilde” (de sua fundação até sua venda)*. Notas de Affonso Fróes Mabilde, 08/10/1958, p. 3.

²⁰⁰ *Histórico do “Estaleiro Mabilde” (de sua fundação até sua venda)*. Notas de Affonso Fróes Mabilde, 08/10/1958, p.3.



Foto nº26: Estaleiro Mabilde, durante a enchente de 1941. Foto tirada a partir do rio Jacuí (AJAFM)

Conforme podemos ver a seguir na transcrição do trecho final do texto de Affonso Fróes Mabilde:

Nessa ocasião, a comissão do Governo²⁰¹, de auxílio aos flagelados, ofereceu um empréstimo, o qual entretanto foi negado em vista da firma se achar em moratória e nada possuir para garantir o mesmo.

De maio de 1941 em diante, a situação ainda mais se agravou em virtude da segunda guerra mundial, pois com os torpedeamentos de nossos navios de cabotagem, raramente êstes vinham ao nosso pôrto.

Foi resolvido então a venda do Estaleiro.

Aproveitando a viagem ao Rio de Janeiro, do Sr. Luiz Kern, presidente do Sindicato de Navegação Fluvial e Lacustre, foi delegado a êste Snr.; plenos poderes para efetuar aquela transação.

Uma firma argentina mostrou-se vivamente interessada, oferecendo CR\$ 2.000.000,00, sómente pelas máquinas e acessórios.

O Governo Federal, porem, não concedeu licença para a saída das máquinas, em vista do país se encontrar em guerra.

Foi oferecido então ao Governo Federal, solicitando que enviasse uma comissão para avaliação, ficando o pagamento á seu critério.

Solicitava-se apenas, que conservasse como empregados, seus antigos proprietários e operários.

A resposta do Governo Federal foi que no momento não estava interessado no assunto.

²⁰¹ Governo Estadual.

Em fins de Janeiro de 1943, recebeu o Estaleiro, dois mandatos de penhora no mesmo dia.

Um da Mesa de Rendas por impostos atrasados no valor de CR\$ 14.000,00 e outro do Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Marítimos, por mais ou menos CR\$ 52.000,00.

Alvitrou o advogado da firma, que sómente o Snr. Presidente da República, poderia sustar os mandatos de penhora.

Procurado o Diretor da Mesa de Rendas, Dr. Spartacus Vargas e exposta a situação, enviou a S.S., um telegrama via Western urgente a seu irmão o Snr. Presidente da República.

As 23 horas do mesmo dia, foi recebida a resposta do Presidente, mandando sustar por 30 dias os mandatos de penhora, que estavam marcados para o dia seguinte, as 11 horas da manhã.

Neste pequeno espaço de 30 dias, é que foi efetuada a venda do Estaleiro.

(...)²⁰²

A citação anterior permite-nos apurar os fatores que se tornaram empecilhos para o salvamento ou, até mesmo, para a venda do estaleiro:

3. A moratória por parte do Estaleiro Mabilde, que impedia empréstimo da comissão de auxílio aos flagelados do Governo do Estado.
4. O momento em que o Brasil começa efetivamente a envolver-se na Segunda Guerra Mundial, quando diminui a demanda por serviços com a navegação de cabotagem e, ao mesmo tempo, o Governo Federal impede a saída do maquinário para estaleiros argentinos, alegando o período de guerra.
5. O oferecimento da venda do estaleiro ao Governo Federal e a recusa deste alegando não haver interesse.
6. A presença do Sr. Spartacus Vargas, irmão do presidente da República como diretor da Mesa de Rendas, mostra uma constante na política getulista: a colocação de parentes ou de pessoas muito próximas em pontos estratégicos da administração pública; outros exemplos, são seus irmãos Protásio e Viriato Vargas, ambos designados para verificarem de perto as ações e o comportamento dos interventores

²⁰² *Histórico do “Estaleiro Mabilde” (de sua fundação até sua venda)*. Notas de Affonso Frões Mabilde, 08/10/1958, p.3.

no governo do estado do Rio Grande do Sul²⁰³.

7. A centralização do poder nas mãos do presidente da República, onde só ele poderia sustar um mandato de penhora. Para finalizar, ao que tudo indica, a prorrogação por 30 dias do mandato de penhora por parte do presidente da República foi a única atitude favorável aos proprietários do estaleiro tomada pelo governo.

3.5 O PROCESSO DE VENDA E O SILÊNCIO

Com a prorrogação dos mandatos de penhora por trinta dias, foi possível durante esse período efetuar a venda do Estaleiro Mabilde.

Segundo Affonso Fróes Mabilde, duas propostas foram apresentadas: o Estaleiro Só oferecia o valor de CR\$ 1.000.000,00 (um milhão de cruzeiros)²⁰⁴, pagos à vista, porém, sem a manutenção do quadro funcional do Estaleiro Mabilde; a outra proposta pertencia ao Consórcio Administrador das Empresas de Mineração (CADEM), em que era oferecida a mesma quantia de CR\$ 1.000.000,00 (um milhão de cruzeiros), parcelados em dez vezes, mantendo o quadro funcional do estaleiro.²⁰⁵

Affonso Fróes Mabilde salienta ainda que o CADEM “aceitava todos os operários, inclusive seus antigos proprietários, reconhecendo o tempo de serviço e todas as vantagens de que gozavam”.²⁰⁶

²⁰³ GERTZ René. *O Estado Novo no Rio Grande do Sul*. Passo Fundo: UPF Editora, 2005.

²⁰⁴ Conforme veremos logo adiante, este é um valor aproximado utilizado pelo Sr. Affonso Fróes Mabilde, dentro dele constam, inclusive, os valores do passivo apresentado pelo Estaleiro Mabilde.

²⁰⁵ *Histórico do “Estaleiro Mabilde” (de sua fundação até sua venda)*. Notas de Affonso Fróes Mabilde, 08/10/1958, p. 3.

²⁰⁶ *Histórico do “Estaleiro Mabilde” (de sua fundação até sua venda)*. Notas de Affonso Fróes Mabilde, 08/10/1958, p.3.

Assim, o contrato de compra e venda foi assinado em 27 de fevereiro de 1943, nas seguintes condições:

1. Vendedores: Mabilde & Cia. e a herança de dona Maria José Fróes Mabilde.
2. Compradores: Companhias Estrada de Ferro e Minas de São Jerônimo e Carbonífera Minas de Butiá, representadas pelo Consórcio Administrador de Empresas de Mineração.
3. Valor: CR\$ 1.037.101,60 (um milhão, trinta e sete mil, cento e um cruzeiros e sessenta centavos)
4. Forma de Pagamento: CR\$ 700.000,00 (setecentos mil cruzeiros), pagos em dez prestações de CR\$ 70.000,00 (setenta mil cruzeiros).²⁰⁷
5. Montante das dívidas passivas: CR\$ 337.101,60 (trezentos e trinta e sete mil, cento e um cruzeiros e sessenta centavos), a serem pagos diretamente aos credores pelo Consórcio Administrador das Empresas de Mineração.²⁰⁸

A transação efetuada no valor acima constituía uma pequena fortuna à época²⁰⁹; chama-nos a atenção o fato de a mesma não ter sido noticiada pelos jornais *Correio do Povo* e *Diário de Notícias*.

²⁰⁷ As prestações de CR\$ 70.000,00 (setenta mil cruzeiros), foram assim distribuídas:

1. CR\$ 5.000,00 (cinco mil cruzeiros) mensais para cada um dos sete sócios - Dorvalino Fróes Mabilde, Alvina Castello Branco Mabilde (viúva de Oscar Fróes Mabilde), José Henrique Fróes Mabilde, Leonelina Mabilde Bruck (viúva de Walter Gustavo de Cassal Bruck), Emilio Fróes Mabilde, José Maria Ripoll y Albeza e Affonso Fróes Mabilde.
2. CR\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil cruzeiros) mensais para a sucessão de Maria José Fróes Mabilde, representada na pessoa de Dorvalino Fróes Mabilde, sendo os herdeiros os mesmos sócios da sociedade Mabilde & Cia.

²⁰⁸ ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. Segundo Tabelionato, livro 104-contratos, páginas 58V^o à 61.

²⁰⁹ O valor de CR\$ 1.037.101,60 (um milhão, trinta e sete mil, cento e um cruzeiros com sessenta centavos), o qual, atualizado através das Obrigações do Tesouro Nacional até o janeiro de 1965 e de lá até fevereiro de 2009 pelo Índice Geral de Preços - Disponibilidade Interna (IGP-DI), é de R\$ 1.939.096,09, o qual, não representa efetivamente o valor aquisitivo da importância à época.

Curiosamente, percebe-se nos referidos periódicos uma exaltação aos novos estabelecimentos comerciais ou industriais recentemente inaugurados na cidade.

São constantes nas páginas dos periódicos as inaugurações de lojas de artigos femininos, armarinhos e cafés, entre outros; sendo que são realizadas reportagens que variam entre meia página e página inteira, sempre destacando o empreendedorismo dos proprietários, a modernidade e o progresso.

Em quase todas as reportagens constam fotografias, onde aparecem, atrás de algum balcão enfeitado com flores, os patrões (no centro da foto) ladeados por seus funcionários.

Eis os títulos de algumas reportagens do *Correio do Povo* sobre as inaugurações: *Inaugurada ontem, com solenidade a “Casa do Café”*²¹⁰ (cafeteria); *A casa Elias Borthomé amplia seu vasto raio de ação*²¹¹ (armarinho); *Porto Alegre conta com uma grande fábrica denominada “Tupan”*²¹² (indústria); *O mundo feminino Portoalegrense está de parabéns com a inauguração da casa “Elegâncias”*²¹³ (moda feminina). Os destaques do *Diário de Notícias* não são muito diferentes: *Boianowski inaugurou, ontem, as suas modernas instalações de alfaiataria*²¹⁴; *A casa comercial Elias Borthomé uma poderosa organização à altura do progresso de Porto Alegre*²¹⁵.

O silêncio dos jornais em relação ao processo de venda do Estaleiro Mabilde começa a ser entendido através de uma pequena nota no *Diário de Notícias*, assim intitulada: *Papel para jornais sem taxa alfandegária*²¹⁶.

²¹⁰ *Correio do Povo*, Porto Alegre, 12/02/1943, p.3

²¹¹ *Correio do Povo*, Porto Alegre, 14/02/1943, p.5.

²¹² *Correio do Povo*, Porto Alegre, 16/02/1943, p.3.

²¹³ *Correio do Povo*, Porto Alegre, 24/02/1943, p.6.

²¹⁴ *Diário de Notícias*, Porto Alegre, 28/01/1943, p.5.

²¹⁵ *Diário de Notícias*, Porto Alegre, 14/02/1943, p.3.

²¹⁶ *Diário de Notícias*, Porto Alegre, 12/01/1943, p.3.

O Estado Novo se fazia presente. A pequena nota, na verdade, informava quais os jornais que estavam habilitados pelo Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP), a retirar o papel para a sua circulação. Eram eles: *Diário de Notícias*, *Correio do Povo* e *A Nação*.

Com isso, a face da censura torna-se escancarada, ou seja, foi através do monopólio da importação de papel-jornal que o Estado (através do DIP) exercia o controle sobre os periódicos.

As notícias deveriam exaltar o momento de prosperidade, progresso e modernidade; não havendo espaço para falências, concordatas, ou quaisquer demonstrações de que algum ramo de atividade não andasse bem.

Ironias à parte, uma semana antes da concretização da venda do Estaleiro Mabilde, uma reportagem do *Diário de Notícias* apresenta o seguinte título: *Ampla atividade nos estaleiros nacionais*²¹⁷.

A notícia referia-se a um estaleiro da cidade do Rio de Janeiro (RJ).

Assim, ficam as palavras finais de Affonso Fróes Mabilde, em seu *Histórico do Estaleiro Mabilde*: “E por este histórico, pode-se aquilatar o resultado de 47 anos de trabalhos e lutas pelo desenvolvimento da Construção Naval no Rio Grande do Sul, de seu maior e mais bem montado estaleiro.- o **ESTALEIRO MABILDE**”^{218, 219}.

3.6 O SUCATEAMENTO DOS ESTALEIROS ESTATAIS

Com o Governo do Estado cessando a demanda de serviços junto aos estaleiros particulares, começa a surgir um outro problema, o sucateamento dos estaleiros estatais. No

²¹⁷ *Diário de Notícias*, Porto Alegre, 20/02/1943, p.3.

²¹⁸ Grifo do autor.

²¹⁹ *Histórico do “Estaleiro Mabilde” (de sua fundação até sua venda)*. Notas de Affonso Fróes Mabilde, 08/10/1958, p.3.

relatório do ano de 1934, começam a surgir seus primeiros sinais na frota do Governo do Estado e as condições precárias de funcionamento de seus estaleiros:

Material Naval e Mecânico - As condições de nosso material naval são muito precárias devido especialmente a se não terem feito as revisões necessárias e não se terem feito, como seria de rigor, obras de conservação; além de muito antiquado esse material está em deploráveis circunstâncias, motivo pelo qual dentro em breve teremos de cuidar de sua substituição.²²⁰

No relatório do ano de 1935, o Engenheiro Chefe Benno Hofmann, da cidade de Pelotas (RS), destaca a precariedade do material, a urgência de reparos, o descaso com embarcações abandonadas, a necessidade do desmanche de barcos para aproveitamento de suas peças em outros, a falta de embarcações adequadas para as atividades executadas e, por fim, a precariedade do quadro funcional e de sua forma de remuneração. Conforme abaixo:

Material Flutuante

As embarcações desta Directoria estão em condições precárias de conservação e apesar de velhas poderiam prestar ainda eficiente trabalho de dragagem se não tivessem ficado durante tantos anos praticamente abandonadas quanto a reparações geraes.

Há uma série de pequenas unidades totalmente inúteis para o serviço e que estão encostadas na Ilha Mauá, e que, por não terem serventia ficaram sem conservação.

Conviria eliminar esses barcos, ou vendendo-os ou desmontando-os para aproveitar o material em consertos de outros.

Isso já se vem tentando aos poucos e assim tiveram baixa a lancha “Juruna” (a gazolina), a chata “Rio dos Sinos” (a gazolina) e o batelão de portas “São Gonçalo”.

Devem ser eliminados ainda as lanchas “Cabral”, “Santa Maria”, “Tramandahy” e “Helga”.

Necessitam de urgente reparação a cabrea “Parobé”, a chata “Camaquam”, bem como o batelão de portas “Crystal”.

Há três rebocadores que tem estado encostados e precisam ser reparados: são eles o “Andréia”, o “Sul América” e o “Silveira Martins”, este ultimo já tendo soffrido os reparos geraes no casco devendo ser completamente reconstituído.

Durante o exercicio passado subiram a carreira a chata “America”, a draga “Benjamin Constant”, a derrocadora “Guahyba” e o rebocador “Silveira Martins”, os batelões “B” e “Camaquam” e a chata “Criystal”.

As dragas “Vinte de Setembro” e “Farrapo, ambas de caçamba receberam concertos nos tombos, nos braços do rosario e nos guinchos, - mas necessitam de reparos geraes mais completos.

²²⁰ GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*. Porto Alegre, 1934, p.22.

A draga de sucção “Tiradentes” também teve os discos substituídos mas além disso precisa de uma obra completa de restauração.

Outro tanto se passa com a draga rebocadora “Quatorze de Julho”.

Os rebocadores “Dauphin”, “Caxias”, “Colonial” e “Marechal Floriano” - que mantêm-se em plena actividade necessitam ser reparados, o que depende de poderem ser substituídos no serviço.

Urge, outrossim, que se faça o concerto da lancha “Faria Santos”, cuja utilização bem como da lancha “Artigas” é tão frequente pelas autoridades.

Da lancha “Pelotas” convém retirar o motor a óleo, que sendo antiquado, não merece restauração havendo toda vantagem em fazer dessa embarcação um acampamento fluctuante para serviços hydrographicos.

(...)

Para o serviço de sucção e recalque existem dois batelões lameiros de 140m³ (B1 e B2) e 2 de 110m³ (N^o3 e N^o4) além de um outro de 240m³ (N^o5) conjuncto este insufficiente para utilizar com vantagem a recalçadora “Quatorze de Julho” que precisa dispor de 500m³ por hora de areia a recalçar produção a que não atendem os batelões citados quando o transporte de 5 a 6 kilometros como occorre nos aterros hydraulicos das dócas em construção com material obtido do Humaytá.

É conveniente por isto conseguir mais 2 batelões lameiros de 250m³ e como a sua aquisição talvez seja dispendiosa, há interesse em serem transformadas chatas de escotilha para abastecimento; (cuja utilização raramente ocorre), em batelões, nessas condições estão as chatas, “America”, “Gravatahy”, “Colonial”, “Conchilas”, “Taquary” e “Rio Pardo”, de 130, 50, 110, 110, 70 e 50 toneladas respectivamente, aproveitando para essa obra as chatas e cantoneiras dos barcos já abandonados e desmontados.

(...)

Dispõe a 3^a Secção de 104 embarcações inclusive os 4 funcionarios occupados no escriptorio, numero este insufficiente para tripular as embarcações em actividade, ocorrendo outrossim ponderar que foram affastados muitos antigos sendo outros rebaixados de ordenado, estabelecendo-se uma disparidade injusta que actualmente prevalece no pagamento do pessoal maritimo. Impõe-se uma revisão dos quadros e um equitativo restabelcimento de vencimentos por categoria, merecimento e antiguidade.²²¹

No relatório do ano de 1937, o diretor da oficina da cidade de Porto Alegre (RS) A. Mariante escancara a precariedade das oficinas. A falta de material para reparo parece ser uma constante, bem como a improvisação e a falta de funcionários para o exercício das tarefas, além da caracterização do mestre mecânico como “verdadeiro ginasta do vasculhamento de socata”.

Officinas de Porto Alegre

Apesar de não termos conseguido no ano de 1937, o fornecimento de chapas de ferro nem de outros materiaes indispensaveis para as reparações do aparelho fluctuante da diretoria, as oficinas de Porto Alegre, a quem cabe uma parte deste

²²¹ GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*. Porto Alegre, 1935, p.8 - Relatório da 3^a Secção- Pelotas (RS).

pesado encargo, conseguiu fazer obra util, graças a prodigiosa habilidade adquirida, durante anos de restrições, pelos nossos operarios no aproveitamento de toda a sorte de restos de materiaes, chapas velhas, pedaços de ferro, etc. Merecendo, neste sentido, uma menção toda especial o nosso mestre mecanico, Sr. José Machado Ferreira, **verdadero ginasta do vasculhamento de socata**²²².

Nenhuma das nossas oficinas, nem a de Porto Alegre, nem a de Pelotas, está aparelhada para reparações deste vulto.

Foram creadas e mantidas, com reduzido número de operarios, para os serviços correntes de assistencia ao material de dragagens, taes como pequenos reparos de maquinas e instalações, pintura periodica de cascos, etc.

Apesar disso, temos sido obrigados a empreender trabalhos importantes de calderaria, reparações completas de maquinas e, não raro, adaptações difíceis. E tudo isso se tem feito atravez de mil dificuldades pela falta de materiaes e pela demora, quando estes existem, no seu fornecimento pelo Almoxarifado.²²³

No relatório do ano de 1940, o Engenheiro Chefe Interino Osvaldo Dias, da cidade de Pelotas (RS), enfatiza a incapacidade técnica daquela oficina, bem como o descaso com um serviço que se encontra desde o ano 1929 para ser efetuado, além de externar seu pessimismo, afirmando que aquele “é exemplo para não nos metermos mais em tais serviços”.

“Batelão Juncal”- Foi interrompido neste ano, de acôrdo com o programa de recuperação do Material Naval, sua reparação geral e fechamento do fundo. Durante o ano de 1940, foi feito o seguinte: confecção de varias cavernas, substituição de chapas, ficando pouco mais de um terço do batelão pronto. Nossa Oficina não está aparelhada para obras de tal vulto e este batelão que está na carreira desde 1929 é exemplo para não nos metermos mais em tais serviços.²²⁴

Através desses depoimentos de funcionários públicos, podemos ter uma idéia do sucateamento por que passaram as oficinas do Governo do Estado. Desde a falta de material em almoxarifado, passando pela defasagem tecnológica e profissional, até as condições de trabalho restritas pela falta de mão-de-obra e pelas condições salariais.

É visível o fato de que não foram apenas os estaleiros colocados em segundo plano pelo Governo do Estado, mas todo o sistema viário fluvial.

²²² Grifo meu.

²²³ GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*. Porto Alegre, 1937, p.7.

²²⁴ GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas*. Porto Alegre, 1940, p.23.

3.7 UM OUTRO PÔR-DO-SOL

Na noite do dia 23 de janeiro de 2008, por volta das dez horas da noite de um sábado, a Escola de Samba Unidos do Pôr-do-Sol, na Ilha da Pintada, começa a evoluir na avenida Getúlio Vargas, tendo como enredo de carnaval uma homenagem à professora Maria José Mabilde.

O samba-enredo, de autoria de Jair da Ilha²²⁵ e interpretado por Negra Bia²²⁶, conta a história de Maria José Fróes Mabilde, a qual foi a primeira professora do arquipélago e fundadora do primeiro grupo escolar da Ilha da Pintada, conforme mostra a letra do samba *Maria José Mabilde*:

Maria José Mabilde é
professora imortal.
Você fundou o nosso grupo escolar,
e hoje a Pôr-do-Sol vai te exaltar,
com alegria neste carnaval. (Refrão)

Foi no século passado,
mil novecentos e dezesseis,
que esta mulher abençoada,
na Ilha da Pintada,
fundou nosso grupo escolar.

Naquele tempo, era Escola Rural.
Hoje é um jardim cultural,
que faz nossa gente sonhar,
viver, lutar e conquistar.
E um futuro buscar, com dignidade.

Do be-a-bá até a pós-graduação,
nossos alunos voaram,
com asas de liberdade.
Pequena luz que esta mulher acendeu.
Lição de amor que valeu.
Canta comunidade ...

A escola estadual de ensino fundamental, situada em área próxima ao estaleiro, leva o nome de Maria José Fróes Mabilde, esposa do fundador do estaleiro Emilio Mabilde.

²²⁵ Jair Silva, compositor.

²²⁶ Beatriz Gonçalves Pereira, intérprete e presidente da Escola de Samba.



Foto nº27: Carro alegórico (detalhe da âncora com as engrenagens) - Unidos do Pôr-do-Sol (AWMD)

Ao longo do desfile, vão surgindo detalhes através de fantasias e carros alegóricos que nos remetem para além da questão educacional, tão enfocada na letra do samba.

Dois carros, um no início e outro no final da escola, reproduziam Maria José Fróes Mabilde, respectivamente, quando criança e quando adulta.

Um terceiro carro trazia uma criança em idade escolar, devidamente uniformizada e sentada em uma carteira à frente de uma bandeira do Brasil, da bandeira do grupo escolar e de uma bandeira do estado do Rio Grande do Sul. Na parte frontal do carro, engrenagens e uma âncora, numa clara alusão à indústria e navegação.

A surpresa final fica por conta da bateria da escola, em que todos os seus integrantes estavam vestidos com fantasias que lembravam o uniforme dos operários do Estaleiro Mabilde.



Foto nº28: A bateria da Unidos do Pôr-do-Sol desfilou com fantasias que lembravam os macacões dos operários do Estaleiro Mabilde (AWMD).

A absoluta maioria dos habitantes daquela comunidade ainda não era nascida quando da venda do estaleiro pela família. Porém, a memória de um emprego estável, que movimentava a economia da região, que disponibilizava um plano de saúde e que chegava a garantir a moradia para seus funcionários, são elementos muito fortes para a sua sustentação, ainda nos dias de hoje.

Curiosamente, a escola de samba homenageou Maria José Mabilde, com alegorias e fantasias que faziam uma alusão direta ao Estaleiro Mabilde; além disso, o desfile foi realizado na avenida que leva o nome de Getúlio Vargas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A decepção demonstrada por Affonso Fróes Mabilde, conforme vimos no capítulo anterior, após os quarenta e sete anos de funcionamento do Estaleiro Mabilde sob administração da família, retrata o ânimo daqueles que participaram da empreitada.

O período que compreende a virada do século XIX e as primeiras décadas do século XX, foi marcado por crises econômicas, mudanças políticas, surgimento de regimes autoritários, florescimento de um nacionalismo exacerbado; ou seja, um período de mudanças.

Quando elencamos os fatores acima, estamos nos referindo aos cenários internacional, nacional e regional.

As mudanças que vão ocorrendo na administração do estado do Rio Grande do Sul, principalmente após a chegada do Partido Republicano Rio-grandense ao poder, são consideráveis.

Conforme podemos ver ao longo deste trabalho, o estado do Rio Grande do Sul transforma-se em um imenso canteiro de obras; as quais buscam contemplar, entre outros aspectos, a questão dos transportes.

É dentro desse contexto que o Estaleiro Mabilde foi construindo a sua existência.

Porém, no caso do Estaleiro Mabilde, junto com a bonança veio a tempestade, trazendo com ela a instabilidade política do período pós-1923, e por consequência, o início de sua decadência econômica.

Foi feita a história, passaram-se os anos e vimos que a memória ainda se faz presente. Certamente essa memória busca resgatar os momentos de prosperidade e, nestes, uma relação entre patrões e empregados que não tem mais espaço nos dias de hoje.

Uma das questões que norteiam este trabalho diz respeito a essas relações paternalistas entre patrões e empregados ao longo das duas primeiras décadas do século XX; e,

posteriormente, como essa mesma política passa a ser executada pelo Estado a partir da década de 1930.

Ao longo do segundo capítulo, salientamos a questão da “proteção”, executada através de políticas paternalistas pelo empresariado em relação aos trabalhadores.

No caso do Estaleiro Mabilde, elaboramos, através de reportagens do jornal *Notícia* de 23 e 25 de outubro de 1917, e da *Revista do Commercio e Industria do Rio Grande do Sul* de 28 de fevereiro de 1919, a análise das descrições feitas por aqueles órgãos de imprensa no que se refere à relação entre Emilio Mabilde e seus empregados.

Naquela reportagem se sobressaem as questões da política social exercida pelo Estaleiro Mabilde como nos casos de moradia, transporte, alimentação, saúde, fornecimento de energia, educação, esporte, gratificações por produção, etc. Porém existe uma outra questão dentro dessa política social. Trata-se do discurso dos órgãos de imprensa referindo-se à figura do patrão, no caso, a pessoa de Emilio Mabilde. Convém lembrar que, quando da reportagem da *Revista de Commercio e Industria do Rio Grande do Sul*, o fundador do estaleiro já havia falecido.

Além disso, ao longo do mesmo capítulo, foram traçadas comparações entre as relações de Emilio Mabilde e de A. J. Renner com seus funcionários, ambos aplicando políticas paternalistas, porém, cada um ao seu modo.

Devemos salientar, ainda, que no período em questão, conforme podemos verificar nas obras citadas de Isabel Aparecida Bilhão, a classe trabalhadora encontrava-se em um período de formação da sua identidade.

Nesse momento a classe trabalhadora encontrava-se entre sindicatos influenciados pelo anarquismo e pelo socialismo; entre os “exploradores capitalistas” (empresários e industriais) e as “classes perigosas” (marginais, prostitutas, etc.).

Devemos levar em conta, também, as greves que eclodiram nos anos de 1906 e 1917, as quais colocam em confronto patrões e empregados.

Portanto, a partir desse momento, podemos começar a entender a linguagem empregada nas reportagens a que nos referimos anteriormente; ou seja, trata-se da exaltação de uma política paternalista executada pelas empresas, que não deixa de ser uma maneira de cooptação do trabalhador e, por conseguinte, uma disputa de “queda de braço” com as organizações destes.

No corpo das reportagens, surgem expressões como “proteção carinhosa de seu chefe” e “grande amigo de seus operários”, as quais caracterizam o “zelo” do patrão em relação a seus empregados.

Com o movimento de outubro de 1930, assistimos à substituição de oligarquias no poder. Além da oligarquia dissidente, novos atores surgem na cena política exigindo seu espaço.

Porém, conforme o pensamento de Francisco Corrêa Weffort, era o momento em que nenhum dos grupos integrantes do poder conseguiria estabelecer uma hegemonia sobre os demais. Daí então, a justificativa que esse autor utiliza para o estabelecimento do novo regime: o Estado de Compromisso.

Uma das primeiras medidas visando atender ao compromisso com patrões e com empregados é a criação do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, ainda no ano de 1930.

A partir desse momento, cria-se um aparato legal tornando aquilo que era uma benesse, um presente ou uma doação, do patrão ao trabalhador, em um direito. Consolidaram-se as leis trabalhistas, as quais os patrões auxiliaram o governo na sua elaboração. Posteriormente, essas leis (por exemplo, jornada de oito horas diárias, salário mínimo), ou conjunto de leis (CLT), seriam tratadas como uma benesse, um presente ou uma doação, agora do Estado ao trabalhador.

Ou seja, a partir desse momento, o Estado passa a “zelar”, através de políticas sociais paternalistas, pela legitimação dos interesses do trabalhador, completando assim, a transição do paternalismo empresarial para o paternalismo estatal.

A figura de “pai” caberá agora, através de uma propaganda estatal personalista engendrada pelo Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP), ao presidente Getúlio Vargas.

A outra questão que se faz presente neste trabalho diz respeito à queda na demanda de serviços por parte do Governo do Estado junto ao Estaleiro Mabilde e o consequente afastamento entre ambos ao final da década de 1920.

No primeiro e terceiro capítulos, mostramos que a situação política e econômica no estado do Rio Grande do Sul encontrou um período de turbulência durante o ano de 1923, quando estoura novamente o conflito entre *chimangos* e *maragatos*.

O acordo de paz, assinado em dezembro do mesmo ano, determina a revisão da Constituição positivista do estado do Rio Grande do Sul, bem como a impossibilidade de reeleição de Borges de Medeiros, o qual exercia seu quinto mandato.

Durante o ano de 1923, o Governo do Estado é obrigado a retrain a sua demanda de serviços junto aos estaleiros particulares em decorrência da dita Revolução.

Porém, os quadros número 1 e 2, expostos respectivamente no segundo e terceiro capítulos, mostram que após debelado o conflito, nos anos seguintes, a demanda por serviços por parte do Governo do Estado junto ao Estaleiro Mabilde é quase inexistente. Portanto, não seria apenas a Revolução de 1923 a causadora dessa queda.

Acontece que o conflito de 1923 traz à cena política aquilo que a autora Sandra Pesavento chama de “nova geração de republicanos”, os quais “começaram a surgir com maior força no cenário político, como José Antonio Flores da Cunha, Osvaldo Aranha,

Getúlio Vargas, Firmino Paim Filho. Do lado federalista, ressaltou a figura de Batista Luzardo”.²²⁷

Borges de Medeiros, após cumprir seu último mandato, no ano de 1928, passa a presidência do estado a Getúlio Vargas.

Diante dos acontecimentos, em termos políticos, o afastamento entre o Governo do Estado e o Estaleiro Mabilde deu-se nesse momento. Ou seja, através da chegada ao poder de uma “nova geração” do Partido Republicano Rio-grandense.

Devemos relembrar o destaque que Affonso Fróes Mabilde, em seu *Histórico do “Estaleiro Mabilde” (de sua fundação até sua venda)*, dá aos governantes Carlos Barbosa Gonçalves e Antonio Augusto Borges de Medeiros, como os “únicos que se interessaram pela construção naval no Rio Grande do Sul”²²⁸.

Não esqueçamos, também, os elogios à pessoa do fundador do estaleiro, Emilio Mabilde, registrados no Relatório da Secretaria de Obras Públicas do ano de 1901, em sua página 13, proferidos pelo então Secretário de Obras Públicas João José Pereira Parobé, destacando a engenhosidade do industrial.

Mesmo com a morte de Emilio Mabilde, no ano de 1918, e com a direção comercial do estaleiro cabendo a seu filho mais velho, Oscar Mabilde, não houve, até o ano de 1923, alterações consideráveis na demanda de serviços por parte do Governo do Estado. Vale lembrar que, além do tino comercial, Oscar Mabilde era também muito bem relacionado no meio político.

Convém, novamente enfatizar, que a demanda do Estaleiro Mabilde não era exclusiva do Governo do Estado, porém, é inegável o volume financeiro de suas demandas. Sem essas

²²⁷ PESAVENTO. *História do Rio...*p.86.

²²⁸ *Histórico do “Estaleiro Mabilde” (de sua fundação até sua venda)*. Notas de Affonso Fróes Mabilde, 08/10/1958, p.1.

demandas, o Estaleiro Mabilde disputava com outros estaleiros de Porto Alegre (Alcaraz & Cia., Só & Filhos, entre outros) as demandas de empresas privadas de navegação.

Voltando à questão da chegada da “nova geração” do PRR ao Governo do Estado, é perceptível, através da análise dos Relatórios da Secretaria de Obras Públicas, que os estaleiros pertencentes ao Governo do Estado (nas cidades de Porto Alegre e Pelotas) começam a assumir a demanda antes destinada a estaleiros particulares.

Seria essa uma medida de viés estatizante por parte da nova administração? Ou talvez, uma forma de empregar aliados políticos que acompanhavam a “nova geração”, em sua maioria vinda do interior do estado?

São perguntas que não cabem a este trabalho responder, porém, ao longo dos anos seguintes, os mesmos Relatórios da Secretaria de Obras Públicas dão uma idéia do que se passou ao longo dos anos nos estaleiros do Estado.

Com a suspensão da demanda em estaleiros particulares e o consequente sucateamento dos estaleiros do Governo do Estado, gradualmente foram deixando de circular inúmeras embarcações, bem como deixaram de ser executados os serviços de dragagens. Esses, essenciais, também, para a navegação comercial, atingindo assim, por consequência, a indústria da construção naval do Rio Grande do Sul.

Devemos, ainda, levar em conta outro fato: a questão rodoviária.

Durante as pesquisas realizadas nos Relatórios da Secretaria de Obras Públicas, percebe-se já nos primeiros relatórios impressos por aquele órgão, no ano de 1895, a abertura de estradas ao longo do estado do Rio Grande do Sul. Nesses relatórios, assim como na questão naval pesquisada para este trabalho, constam todas as condições em que são realizadas as obras para a abertura de estradas pelo interior do estado. São também minuciosas as informações daqueles relatórios a respeito da localização, custos, viabilidade e, muitas vezes, chegando a constar fotografias das obras.

O autor Melhem Adas destaca que o “desenvolvimento rodoviário brasileiro iniciou-se timidamente no ano de 1926, a partir do lema do presidente Washington Luís, de que ‘Governar é abrir estradas’. No seu governo foram construídas a rodovia Rio de Janeiro – São Paulo e uma outra, entre o Rio de Janeiro e Petrópolis”.²²⁹

Porém, o que se percebe, é que a partir de 1895 até o final da década de 1920, a grande concorrência sofrida pelo transporte naval ainda era da linha férrea. O texto do jornalista Jorge Reti nos dá uma pequena noção das condições de nossas estradas ao final da década de 1920:

Arlindo Spindler, comerciante no Vale do Rio dos Sinos, ao comprar um caminhão em 1927, começou a fazer fretes, levando quatro horas, quando fazia bom tempo, de Novo Hamburgo até Porto Alegre. Alberto e Ângelo Michele, em 1936, viajavam dois dias de Caxias do Sul até a Capital do Estado. As poucas e precárias pontes existentes eram cobertas com telhados, para proteger a madeira do sol e da chuva. O estado dessas pontes exigia que as mercadorias fossem descarregadas antes da travessia, para carregá-las novamente do outro lado do rio.²³⁰

No mesmo texto, o autor destaca o aumento da frota de veículos e o aumento do consumo de gasolina:

Apesar da inexistência de estradas asfaltadas e do mau estado das estradas de terra existentes, o número de veículos aumentou nos anos 1930, bem como o consumo de gasolina, que passou de 16,2 milhões de litros, em 1932, para 28,1 milhões de litros, em 1937.²³¹

A criação do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER), no ano de 1938, o qual teve “a missão de executar o Plano Rodoviário Estadual, elaborado pelo Conselho Rodoviário Estadual no mesmo ano e que, até 1943, absorveu 22% das receitas tributárias, deixando o Rio Grande do Sul na segunda posição no sistema de estradas no Brasil”.²³²

²²⁹ ADAS, Melhem. *Panorama geográfico do Brasil*. São Paulo: Editora Moderna, 1985, p.285.

²³⁰ RETI, Jorge. “Os caminhos do Rio Grande”. In: MÜLLER, Carlos Alves. *A história econômica do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Editora Grande Sul, 1998, p.119.

²³¹ RETI. *Os caminhos...*p.119.

²³² MÜLLER, Carlos Alves. *A história econômica do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Editora Grande Sul, 1998, p.160.

Baseado no *Anuário Estatístico Brasileiro*, do ano de 1982, e editado pelo IBGE²³³, o autor Melhem Adas, em sua obra *Panorama Geográfico do Brasil*, demonstra o avanço da rede rodoviária brasileira entre os anos de 1930 e 1940, saltando de 113.000 km para 258.390 km; era o início do avanço do sistema de transporte rodoviário, em detrimento da hidrovia e da ferrovia.

Para concluir, o que se pretende com essa explanação, além de responder às perguntas inerentes a este trabalho, é demonstrar que o processo de venda do Estaleiro Mabilde pela família, em 27 de fevereiro de 1943, não é motivado por um fato isolado. Embora seja inegável que os estragos e prejuízos causados pela enchente de maio de 1941 tiveram peso considerável naquela decisão, não podemos fugir do desenho conjuntural extremamente desfavorável à atividade naval no Rio Grande do Sul naquele momento.

Com o processo de venda do Estaleiro Mabilde pela família, percebemos uma forte dose de “desmotivação” diante da situação em que se encontrava. Uma prova disso é que o valor registrado no contrato de compra e venda do estaleiro é de CR\$ 1.037.101,60 (um milhão, trinta e sete mil, cento e um cruzeiros e sessenta centavos), sendo esse montante dividido em CR\$ 700.000,00 (setecentos mil cruzeiros) para os sócios, e CR\$ 337.101,60 (trezentos e trinta e sete mil, cento e um cruzeiros e sessenta centavos) para o pagamento das dívidas. Ou seja, as dívidas representavam apenas 32,50% do montante; uma condição econômica que, em condições normais de trabalho, seria plenamente reversível.

Porém, a suspensão da demanda de serviços por parte do Governo do Estado a partir de 1923; a perda de dois sócios fundamentais na área comercial e nas oficinas (respectivamente Oscar Mabilde e Water Bruck), entre os anos de 1928 e 1932; a presença de interventores no Governo do Estado, que eram títeres de um poder extremamente centralizado no Executivo Federal a partir da instalação do Estado Novo; o dificultoso recomeço após a

²³³ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

enchente de 1941, em que não existiu o apoio de qualquer esfera governamental (conforme descrito no terceiro capítulo) exceto o “favor” do presidente da República em adiar por trinta dias o leilão do Estaleiro Mabilde; o descaso do Governo do Estado com o sistema hidroviário e, conseqüentemente, com a construção naval, são os motivos que pesaram na dolorosa decisão tomada pela família de vender o Estaleiro Mabilde, em fevereiro de 1943.

Por fim, resta a memória.

Mas uma memória que não fica presa a documentos ou relatórios e muito menos ao passado. Ela se faz viva, não só dentro da família Mabilde, mas também na comunidade da Ilha da Pintada. Que o diga a Escola de Samba Unidos do Pôr-do-Sol.

FONTES

IMPRESSAS

Acervo do Museu de Comunicação Social Hipólito José da Costa:

Jornal *Correio do Povo*, Porto Alegre.

Jornal *Diário de Notícias*, Porto Alegre.

Jornal *Notícia*, Porto Alegre.

Acervo do Centro de Documentação e Pesquisa Correio do Povo:

Jornal *Correio do Povo*, Porto Alegre - Período: setembro, outubro e novembro de 1930.

Acervo de Werner Mabilde Dullius:

Revista de Commercio e Industria do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 28 de fevereiro de 1919.

DOCUMENTOS DE ACERVOS DIVERSOS

Acervo de Arlette Yolanda de Freitas Mabilde: passaporte de Emilio Carlos Oscar Mabilde.

Acervo de Jayme Adolpho de Freitas Mabilde: fotografias; moedas e “chapinhas” confeccionadas no Estaleiro Mabilde.

Acervo de Norman Mabilde Dullius: *Histórico do “Estaleiro Mabilde” (de sua fundação até sua venda)*, elaborado por Affonso Fróes Mabilde em 8 de outubro de 1958, originais pertencem ao acervo dos descendentes do autor; biografia intitulada *Emilio Mabilde*, datada de 8 de abril de 1975, elaborada por May Mabilde Lague, sendo que os originais encontram-se com os descendentes de May Mabilde Lague.

Acervo de Werner Mabilde Dullius: *Árvore Genealógica da Família Mabilde*, elaborada por José Henrique Fróes Mabilde; trabalho intitulado “*Estaleiro Mabilde*”- *Notas de Eivlys Mabilde Grant*, elaborado pela autora em 2 de fevereiro de 1993; *fac-simile* dos seguintes documentos: contrato da empresa Mabilde & Cia, sob o número 3.279, de 15 de junho de 1901; contrato da firma Mabilde & Cia., sob o número 8.950, de 8 de outubro de 1918; alteração de contrato social da firma Mabilde & Cia, sob o número 15.951, de 14 de outubro de 1924.

Acervo de Zilah Noely Mabilde Falci: fotografias.

Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul: documento de compra e venda do Estaleiro Mabilde, efetuada em 27 de fevereiro de 1943, localizada no Livro 104- Contratos, do 2º Tabelionato de Porto Alegre, páginas 58v a 61.

Acervo da Superintendência de Portos e Hidrovias: *Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas* entre os anos de 1900 e 1943., localizados na Biblioteca da Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH).

DEPOIMENTO

Jayme Adolpho de Freitas Mabilde, em 07/01/2009.

ENDEREÇOS ELETRÔNICOS CONSULTADOS

Sítio da Federação Gaúcha de Ciclismo: www.fgc.com.br/federac/historic/18691898.htm.

Consultado em 28 de setembro de 2008.

www.ecsbdefesa.com.br/fts/CUTIA.pdf - Consultado em 25 de janeiro de 2009.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ADAS, Melhem. *Panorama geográfico do Brasil*. São Paulo: Editora Moderna, 1985.
- ALVES, Augusto. *A construção do porto de Porto Alegre 1895 – 1930 – modernidade urbanística como suporte de um projeto de Estado*. Porto Alegre: UFRGS/Faculdade de Arquitetura, 2005. (dissertação de mestrado)
- BILHÃO, Isabel Aparecida. *Rivalidades e solidariedades no movimento operário (Porto Alegre 1906-1911)*. Porto Alegre: Edipucrs, 1999.
- _____. *Identidade e trabalho: análise da construção identitária dos operários porto-alegrenses (1896-1920)*. Porto Alegre: UFRGS, 2005. (tese de doutorado).
- BODEA, Miguel. *A greve de 1917- as origens do trabalhismo gaúcho*. Porto Alegre: L&PM, s/d.
- BOSI, Eclea. *Memória e sociedade : lembranças de velhos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- CALDEIRA, Jorge. *Mauá- empresário do Império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- CHAUÍ, Marilena. *Brasil: mito fundador e sociedade autoritária*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2000.
- DEPARTAMENTO DE IMPRENSA E PROPAGANDA. *O Brasil Novo- Getulio Vargas e sua vida para a criança brasileira*. São Paulo: Cia. Lithographica Ypiranga, 1941.
- DOLABELA, Fernando. *Empreendedorismo, uma forma de ser - saiba o que são empreendedores individuais e empreendedores coletivos*. Brasília: Agência de Educação para o Desenvolvimento, 2003.

FAGUNDES, Ligia Ketzer; KUMMER, Lizete; STEPHANOU, Maria; PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Memória da indústria gaúcha- das origens a 1930 (Documentos)*. Porto Alegre: Editora da Universidade/FEE, 1987.

FAUSTO, Boris. *A revolução de 1930- historiografia e história*. São Paulo: Brasiliense, 1981.

_____. *História do Brasil*. São Paulo: EDUSP, 2002.

FORTES, Alexandre. *Nós do quarto distrito- a classe trabalhadora porto-alegrense e a era Vargas*. Caxias do Sul: EDUCS/Garamond, 2004.

GERTZ, René E. *O Estado Novo no Rio Grande do Sul*. Passo Fundo: UPF Editora, 2005.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas 1900 - 1943*. Porto Alegre.

HISRICH, Robert D.; PETERS, Michael P. *Empreendedorismo*. Porto Alegre: Bookman, 2004.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

KOSSOY, Boris. *Fotografia & história*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

KUHN, Fábio. *Breve história do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Leitura XXI, 2002.

LIMA, Maria Emilia A T. *A construção discursiva do povo brasileiro – Os discursos de 1º de maio de Getúlio Vargas*. Campinas: Unicamp, 1990.

MABILDE, Pierre F. A. Booth. *Apontamentos sobre os indígenas selvagens da nação coroados dos matos da província do Rio Grande do Sul*. São Paulo: IBRASA, 1983.

MABILDE, Yolanda de Freitas. *Reminiscências da família*. Porto Alegre: G&W, 1996.

MARTINS, Carlos Benedito. *O que é sociologia*. São Paulo: Brasiliense, 1989.

MÜLLER, Carlos Alves. *A história econômica do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Editora Grande Sul, 1998.

OLIVEIRA, Clovis Silveira de. *Porto Alegre- a cidade e sua formação*. Porto Alegre: Gráfica e editora Norma, 1985.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *A burguesia gaúcha – dominação do capital e disciplina do trabalho RS 1889 -1930*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988.

_____, *Os industriais da República*. Porto Alegre: Instituto Estadual do Livro, 1991.

_____, *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1997.

RETI, Jorge. “Os caminhos do Rio Grande”. In: MÜLLER, Carlos Alves. *A história econômica do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Editora Grande Sul, 1998.

SCHEMMES, Cláudia. *Pedro Adams Filho: empreendedorismo, indústria calçadista e emancipação de Novo Hamburgo (1901 – 1935)*. Porto Alegre: PPGH/PUCRS, 2006, (tese de doutorado).

SEGATTO, José Antonio. *A formação da classe operária no Brasil*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1987.

SILVA, Hélio. *A ameaça vermelha - o plano Cohen*. Porto Alegre: L&PM, 1980.

SODRÉ, Nelson Werneck. *O Tenentismo*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1985.

SPALDING, Walter. *Construtores do Rio Grande-* vol. III. Porto Alegre: Sulina, 1973.

WEFFORT, Francisco Corrêa. *O populismo na política brasileira*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2003.