

FERNANDO TEIXEIRA DA SILVA

OPERÁRIOS SEM PATRÕES:
DA BARCELONA À MOSCOU BRASILEIRA
(TRABALHO E MOVIMENTO OPERÁRIO
EM SANTOS NO ENTREGUERRAS)

Tese de Doutorado apresentada ao
Departamento de História do
Instituto de Filosofia e Ciências
Humanas da Universidade Estadual
de Campinas, sob a orientação do
Prof. Dr. Michael McDonald Hall.

Este exemplar corresponde
à redação final da tese
defendida e aprovada pela
Comissão Julgadora em

—/—/—.

BANCA

Prof. Dr. Michael McDonald Hall

Michael M. Hall

Prof. Dr. Cláudio Henrique de Moraes Batalha

Cláudio H. de Moraes Batalha

Profa. Dra. Maria Cecília Velasco e Cruz

Maria Cecília Velasco e Cruz

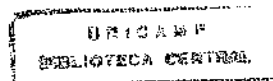
Profa. Dra. Maria Lucia Caira Gitahy

Maria Lucia Caira Gitahy

Prof. Dr. Paulo Sérgio Pinheiro

Paulo Sérgio Pinheiro

Março/2000



UNIDADE BC
 N.º CHAMADA:
T/UNICAMP
Si 380
1
41191
278/00
☐ ☐ ☒
 PREÇO R\$ 11,00
 DATA 29-06-00
 V.º CPD

**FICHA CATALOGráfICA ELABORADA PELA
 BIBLIOTECA DO IFCH - UNICAMP**

CM-00142357-4

Si 380

Silva, Fernando Teixeira da
Operários sem patrões : da Barcelona à Moscou brasileira
(trabalho e movimento operário em Santos no entreguerras) /
Fernando Teixeira da Silva. - - Campinas, SP : [s. n.], 2000.

Orientador: Michael McDonald Hall.
Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas,
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. História. 2. Trabalhadores. 3. Santos (SP) - Porto. 4.
Movimento operário. 5. Trabalho. 6. Relações trabalhistas. I.
Hall, Michael McDonald. II. Universidade Estadual de Campinas.
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

UNICAMP
BIBLIOTECA CENTRAL
SEÇÃO CIRCULANTE

*Ao
Gabriel*

Agradecimentos

Este trabalho não seria em grande parte concretizado sem os auxílios do CNPq, da CAPES e do Fundo de Apoio à Pesquisa da Unimep (Universidade Metodista de Piracicaba).

Seria infindável agradecer nominalmente a todos os funcionários dos mais diversos arquivos e bibliotecas onde foram realizadas as pesquisas. A todos sou profundamente grato, especialmente ao dr. Nuno, Miriam, Regina, Bela, Maria e Irene (Biblioteca da Sociedade Humanitária dos Empregados do Comércio de Santos), Fátima (Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos), Evandro (Sindicato dos Estivadores de Santos) e Avanir (Museu do Porto de Santos).

Concluir esta tese teria sido trabalho mais árduo sem a colaboração de Luciana Olga, Irinéia e Edielson Groppo, meus ex-alunos do Curso de História da Unimep que, na fase inicial das pesquisas, se dedicaram com afinco em parte do processo de transcrição documental. Agradeço ao Dionísio por seu empenho nessa mesma atividade. Ao CNPq e à Unimep sou grato mais uma vez pela prazerosa experiência que me proporcionaram de ser orientador em nível de Iniciação Científica desses jovens alunos e colaboradores.

Aos professores Marco Aurélio Garcia, Cláudio Batalha e Maria Lucia Gitahy agradeço pela criteriosa análise de grande parte deste trabalho no exame de qualificação. Seus comentários foram um estímulo para dar continuidade à tese. Espero ter contemplado aqui suas sugestões.

Gostaria que Joseli Mendonça, de quem sou o mais assíduo hóspede em Campinas, tenha a mesma paciência de ler esse trabalho como teve ao me ouvir falar interminavelmente sobre ele. Só sua grande amizade seria capaz de tamanho sacrifício. Nas vezes em que estive prestes a ir a pique, Jô foi meu porto seguro.

Sou inteiramente responsável pelos defeitos desta tese, mas os eventuais méritos devem ser também atribuídos ao trabalho

coletivo que, há cerca de uma dezena de anos, venho desenvolvendo com Alexandre Fortes, Antonio Luigi Negro (Gino), Hélio da Costa e Paulo Fontes (mencionados em ordem alfabética para não ferir suscetibilidades). Já teria sido suficiente contar apenas com a amizade desses alegres e valorosos rapazes, mas o destino quis que fossem também meus melhores interlocutores no campo da história social do trabalho.

Viagens, congressos, intermináveis reuniões e muito humor fazem parte desse nosso harmonioso quinteto, contando desde o início de sua formação com a batuta do maestro Michael Hall, nosso orientador. Desde o mestrado, tenho a satisfação de desfrutar de sua capacidade de aliar generosa paciência, refinado humor e seriedade intelectual. Do pouco que sei, muito foi aprendido com sua erudição e sabedoria.

Agradeço à professora Miriam Halpern Pereira por ter aceito me orientar nas pesquisas que realizei em Lisboa. As poucas e pequenas pepitas encontradas no difícil garimpo nos arquivos dessa encantadora cidade foram compensadas pela convivência com Arsênio Nunes, Costa Pinto, Maria Patriarca, Francisco Palomanes, Alessandra e primo Marcelino.

Jô, Valéria, Gino, Alexandre, Paulinho e Hélio leram parte de versões preliminares desta tese. Suas observações contribuíram para amenizar eventuais manifestações de insatisfação dos leitores.

Meus últimos agradecimentos estendem-se a todos aqueles com quem tenho aprendido quando pareço ensinar. Com os docentes do Curso de História da Unimep tenho encontrado o prazer do desafio de aprender a lecionar. Com meus alunos e ex-alunos venho descobrindo que ser professor é uma aprazível e difícil lição.

Gabriel, já teria valido a pena haver nascido só para eu ser seu pai. Seu sorriso é meu melhor presente; sua alegria, a fonte da minha fome de viver. Com você estou aprendendo que há tempo para tudo debaixo do céu, que o tempo deve ser nosso aliado, não nosso inimigo, e que há vida no trabalho e há prazer na vida.

Valéria, que toda luz acesa nos acenda e encandeie. Evoé que nunca se apague...

SUMÁRIO

Introdução

1

VOLUME I - O CONTROLE OPERÁRIO: TRABALHADORES “SEM” PATRÕES

PARTE I – OS OPERÁRIOS DA CONSTRUÇÃO CIVIL

Capítulo 1

<i>Artistas, Construtores e Engenheiros</i>	34
1. Vida de “artistas”	37
2. Os efeitos da Primeira Guerra Mundial	49
3. Roberto Simonsen e a Companhia Construtora de Santos	57
4. Engenheiros e construtores de “primeira classe”	66

Capítulo 2

<i>Redefinindo as Relações de Trabalho nos Canteiros de Obras</i>	76
1. O Centro dos Construtores e Industriais de Santos	78
2. A greve de 1917 e a Câmara de Trabalho	86
3. Patrióticos ensaios patronais em clima de guerra	94
4. “A lei econômica infalível da oferta e da procura”	100
5. A “década de ouro” da construção civil	106
6. Engenheiros e sindicatos e “sindicato de engenheiros”	114

PARTE II – OS TRABALHADORES DA ESTIVA

Capítulo 3

<i>“Estado de Natureza” e “Subcultura Portuária”</i>	127
1. Generalizações sobre uma “subcultura” operária	127
2. A comunidade portuária de Santos	136
3. Diferenças internas e rivalidades profissionais	149
4. Navalhadas e “beneméritos valentões”	155

Capítulo 4

<i>Tentáculos do Polvo e Closed Shop</i>	168
1. A polifonia portuária	168
2. A formação do Polvo	173
3. Companhia Docas <i>versus</i> estivadores “avulsos”	178
4. Capital e sindicalismo pragmático	184
5. A conquista do <i>closed shop</i>	197
6. “Para que servem os patrões?”	205
7. A institucionalização do controle operário	213

VOLUME II - O MOVIMENTO OPERÁRIO: DA BARCELONA À MOSCOU BRASILEIRA

PARTE III – CRISE E QUEDA DA BARCELONA BRASILEIRA

Capítulo 5

Cidade Portuária, Primeira Guerra, Ação Direta e “Revolução” 225

1. Composição social dos trabalhadores e “correlações políticas” 226
2. “A desculpa de sempre é a guerra” 238
3. A greve parcial de 1917 243
4. Anarquistas e sindicalistas revolucionários 246
5. Reforma ou revolução? 257

Capítulo 6

Esperança e Medo: Greves nas Docas (1919-1921) 265

1. “Soou a hora das nossas reivindicações” 266
2. União dos Estivadores: libertários *versus* amarelos 271
3. Greve de fura-greves: o golpe final 276

PARTE IV – VIOLÊNCIA, DIREITO E ORDEM: AS RAÍZES AMARELAS

Capítulo 7

Questão de Polícia, Caso de Justiça 289

1. O delegado vítima e a vítima do delegado 290
2. “Covarde assassinato”: (des)montagem de um processo 296
3. “Nacionalismo estrangeiro e anarquista” 307
4. O direito da força e a força do direito 320

Capítulo 8

Sindicalismo Amarelo e Oficial 329

1. Na senda dos amarelos: carroceiros e trabalhadores em café 329
2. “Década infame” e “Castelos dos Burgos” em chamas 346
3. O “General Estivador” 353
4. “A brisa suave da liberdade trazida pela revolução” 364
5. “Princípios liberais da revolução” e corporativismo 369

PARTE V – RUMO AO PORTO VERMELHO

Capítulo 9

Partido Comunista: entre o Isolamento e as Alianças 381

1. Comunistas *versus* anarquistas no Centro Internacional 382
2. Da “Frente Única” eleitoral ao isolacionismo obreirista 388
3. Revisão da tática “classe contra classe” 394
4. Comunistas, greves e sindicalismo oficial 403
5. Unidade sindical e “Frente Popular” 411

Epílogo

Trabalhadores e Lideranças 422

1. Breviário da historiografia da classe operária no Brasil 422
2. Breviário da história dos trabalhadores
de Santos no entreguerras 432
3. “Artistas” e estivadores: forças formativas de classe 438
4. Os comunistas e a dura parede de cada dia 442
5. Rodízio e as “três barrigas” dos contramestres 447
6. “Roda Grande” e criativas experiências éticas no trabalho 454
7. Triste fim de Antoninho Navalhada 461

Arquivos 463

Fontes 464

Bibliografia 471

Abreviaturas

ACS – Associação Comercial de Santos
AEL – Arquivo Edgard Leuenroth
AESP – Arquivo do Estado de São Paulo
AGE – Assembléia Geral Extraordinária
AGFCS – Arquivo Geral do Fórum das Comarca de Santos
APMS – Arquivo Histórico Municipal de Santos
AICM – Arquivos da Internacional Comunista em Moscou
ANL – Aliança Nacional Libertadora
ANRJ – Arquivo Nacional do Rio de Janeiro
CAPS – Coligação das Associações Proletárias de Santos
CCIS – Centro dos Construtores e Industriais de Santos
CCS – Companhia Construtora de Santos
CDS – Companhia Docas de Santos
CI – Centro Internacional
DEOPS – Delegacia de Ordem Política e Social
DTM – Delegacia do Trabalho Marítimo
FOLS – Federação Operária Local de Santos
FSS – Federação Sindical de Santos
FUB – Frente Única Brasileira
FUP – Frente Única Paulista
FUS – Federação Única Sindical
IC – Internacional Comunista
JC – Juventude Comunista
MNE – Ministério dos Negócios Estrangeiros
MP – Museu do Porto
PRM – Partido Republicano Municipal
SES – Sindicato dos Estivadores de Santos
SPR – São Paulo Railway
UAOA – União de Artes, Ofícios e Anexos
UGT – União Geral dos Trabalhadores
UOE – União dos Operários Estivadores
USP – União Sindical Proletária

Introdução

No campo da história social do trabalho no Brasil diversos estudos têm escolhido investigar categorias específicas de trabalhadores, empresas, sindicatos e ações coletivas de diferentes naturezas em conjunturas circunscritas e em comunidades operárias bem delimitadas. Amplia-se o leque de historiadores que têm recortado sua escala de observação em dimensões mais reduzidas no tempo e no espaço. Em vários trabalhos, os recursos empíricos deixam de funcionar como ilustração de hipóteses e modelos apriorísticos de análise. As fontes históricas tornam-se, assim, fundamento de verificação e validação, muitas vezes experimental, dos tradicionais paradigmas de interpretação, constituindo a base de novos arranjos argumentativos.

Entretanto, longe de obter unanimidade entre os historiadores, parte da nova produção acadêmica tem despertado reservas. Em seu balanço sobre a literatura latino-americana recente, Daniel James afirmou que a desconstrução dos paradigmas sobre a classe operária, elaborados entre os anos 1950 e 1970, não teria sido acompanhada por esforços significativos de sínteses alternativas “generalizantes e holísticas”. Determinados temas clássicos – “desenvolvimento e mudança de organizações operárias nacionais e as conexões entre a organização da produção, a formação da classe e a ação coletiva dos trabalhadores” -, que preencheram o “núcleo central” de uma ampla produção acadêmica, teriam sido abandonados pela “nova história social”.¹

A questão colocada por Daniel James prende-se, entre outros aspectos, à complexa relação entre síntese e especificidades históricas, temas “centrais e periféricos”. Os historiadores têm se defrontado, com maior insistência, com o duplo desafio de, por um lado, proceder a reconstituições empiricamente densas de realidades

¹ James, Daniel. “O que há de novo, o que há de velho? Os parâmetros emergentes da história do trabalho latino-americana”, in: Araújo, Angela M. C. *Trabalho, cultura e cidadania*. São Paulo, Scritta, 1997, pp. 118-9.

específicas que não pulverizem o processo histórico em um mosaico de “miniaturas históricas”; por outro, precisa construir amplos quadros explicativos que não simplifiquem a complexidade das relações sociais. A tensão entre o imperativo da síntese macro-analítica e a reconstituição detalhada de manifestações históricas particulares vem pontilhando o debate historiográfico no terreno teórico-metodológico.

Entretanto, no que se refere à produção historiográfica brasileira, diversos estudos sobre conjunturas e “de caso” não levaram necessariamente a um afastamento em relação aos mencionados “objetos centrais”. Ao contrário, permanece em sua pauta de investigação os itens que, há cerca de quatro décadas, vêm preenchendo a agenda da historiografia.² Formação de classe, lutas nos locais de trabalho, movimento operário, sindicatos e correspondentes orientações ideológicas, ações coletivas, relações com o Estado, ideologia estatal e empresarial, formas de organização da produção e gestão da força de trabalho não têm sido temas marginais na recente literatura da história do trabalho.³

Se tais estudos da “nova história social” “não se aglutinaram em um estilo paradigmático que embasasse um novo consenso disciplinar”,⁴ vistos em conjunto, porém, têm mudado profundamente o panorama historiográfico sobre a classe operária. Entretanto, a provocação de James permanece válida e instigante, pois nem todos os trabalhos individuais apresentam uma análise capaz de articular um vasto leque de temas, problemas e periodizações.

² Tratei dessa questão de forma mais detalhada em artigo que escrevi com Hélio da Costa. “Trabalhadores urbanos e populismo: um balanço dos estudos recentes”, in: Ferreira, Jorge (org.). *O populismo e sua história: debate e crítica*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2000 [no prelo].

³ Sem dúvida, na medida em que a história operária deixou de ser apenas a história do movimento operário organizado, cedendo espaço para a classe, proliferaram muitos outros temas e questões, pouco ou mesmo nada abordados por estudos destinados à análise de temas clássicos. Cf. Batalha, Claudio H. M. “A historiografia da classe operária no Brasil: trajetórias e tendências”, in: Freitas, Marcos Cezar (org.). *Historiografia brasileira em perspectiva*. São Paulo, Contexto, 1998.

⁴ James, *op. cit.*, p. 118.

Este trabalho tem como objetivo articular alguns dos temas clássicos que fazem parte do “núcleo central da disciplina”. Tratei de estabelecer justamente as conexões entre a organização da produção, aspectos formativos da classe operária e a ação coletiva dos trabalhadores no processo de mudanças verificadas no interior das organizações operárias da cidade de Santos entre a Primeira e a Segunda Guerras Mundiais. Nesse estudo sobre a dinâmica do movimento operário santista, não limitei a pesquisa a uma categoria de trabalhadores e seu sindicato, a uma única empresa, a uma orientação político-ideológica muito delimitada do movimento operário, a um homogêneo corpo documental ou a uma específica conjuntura histórica.

No que se refere à periodização, foram três as principais razões para a escolha das balizas cronológicas. Primeiro, a história dos trabalhadores de Santos nos anos entreguerras era um terreno completamente inexplorado pela historiografia. Todos os trabalhos concentram-se no período entre o final do século XIX e início da Primeira Guerra ou da década de 1930 ao Golpe Militar de 1964.⁵ Segundo, trata-se de um longo período em que foram verificadas profundas mudanças históricas na experiência operária.⁶ Terceiro, há uma grande concentração de pesquisas relativas ao período anterior à Primeira Guerra, à onda grevista de 1917-1920 e ao pós-1930, sendo este último subdividido em

⁵ No primeiro período, inscrevem-se os trabalhos de Gitahy, Maria Lucia C. “Porto de Santos”, in: Prado, Antonio Arnoni (org.). *Libertários no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1986; *Idem*, “Processo de trabalho e greves portuárias, 1889-1910: estudo sobre a formação da classe operária no porto de Santos”. *Ciências Sociais Hoje*, Vértice, 1987; *Idem*, *Os trabalhadores do porto de Santos*. Campinas, IFCH/Universidade Estadual de Campinas, 1986 (dissertação de mestrado); *Idem*, *Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo-Editora da Unesp/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1992. Os estudos que privilegiaram o segundo período são os seguintes: Silva, Fernando Teixeira da. *A carga e a culpa. Os operários das Docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade, 1937-68*. São Paulo-Hucitec/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1995; *Idem*, “Direitos, política e trabalho no porto de Santos”, in: Fortes, Alexandre et al. *Na luta por direitos. Estudos recentes em história social do trabalho*. Campinas, Editora da Unicamp, 1999; Sarti, Ingrid. *O porto vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1981; Araújo, Braz José de. *Operários em luta: metalúrgicos da Baixada Santista (1933-1983)*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1985.

⁶ Como Eric Hobsbawm demonstrou, muitas das principais características do “breve século XX” foram delineadas no entreguerras. Cf. *Era dos extremos: o breve século XX, 1914-1991*. São Paulo, Companhia das Letras, 1995.

conjunturas específicas, sobretudo aquelas em que se verificou a emergência de ações coletivas de maior visibilidade. No entanto, são ainda poucos os estudos voltados à análise dos anos mediados pelas duas grandes guerras mundiais.⁷

Não apenas a periodização, mas também a escolha de Santos como *locus* privilegiado de análise possibilitou contemplar diversas questões há muito consagradas pela historiografia. Antes de apontá-las, destaco primeiro o fato de que os trabalhadores dessa cidade têm sido muito mencionados, mas insuficientemente pesquisados. Experiências operárias em cidades como São Paulo, Rio de Janeiro e do ABC paulista são, em certos casos, transformadas em focos de análise para a apresentação de generalizações expandidas em escala nacional, tornando-se parâmetros para qualificar manifestações dos trabalhadores em outras localidades.

Pesquisas realizadas em cidades como a de Santos, porém, recebem às vezes o qualificativo de "história regional". Se, por um lado, tais estudos efetivamente contribuem para o conhecimento da história da cidade, por outro lançam questões cuja validade não é apenas local. Mas não se trata também de operar com uma noção de tipicidade a partir da qual a "essência" das sociedades nacionais estaria contida de forma condensada em recortadas comunidades.⁸ Considerar a escala reduzida de observação como um "laboratório experimental" de análise só faz sentido se sua especificidade for passível de diálogo e permitir comparações com outros trabalhos, experiências históricas e questões historiográficas de amplo alcance no tempo e no espaço.

⁷ Cabe esclarecer que a maior parte deste trabalho se concentrou entre 1914 e 1935, embora tenha avançado até o início dos anos 1940 quando o objeto de análise "exigiu" o alargamento das balizas cronológicas.

⁸ Sobre essa questão, cf. Geertz, Clifford. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro, Guanabara Koogan, 1989, pp. 32-9. O que alguns trabalhos fizeram foi abstrair postulados e interpretações de um conjunto de dados muito concretos, com suposta validade e perspectiva nacionais sobre "o caráter" do movimento operário brasileiro. Cf. Leite Lopes, José Sérgio. "Sobre os trabalhadores na grande indústria na pequena cidade: crítica e resgate da *Crise do Brasil Arcaico*", in: *Cultura & identidade operária*. São Paulo, Marco Zero, s.d., p. 154; Gomes, Angela M. de Castro. "Temas clássicos, temas novos, perspectivas renovadoras", in: Araújo, op. cit., p. 141.

O movimento operário santista é um objeto de estudo, como qualquer outro, submetido a escolhas e recortes relativamente arbitrários por parte do historiador. Mas como também não é inerte, no decorrer da pesquisa procurei ser sensível às suas “reivindicações” e, muitas vezes, às suas “imposições”. Assim, foi tornando-se cada vez mais evidente que era preciso estabelecer um diálogo entre suas especificidades e diversos problemas da agenda historiográfica.

A “geografia industrial” de Santos guarda peculiaridades que distingue sua vida urbana da de várias outras cidades sobre as quais a história do trabalho tem se debruçado com maior empenho. Trata-se de um quadro urbano eminentemente portuário, ou seja, o porto é o principal elo de articulação com a comunidade local, estendendo tentaculares raízes no campo social e econômico da região. O ancoradouro de Santos é uma instituição “territorialmente integrada”, uma vez que a economia urbana encontra-se indissociavelmente vinculada à economia portuária, setor que estabelece interface com recursos materiais e humanos da cidade.⁹

Desde o final do século XIX, os ramos econômicos de Santos estão fundamentalmente alicerçados nas atividades marítimas, havendo um pequeno parque industrial com características fabris. Verifica-se o predomínio das atividades sazonais e uma classe trabalhadora majoritariamente ocasional, formada sobretudo por estivadores, doqueiros, carroceiros, carregadores e ensacadores de café. O movimento operário santista configurou-se, em grande medida, a partir de determinadas características de uma força de trabalho composta por muitos homens adultos e solteiros, habitando uma cidade com dimensão territorial relativamente pequena, submetida às oscilações de um emprego irregular e à margem dos tradicionais parâmetros disciplinares das empresas fabris.

Em diferentes registros históricos, tais características têm sido mobilizadas de maneira pouco convincente para explicar um suposto radicalismo quase sem interrupção do movimento operário

⁹ Sobre o conceito de “porto territorializado”, cf. Seassaro, Loredana. “O sistema portuário italiano: privatização, operadores transnacionais e recomposição da relação porto-cidade”, in: Silva, Gerardo e Cocco, Giuseppe (orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro, DP&A, 1999.

santista; em outras versões, para justificar (ou lamentar) a ausência de um “proletariado fabril” capaz de cumprir sua “verdadeira missão histórica”: inaugurar uma sociedade sem patrões.

Mas os trabalhadores direta ou indiretamente vinculados ao comércio portuário tiveram em suas vidas que se defrontar com um complexo conjunto de empregadores que, por sua vez, estabeleciam entre si relações de natureza conflitiva e cooperativa. Na medida em que o porto se estrutura como um agregado institucional intermediário entre mercado e empresas, ele envolve um número apreciável de firmas e empresários com interesses particulares e fortemente concorrenciais. Mas, ao mesmo tempo, são compelidos a empreender uma sinergia capaz de integrá-los em um esforço mais ou menos comum e com vistas a atrair um intenso tráfego de mercadorias a serem armazenadas, em alguns casos transformadas e, por fim, distribuídas, constituindo um processo no qual se verifica um portentoso valor agregado.¹⁰

Ao estabelecer conexão com a economia regional, nacional e internacional, o porto torna-se o lugar onde se desenvolve uma complexa logística política e empresarial que depende da intervenção de muitos grupos sociais da esfera pública e privada na gestão de avultados fluxos materiais (mercadorias) e imateriais (informações). Neste sentido, o porto penetra e se ramifica em uma vasta hinterlândia, fazendo com que a vida portuária seja dominada por relações sociais eminentemente urbanas.

Por suas vinculações com um importante setor estratégico, dentro e fora da cidade, a experiência dos trabalhadores do porto santista incidia não apenas no conjunto do movimento operário local, como também enredava-se estreitamente à história social do país. Por essa razão, este estudo não poderia se restringir à análise de um grupo específico de trabalhadores, sem conexão com um universo mais amplo de categorias operárias, empresas, diferentes formas de gestão empresarial da organização do trabalho, políticos e instituições

¹⁰ Cf. Baundouin, Thierry. “A cidade portuária na mundialização”, in: *Ibid*, pp. 34-6.

públicas, cujos interesses estavam estreitamente associados aos destinos dos negócios portuários.

O porto foi alvo de inúmeras estratégias de valorização de sua infra-estrutura de circulação de bens materiais, mas sua integração com vastos setores da cidade foi amplamente conflituosa. Se porto e cidade formaram um binômio secular, os interesses de vários atores sociais a eles vinculados, no entanto, caminharam em direções opostas. A preocupação fundamentalmente funcional dos empresários com a circulação de mercadorias não deixou de causar distanciamentos entre o porto e milhares de habitantes de seu entorno imediato. Em grande medida, coube aos trabalhadores “domesticar” muitos dos efeitos predatórios do capital e, apesar de morarem próximos ao cais, diminuir a distância social que os separava de sua maior fonte de emprego.

É neste sentido que emerge o tema do controle operário, presente no primeiro volume deste trabalho. Foram-lhe atribuídos aqui dois significados. Em primeiro lugar, prende-se aos aspectos geralmente a ele dedicados pela literatura, ou seja, a luta dos trabalhadores no processo produtivo, com a finalidade de obter ampla margem de comando da organização do trabalho. Tal luta implica na ação operária destinada a resistir a estratégias de controle empresarial dos locais de trabalho, consideradas arbitrárias, despóticas e contrárias à dignidade de operários que se identificavam como produtores de riquezas. Os locais de trabalho constituem uma das principais bases do comportamento operário e do processo de transformação de suas experiências. Neste sentido, a luta pelo controle da organização do trabalho tornou-se o coração das ações de amplas parcelas da classe operária.¹¹

Além dos aspectos estritamente relacionados ao processo produtivo, o controle operário deve ser considerado de um ponto de vista mais amplo, estendendo-se à noção de um controle de suas

¹¹ Para a abordagem dessa questão são fundamentais os trabalhos de David Montgomery. *El control obrero en Estados Unidos*. Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1985; *The fall of the house of labor*. Cambridge, Cambridge University Press, 1995; “Workers’ control of machine production in the Nineteenth century”. *Labor History*, 17, 1976.

próprias vidas. Trata-se de um conceito que abarca um conjunto de lutas multifacetadas e destinadas a uma variedade de fins, abrangendo melhores condições de vida e trabalho. Assim, engloba as lutas por segurança no emprego, diminuição da jornada de trabalho, aumentos salariais e controle do mercado de trabalho. As mais diversas ações voltadas a esses temas são travadas tanto no processo produtivo, quanto na sua relação com grupos e instituições locais e nacionais, vinculando-se, assim, a eventos políticos em âmbito regional e federal.¹² Essas ações não têm como objetivo apenas expressar uma condição social, mas também obter reconhecimento público, exprimindo os limites de seu pertencimento e exclusão no interior da sociedade.

Como esses dois significados de controle operário estão estreitamente relacionados, procurei abordá-los como o *encontro da cultura do trabalho com o movimento operário*, abordagem central deste estudo. O primeiro termo refere-se à experiência de grupos sociais identificados com o lugar que ocupavam no campo da produção. Trata-se ir ao encontro dos valores em torno dos quais legitimavam as condições de seu pertencimento social, as representações que os levavam a criar uma identidade particular, as formas com que designavam os “outros”, fossem trabalhadores das demais profissões ou seus adversários no amplo espectro do conflito de classes. Se cultura só existe na medida em que há valores compartilhados, busquei identificar os elementos que permitiram a comunicação entre diversos grupos e entre os membros de um mesmo grupo.¹³

Fez-se necessário, então, encontrar os elementos constitutivos da cultura de parcelas significativas de trabalhadores, mas traçar também as diferenças e as mudanças históricas que pontilhavam as linhas de demarcação entre os vários atores sociais. Para isso, foi preciso investigar as experiências dos trabalhadores e

¹² Sobre esse conceito mais amplo de controle operário, cf. Brown, Jonathan C. “What is workers’ control?”, in_ (ed.). *Workers’ control in Latin America, 1930-1979*. Chapel Hill and London, The University of North Carolina Press, s.d.

¹³ Sobre a noção de “cultura como cultura de um grupo”, cf. Prost, Antoine. “Social e cultural indissocialmente”, in: Rioux, Jean-Pierre e Sirinelli, Jean-François (orgs.). *Para uma história cultural*. Lisboa, Estampa, 1998.

como estes as nomeavam em suas relações cotidianas. Estas foram procuradas, essencialmente, nos locais de trabalho, lugar em que eles definiam, em grande medida, suas próprias vidas, seu valor individual e social e nutriam seus desejos de independência em relação a outros grupos sociais.

Mas essa cultura do trabalho só adquiriu visibilidade em manifestações que se estenderam para fora do processo produtivo por meio de práticas e organizações coletivas, que tinham por objetivo atingir aquela dupla ambição de exprimir uma condição social e obter reconhecimento público. Assim, o segundo volume desta tese está voltado à reconstituição do movimento operário santista. Procurei articular diversos aspectos da cultura do trabalho, referida ao processo produtivo, com a organização dos trabalhadores em sindicatos, movimentos reivindicativos e grevistas, disputas eleitorais, conflitos e relações de reciprocidade com autoridades e instituições públicas. Mereceu destaque também a análise sobre diferentes orientações político-ideológicas, tais como anarquismo, comunismo, sindicalismo revolucionário e amarelo.

O movimento operário santista foi responsável pela dupla designação política da cidade como “Barcelona Brasileira” e “Cidade Vermelha” ou “Moscou Brasileira”. A primeira refere-se ao predomínio anarquista em algumas conjunturas das duas primeiras décadas deste século;¹⁴ a segunda, ao peso hegemônico dos comunistas no movimento sindical, sobretudo entre a Segunda Guerra Mundial e o Golpe de 1964. Tais designações visam, quase invariavelmente, a apresentar Santos como uma cidade politicamente radical, cujos trabalhadores estariam inclinados a abraçar “ideologias sistêmicas” de ferrenho combate ao capitalismo. Trata-se, assim, de uma história representada em termos de continuidade desde o final do século

¹⁴ Não foi possível identificar quando teve início a denominação “Barcelona Brasileira”, mas a encontramos em registros dos próprios militantes anarquistas antes da Primeira Guerra. O português Antonio Vieitas afirmou em seu país, em 1913, que “é no Estado de S. Paulo que está o grosso dos sindicatos confederados [refere-se à Confederação Operária Brasileira], sobretudo em Santos, a Barcelona brasileira”. “Contra a emigração para o Brasil”. *Terra Livre* (Lisboa), 20/2/1913.

passado.¹⁵ A leitura da história, baseada numa memória fragmentária e seletiva de lutas com aura legendária, torna-se muitas vezes a leitura da identidade de um grupo, constituindo-se em motivo de orgulho, fonte de mobilização e coesão coletivas. Entretanto, sob o manto da continuidade, escondem-se as diferenças que o historiador deve inventariar.¹⁶

Barcelona e Moscou Brasileira tornaram-se noções que pretendem dar vaga significação a um longo período histórico, mas sem precisá-lo claramente, dando-nos a impressão de que houve uma passagem do anarquismo ao comunismo, sem grandes mediações no tempo. O quase completo desconhecimento da experiência operária santista no entreguerras tornou possível ignorar que nesse período o sindicalismo de ação direta, defendido por anarquistas e sindicalistas revolucionários, e a orientação comunista não foram de modo algum predominantes, embora tenham sido, em algumas conjunturas, as forças mais dinâmicas do movimento operário local.

Ao pretender articular a cultura do trabalho com as ações e instituições coletivas, tive a intenção de investigar alguns dos elementos formativos da classe operária santista e suas conexões com determinadas práticas e orientações ideológicas do movimento operário.

Assim, a compreensão sobre a força e o declínio do sindicalismo de ação direta exigiu a reconstituição de uma de suas principais bases sociais de sustentação: um grupo de trabalhadores da construção civil, nomeadamente os “artistas” do setor de edificações, categoria ainda pouco analisada. Eles formaram um núcleo de operários que, por muito tempo, conseguiu associar estreitamente qualificação profissional e organização coletiva. Cabe indagar sobre o lugar desses trabalhadores em uma cidade

¹⁵ Em certos registros, essa linha contínua de combatividade, radicalismo e “hegemonia progressista” remonta ao início do período colonial. Cf., por exemplo, Alexandrino, Carlos e Silva, Ricardo M. da. *Sombras sobre Santos: o longo caminho de volta*. Santos, Secretaria Municipal de Cultura de Santos, 1988, p. 161; Gonçalves, Alcindo. *Lutas e sonhos: cultura política e hegemonia progressista em Santos (1945-1962)*. São Paulo-Editora da Unesp/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1995, capítulo 1.

¹⁶ Havia feito essa observação em Silva, *A carga e a culpa*, op. cit., pp. 12-3.

eminentemente portuária e na dinâmica do movimento operário santista como um todo.

A construção civil e os transportes marítimos estiveram entre os primeiros ramos responsáveis por uma grande concentração de trabalhadores no Brasil a partir do final do século XIX, quando tornava-se imperativa uma melhor vinculação da economia do país com o mercado internacional, o que levou à construção de ferrovias e portos.¹⁷ Na medida em que crescia a importância do ancoradouro de Santos como principal instrumento de desenvolvimento local e um poderoso elo de integração com outras regiões do país e do mundo, verificou-se um acelerado processo de urbanização e um correlato crescimento populacional.

Tais fatores foram responsáveis por uma “febre de construções” públicas e particulares que, crescentemente, exigia uma força de trabalho qualificada, sobretudo se considerarmos as exigências da época quanto à “arte de construir”. Os “artistas” da construção e os trabalhadores vinculados às atividades do porto formaram não apenas os grupos numericamente mais expressivos da classe trabalhadora, como também, em diferentes períodos, foram os principais animadores do movimento operário local.

Durante as duas primeiras décadas do século XX, os operários da construção civil ocuparam um lugar de centralidade na processo de organização do conjunto dos trabalhadores. Formaram o grupo operário mais combativo da cidade e com maior potencial associativo para manter a continuidade de determinadas lutas, entidades de classe e reivindicações. A qualificação profissional e a peculiar estrutura do mercado e da indústria da construção foram os principais fatores constitutivos de seu elevado poder de barganha. Merece destaque a recorrente luta para impor o *closed shop* (controle do mercado de trabalho pelos operários sindicalizados). Essa instituição era fundamental tanto para conter o aumento do exército industrial de reserva e a tendência à redução dos salários, quanto para o exercício do controle do processo de trabalho por meio da

¹⁷ Gitahy, *Ventos do mar*, op. cit., pp. 17-8.

implantação de normas contratuais capazes de “civilizar” o poder de mando dos empregadores nos canteiros de obras.

Essas condições favoráveis não os isolou em uma organização fechada, formada por “minorias militantes”, por uma aristocracia operária ciosa de seus interesses particulares e sem vinculação com outras categorias. Ao contrário, foram tanto o fundamento de seu orgulho profissional e de sua dignidade como produtores, quanto a fonte de seu poder e vontade para estabelecer relações com a totalidade dos trabalhadores.

Na primeira parte deste trabalho (capítulos 1 e 2), reconstitui as bases do poder e do declínio da influência dessa categoria no movimento operário. A posição destacada dos trabalhadores da construção começou a ser fortemente ameaçada durante a conjuntura da Primeira Guerra Mundial, período em que tiveram início alguns ensaios empresariais de redefinição das relações de trabalho. A análise se deteve particularmente em iniciativas de alguns grandes construtores, sobretudo do engenheiro Roberto Simonsen, proprietário da Companhia Construtora de Santos, talvez a maior empresa do setor no país naquele momento.

Em vários estudos, a história dos trabalhadores e a história dos empresários não caminham juntas. Certamente, por uma questão de ênfase em um determinado objeto, são privilegiadas as manifestações da classe operária em detrimento das práticas patronais, e vice-versa. Ainda que sob a perspectiva dos trabalhadores, este estudo procurou articular as ações operárias e as estratégias empresariais de gestão da força e da organização de trabalho. Neste sentido, as alterações verificadas na experiência dos “artistas” da construção civil só puderam ser melhor compreendidas a partir da dinâmica das relações estabelecidas entre os próprios empregadores.

Se é temerário tratar a classe trabalhadora como um todo homogêneo e ao abrigo de tensões internas, o mesmo vale para o conjunto dos empresários. Coube, portanto, indagar se havia entre eles uma unidade de ação e uma unanimidade de propósitos para enfrentar os operários da construção. Quais eram e como se

desenvolviam suas relações e contradições? Até que ponto a unidade ou a diversidade patronal afetaram a ação e a organização de seus empregados? Tais questões ganharam sentido na medida em que foram investigadas as transformações pelas quais passaram o mercado e a indústria da construção no entreguerras, associando-as às mudanças ocorridas nas relações entre patrões e operários.

Neste sentido, foi preciso compreender o contexto em que se deu e se aprofundou a luta pelo reconhecimento e pela institucionalização das profissões de engenheiros e arquitetos. A ação desses personagens, ao lado dos grandes construtores, foi crucial para a gradativa perda da centralidade dos operários qualificados da construção no interior do movimento operário, particularmente nos anos 1920 e 1930. A contra-ofensiva empresarial, iniciada durante a Primeira Guerra Mundial, teve efeitos não apenas entre os “artistas”, mas também entre outros grupos de trabalhadores, uma vez que a interferência na organização dos qualificados e sindicalizados operários do setor de edificações significava igualmente uma intervenção direta no conjunto do movimento operário.

Em uma formulação sem dúvida simplificadora, mas pertinente para efeitos introdutórios, pode-se afirmar que os “artistas” da construção estavam para o sindicalismo de ação direta em parte da Primeira República, assim como os estivadores estavam para o comunismo entre o final da Segunda Guerra e 1964. Neste sentido, em busca das origens da expressiva atuação dos trabalhadores da estiva na esfera do trabalho e no espaço público, na segunda parte do trabalho (capítulos 4 e 5) analisei a luta dessa categoria pelo controle do mercado e do processo de trabalho.¹⁸ Ao contrário dos operários da construção, os estivadores deram início a essa luta a partir do final da década de 1910, conquistaram parcialmente o *closed shop* nos anos 1920 e, na década seguinte, tiveram o domínio absoluto do direito de contratação da força de trabalho.

Essa conquista foi responsável, por sua vez, pela imposição e negociação de regras para determinar as formas pelas quais deveriam

ser praticadas as operações de carga e descarga de mercadorias no ventre dos navios. Diferente ainda dos “artistas” da construção, que mantinham por pouco tempo o *closed shop* e precisavam constantemente se mobilizar para recuperá-lo, os trabalhadores da estiva conseguiram criar normas duradouras para regular a contratação e o exercício cotidiano do trabalho, surpreendendo pela longevidade de sua sobrevivência em diferentes tempos políticos.¹⁹

É surpreendente também a capacidade da categoria para enfrentar as mais diferentes e poderosas forças. No setor portuário, acabaram por anular vários interesses monopolistas de uma poderosa empresa, a Companhia Docas de Santos, que durante décadas se empenhou em ser a senhora absoluta do processo de trabalho realizado “em terra” e na estiva. No setor marítimo, tiveram de se defrontar e negociar com uma indústria altamente competitiva, dominada pelos armadores e pelas agências de navegação que os representavam.

Os conflitos entre trabalhadores e empregadores em torno do controle do mercado e do processo de carga e descarga de mercadorias nos portos codificam relações de trabalho de maneira similar aos esforços de categorias de operários qualificados. Em diversos países, os portuários desempenharam papel singular na história do movimento operário. Suas persistentes lutas, o controle da organização de trabalho e a frequência com que criaram sindicatos estáveis constituem fatores que levaram David Montgomery a hesitar em incluí-los em sua análise dedicada aos “trabalhadores comuns” (*the common laborer*), ou seja, homens e mulheres sem qualificação profissional, submetidos a emprego irregular e que apresentavam alto índice de *turnover*.²⁰

¹⁸ Entre as diversas categorias profissionais que interferem diretamente no processo de carga e descarga de mercadorias, há em Santos dois grupos principais: os estivadores, que operavam nos navios, e os doqueiros, trabalhadores do cais.

¹⁹ A história do controle operário e da cultura do trabalho entre os “artistas” oferece poucos registros para uma detalhada reconstituição das lutas no interior das obras, sobretudo pelo fato de que no entreguerras foi maior a luta para recompor do que para iniciar tal controle. A trajetória dos estivadores, por outro lado, deixou muito mais registros, permitindo uma maior aproximação de suas experiências cotidianas nos navios.

²⁰ Montgomery, *The fall of the house of labour*, *op. cit.*, pp. 96-109.

Porém, foi preciso desafiar antigos e persistentes estereótipos que buscam explicar o radicalismo político dos trabalhadores dos portos a partir de uma suposta homogeneidade profissional e cultural, desenvolvida nos locais de trabalho e em diferentes espaços de sociabilidade. Alega-se muitas vezes que tais condições teriam contribuído para que fossem invariavelmente propensos à deflagração de greves de grande impacto e “predestinados” a abraçar ideologias diluidoras do capitalismo.

A história dos portuários de Santos, como a de muitos outros em diferentes cidades, foi pontilhada por experiências desagregadoras, marcadas por conflitos que tinham origem em diversidades profissionais, diferenças étnicas, rivalidades pela conquista dos melhores e mais rendosos serviços, competição pelas oportunidades de emprego e valores culturais vinculados a noções de força e honra forjadas pelo trabalho masculino.

O tema da “valentia” teve nesta investigação detido tratamento, sobretudo em razão dos significados políticos que emergiam de relações de lealdade, favoritismos, intimidação e proteção. Tais relações, muitas vezes manchadas de sangue, tiveram importantes desdobramentos na corrida pelo emprego, na luta entre diferentes grupos pelo domínio da direção do sindicato e no confronto entre facções políticas em plena disputa pelo controle do governo estadual no imediato pós-1930.

Por outro lado, reconstituí os elementos integrativos de sua cultura a partir de um conjunto de relações tecidas dentro e fora dos locais de trabalho. Assim, a valentia não era o único valor compartilhado entre muitos trabalhadores. Havia também o desejo de enfraquecer o poder dos empregadores no processo de contratação da força de trabalho e no exercício de sua própria profissão.

É neste sentido que se faz necessário explicar o significado do título deste trabalho. Podemos falar em “operários sem patrões”? Não seria isso uma mistificação ou um sintoma de anomalia do sistema capitalista? Ou era apenas uma pretensão de grandes parcelas de operários que não desejavam trabalhar para ninguém, senão para si e por si mesmos? Essas eram justamente as questões levantadas pelos

empregadores e por outros grupos que, em geral, respondiam de modo afirmativo. A luta para exercer o domínio do mercado de trabalho, decidir quem deveria trabalhar, por quanto tempo e em que condições não deixava de suscitar a reação ao que se considerava ser uma “subversão da ordem natural das coisas” e uma forma de “anular a autoridade dos patrões” no interior de suas próprias empresas.

Essa noção de “operários sem patrões” não era apenas uma designação criada pelos empresários, mas adotada muitas vezes pelos próprios trabalhadores. As características da indústria da construção civil permitiam que a presença direta do empregador na esfera do trabalho não fosse tão acentuada, o que alimentava o “sonhar libertário” de uma sociedade formada por federações baseadas na produção cooperativa e livre da tirania patronal.

Os estivadores, por sua vez, diminuíram gradual e solidamente a influência patronal dentro e fora dos navios. Na medida em que trabalhavam para diferentes firmas, não tinham emprego regular e não estavam submetidos a regras disciplinares como as existentes em uma indústria fabril, os estivadores não identificavam sua ocupação como parte de uma empresa em particular. Assim, a noção de pertencimento profissional vinculava-se à identificação com o ofício e, em muitos casos, com o sindicato, especialmente quando o *closed shop* era uma organização reconhecida e contratualmente institucionalizada. Com efeito, chegavam a afirmar explicitamente: “nós não temos patrões”, “nós não temos vínculo empregatício”.

Porém, a luta para obter do poder público tal reconhecimento não ouriçava apenas os espinhos “liberais” dos empregadores. Na verdade, tencionou conceitos e projetos políticos que emergiram com intensidade no pós-1930. Como veremos, segundo a máxima do interventor de São Paulo, em 1931, as pretensões dos estivadores feriam os “princípios liberais da revolução”, levada a cabo por uma coalizão de forças intitulada “Aliança Liberal”. Por outro lado, a organização dos estivadores, nos termos por eles propostos, não deixavam, em parte, de ir ao encontro dos interesses corporativistas do governo. Mas essa tensão contribuiu, de fato, para o fortalecimento do sindicato dos estivadores e do controle por ele

exercido na organização do trabalho, desafiando por décadas a fio os mais variados intentos anti-sindicais no sentido de destruir esse controle.

Para compreender o desenvolvimento do poder da categoria, foi necessário, portanto, mobilizar múltiplas variáveis: o nível de concentração de capital da indústria marítima, o grau de centralização e dispersão das diferentes peças empresariais que compunham o complexo portuário, a capacidade dos mais diversos e competitivos empregadores para criarem uma organização e uma unidade de ação contra as pretensões dos trabalhadores, as diferentes condições do mercado de trabalho, os significados do emprego ocasional e regular para os estivadores, além das escolhas políticas da categoria e seu sindicato. Pretendi demonstrar que o controle operário dos estivadores foi o resultado da combinação de elementos de sua cultura de trabalho, da natureza peculiar da indústria portuária de Santos e de fatores políticos característicos do pós-1930.

Todos esses elementos foram fundamentais para entender o comportamento sindical e os alinhamentos políticos dos estivadores. Tratei de investigar como um sindicato - inicialmente marcado por um pragmático trade-unionismo, avesso a estreitar relações com outras categorias e marcado pela corrupção e pela violência - tornou-se a principal base da militância comunista na cidade.

A análise das mudanças nas práticas e orientações ideológicas dos trabalhadores no entreguerras exigiu que este estudo fosse além da reconstituição da cultura do trabalho e do controle operário dos "artistas" da construção e dos estivadores. Embora estas categorias tenham sido importantes forças formativas da classe operária de Santos, o inquérito investigativo sobre a dinâmica do movimento operário da cidade foi levado a ampliar o leque de categorias profissionais, das ações e organizações coletivas em conjunturas históricas específicas, além dos discursos e práticas de diferentes correntes ideológicas.

O segundo volume destina-se a percorrer um longo período que vai da "Barcelona à Moscou Brasileira". Os capítulos 6 e 7 (Parte III), analisam os fatores que levaram ao declínio da influência do

sindicalismo de ação direta. A conjuntura da Primeira Guerra Mundial se constituiu em um desses fatores, período sobre o qual investiguei as condições específicas do comércio portuário, a ação beligerante dos empresários e a situação do mercado de trabalho. Tiveram peso também as rivalidades e diferentes concepções políticas sobre o papel dos sindicatos na sociedade. Analisei as divergentes concepções e práticas entre anarquistas e sindicalistas revolucionários (em geral tratados como sinônimos), e entre estes e os defensores do sindicalismo amarelo na conjuntura grevista de 1919 e 1920, com os quais os adeptos da ação direta tiveram que disputar espaço.

Nesse período emergiam com insistência vozes e organizações de classe que defendiam a ação operária nos limites “da Lei e do Direito”, a necessidade de intermediários na mediação dos conflitos entre trabalhadores e patrões, a exigência de medidas legislativas e governamentais em favor da classe operária, o recurso da greve como “último recurso” e a importância da participação dos trabalhadores na disputa por cargos públicos eletivos, tanto como eleitores quanto como candidatos. Exceto entre os operários da construção civil, importantes categorias começaram a entrar na órbita do sindicalismo amarelo, tais como carroceiros, ensacadores e carregadores de café, motorneiros de bondes e, em parte, os portuários.

A repressão patronal e policial às greves de 1919 e 1920, associada a um xenófobo nacionalismo que então despontava com grande visibilidade, também jogou peso destacado na decadência do sindicalismo de ação direta. Na Parte IV (capítulos 7 e 8), analiso então os efeitos deletérios da repressão na organização dos trabalhadores, mas não apenas no sentido de que a questão social era um “caso de polícia”. Verifiquei como casos de polícia tornaram-se também uma questão jurídica, ou seja, como a arena jurídica foi um terreno propício para a legitimação da violência policial. Eliminando todas as fronteiras entre crime comum e crime político, muitos trabalhadores e militantes viram-se enredados em assassinatos e atentados a eles atribuídos. Sob a carapaça do respeito às regras do Direito, foram forjados processos criminais que visavam dar legitimidade a inúmeras violências. Em outras palavras, o arbítrio

policial era temperado por mecanismos jurídicos, aparentemente perpetrando normas legais quando as autoridades consideravam esse recurso útil para criar uma camuflagem legal às medidas arbitrárias do poder.²¹

Mas ao tentar desconstruir em detalhes a montagem desses processos, tive também como objetivo verificar que, apesar do raquitismo do nosso Estado de Direito em uma ordem liberal e antidemocrática, a batalha jurídica colocou certos limites ao arbítrio patronal e policial. Coube então especular acerca dos efeitos da atuação de determinados atores sociais (jornalistas, políticos e advogados) que defendiam “a força do direito contra o direito à força”. Tais atores tiveram importante papel na configuração de um sindicalismo e de uma prática operária voltados a uma política de reformas sociais por meio de pressões no interior dos instrumentos legais e institucionais então existentes.

A influência desses atores é uma questão muito explorada quando se refere ao movimento operário do Rio de Janeiro. Porém, permanece subestimada nas análises sobre outras cidades, como a de Santos, onde foi possível verificar a existência de uma certa base operária na conformação de personagens que se colocavam como uma espécie de “paladinos da causa dos trabalhadores”, buscando defendê-los no terreno político e legal.

A conjuntura grevista de 1919 e 1920 foi, portanto, analisada aqui como um período de ensaios e frustrações de determinados grupos em sua luta pela intervenção do Estado na “questão social”. Esses grupos tinham alguma base de sustentação em indivíduos atomizados e eleitores, mas também em importantes organizações de classe de coloração amarela. Durante a década de 1920, essa corrente passou a exercer crescente influência nos sindicatos dos estivadores, carroceiros e trabalhadores em armazéns de café.

Quase sempre ignorados pela história do trabalho, os anos 1920 constituíram um período de novos desafios para os trabalhadores e de ensaios para introduzir outros padrões de

²¹ A esse respeito, é elucidativa a análise de Maria da Conceição Ribeiro sobre a polícia política salazarista em Portugal. *A polícia política no Estado Novo, 1926-*

relacionamento do Estado e dos empresários com a classe operária. Assim, procurei observar como aquelas três categorias mencionadas, além dos operários da Companhia Docas, vivenciaram um longo período de exclusão, frustrações, humilhação coletiva e perda de conquistas duramente acumuladas. Como sofreram o impacto da crise mundial de 1929? Quais as repercussões da revolução de 1930 entre trabalhadores que conheciam de perto os efeitos da “República do Café”?

Todas as categorias vinculadas ao porto foram “precocemente” as principais bases em Santos do “sindicalismo oficial” implementado pelo projeto corporativista do governo Vargas. Busquei, então, identificar as conexões entre o comportamento sindical desses trabalhadores no pré-1930 e as relações de reciprocidade que estabeleceram com autoridades e instituições públicas logo após a revolução da Aliança Liberal.

Os fatores que levaram à escolha de um alinhamento político com setores do Governo Provisório podem ser brevemente destacados de forma enumerativa: gradual implantação do sindicalismo amarelo, esvaziamento de opções no repertório de forças políticas alternativas (desaparecimento do sindicalismo de ação direta, inexistência de correntes socialistas e fragilidade de inserção dos comunistas no movimento operário), demanda pela intervenção do poder público na institucionalização do controle do mercado de trabalho (o que não se resumia aos estivadores), discursos, práticas e instituições do governo que acenavam para a liberdade da organização operária e para a valorização do trabalhador na produção e na sociedade. Mereceu destaque especial na análise a influência exercida por uma fração dos “tenentes” instalados no Governo Provisório de São Paulo, nomeadamente o grupo representado pelo general Miguel Costa, então secretário de Segurança Pública.

Compreender a aproximação entre trabalhadores e determinados aspectos do projeto corporativista do governo demandou a análise de um complexo conjunto de variáveis. Procurei escapar às interpretações que operam com categorias normativas de autonomia e

heteronomia de classe. Alguns estudos concluíram que a “adesão” de parcelas significativas dos trabalhadores ao projeto estatal foi consequência do encontro da “falsa consciência de classe” com a “ideologia dominante”, sintetizada no projeto corporativista.

Entre outros aspectos, tal aproximação, no entanto, foi o resultado não apenas da convergência de interesses materiais, pragmáticos e instrumentais de trabalhadores e do governo. Para além de uma racionalidade política e econômica dos atores sociais envolvidos nesse jogo, foi preciso investigar os valores por eles compartilhados em um específico contexto de grandes transformações. Por que houve uma aproximação com o “miguelismo” e não com outras forças políticas? Para ser breve, uma das respostas foi procurada na capacidade dos “tenentes” para “refundir o tema da cidadania em um novo contexto social”.²² Esse tema implicava, entre outros aspectos, no reconhecimento dos trabalhadores como atores legítimos e privilegiados no terreno social e político.

O “corporativismo tenentista” não tinha o monopólio desse reconhecimento, mas estava de posse de instrumentos institucionais capazes de corresponder a certas demandas e expectativas dos trabalhadores. No entanto, a influência do governo na totalidade da classe operária foi desigual, estabelecendo um jogo de atendimento a determinados anseios e exclusão de outros ou, simplificando um pouco, oferecia a alguns grupos o que retirava de outros.

Essa desigual correspondência não derivava de uma lógica do poder estabelecida *a priori*. Ela precisa ser entendida no contexto específico da ação e organização de diferentes grupos de trabalhadores, de suas trajetórias e escolhas políticas e ideológicas, das características particulares de seu relacionamento com os padrões e de certos valores da cultura do trabalho que os singularizavam. Neste sentido, esquadrinhei semelhanças e diferenças entre algumas categorias profissionais no que se refere às relações de conflito e

²² Utilizo aqui, sinteticamente, os termos adotados por Daniel James para explicar a formação das bases sociais de sustentação do peronismo na Argentina. James, Daniel. *Resistance and integration: peronism and working class, 1946-1976*. New York, Cambridge University Press, 1988, capítulo 1.

proximidade com o projeto corporativista, particularmente quanto ao processo de sindicalização oficial das organizações de classe.

Em Santos, como em outros locais, esse projeto sofreu forte oposição dos comunistas, o que, durante algum tempo, contribuiu para um lamentável isolamento do PCB em relação à grande maioria de trabalhadores e sindicatos. Contudo, a fragilidade do partido estendia-se a um longo período anterior. A trajetória comunista nas décadas de 1920 e 1930 foi o tema da última parte deste trabalho (capítulo 9 e Epílogo). O foco da análise gravitou em torno das tensões e ambigüidades entre seu projeto de alianças com outras forças políticas e o isolamento que, muitas vezes na prática, se auto-impôs, ou para o qual foi lançado pela repressão.

Procurei verificar se no caso santista a origem do partido teria sido o resultado da cisão no interior da militância anarquista, conforme registram a historiografia e os próprios comunistas. Tratei de saber qual foi o grau de acirramento entre os ativistas do PCB e os adeptos do sindicalismo de ação direta. Por diversas razões, ao contrário do que ocorreu em outras localidades, os anarquistas da “Barcelona Brasileira” estavam praticamente aniquilados como força política nos anos 1920. Se não deixaram de criar obstáculos às pretensões do partido, estes tiveram que se defrontar também com o sindicalismo amarelo, que se enraizava entre as organizações dos trabalhadores direta ou indiretamente vinculados ao transporte portuário, alvo de predileção do ativismo comunista.

Foram bastante canhestras as tentativas do partido para aproximar-se dos grupos que lhe eram hostis ou indiferentes e, assim, conforme desejava, estabelecer hegemonia no movimento sindical de Santos. Seu isolamento só começou a se desfazer justamente a partir do momento em que todos os sindicatos da cidade foram reconhecidos pelo Ministério do Trabalho. Sobretudo nos anos 1934 e 1935, o partido soube desenvolver uma eficaz política de alianças, o que lhe permitiu experimentar, pela primeira vez, uma influência decisiva na maior parte das categorias profissionais e em seus respectivos sindicatos.

Para isso concorreram não apenas suas mudanças de orientação tática, mas também os efeitos da fragilidade cada vez mais visível de algumas investidas do governo no terreno organizativo e dos direitos de partes importantes da classe trabalhadora local. Assim, os comunistas conseguiram sair de um letárgico estado de marginalização política e sindical. Esse fortalecimento contribuiu para a crescente politização do movimento operário por meio de práticas e projetos alternativos que ameaçavam o nascente corporativismo.

Busquei questionar, portanto, algumas interpretações segundo as quais a ação dos comunistas, desde o final dos anos 1920, teria aplainado o terreno para uma melhor decolagem da turbinada máquina estatal em direção ao controle e à cooptação da classe operária. Teriam eles apenas instrumentalizado o potencial mobilizatório dos trabalhadores, em nome de seus interesses políticos? Teriam deixado em segundo plano a organização operária nos locais de trabalho, fortalecendo assim uma prática de cúpula, centralizadora e contrária aos “verdadeiros interesses das bases”?

Para responder a essas questões, foi preciso ir além das orientações formais do partido e de sua retórica política. Assim, acionei novamente a abordagem por meio da qual poderia verificar o encontro entre a cultura do trabalho, o movimento operário e suas orientações político-ideológicas. Para esse fim, a categoria dos estivadores foi o principal “laboratório de análise”, sobretudo porque entre ela floresceu, desde os estertores do Estado Novo, a mais importante experiência do PCB na cidade.

Os comunistas seguramente não alcançariam essa influência se tivessem pautado sua ação em obediência apenas a objetivos voltados para a “Grande Política”. Assim, pesquisei suas relações com dois valores desigualmente compartilhados pelos estivadores e enraizados em sua cultura do trabalho. Foi neste ponto que retomei e desdobrei no Epílogo a questão da valentia e do orgulho dos estivadores ao se definirem como “operários sem patrões”.

Verifiquei que coube principalmente aos comunistas a tarefa de “pacificar a estiva”, ou seja, criar os principais mecanismos políticos, contratuais e institucionais que possibilitaram uma

distribuição mais eqüitativa das oportunidades de emprego e dos salários. Assim, foram golpeados, em grande parte, alguns dos fundamentos do poder de várias direções do sindicato, as quais, por meio de mecanismos de troca de favores e intimidação, mantinham o controle da organização da categoria em detrimento dos interesses de uma vasta parcela de trabalhadores.

Em forma de considerações finais, a partir da experiência entre comunistas e estivadores, retomei uma questão recorrente na historiografia: as relações entre lideranças e “trabalhadores de base”. Tais relações foram muitas vezes enfocadas em uma longa tradição de análise pelo prisma de conceitos normativos de autonomia e heteronomia de classe, o que determinou em grande medida a escolha de determinados recortes cronológicos. Apesar de diferentes abordagens e interpretações recentes escaparem cada vez mais a essa tentação normativa, ainda exerce grande peso um enquadramento genérico da experiência da classe operária em blocos cronológicos caracterizados pela dualidade autonomia-heteronomia.

Em linhas gerais, as duas primeiras décadas do século XX teriam sido uma espécie de “época de ouro” do movimento operário, marcado pela recusa à sua incorporação nas “instituições integrativas dominantes” da sociedade. Partidos políticos, leis e arena jurídica, disputas eleitorais, sindicatos burocratizados e autoritários, ideologias centralizadoras e dirigentes sindicais afastados dos interesses dos trabalhadores, lideranças demagógicas e carismáticas, dispositivos materiais e simbólicos de controle e cooptação de classe comporiam um quadro da realidade que, esboçado na Primeira República, ganharia contornos mais nítidos nos anos 1930, até receber sua forma definitiva na “era populista” de 1945 a 1964.

A história do movimento operário comportaria diferentes fases que, em sua sucessão, teriam sido responsáveis por um crescente declínio da força dos trabalhadores e da passagem da autonomia à heteronomia de classe. A “fase heróica” do movimento operário, assinalada por uma suposta predominância anarquista nas duas primeiras décadas do século, seria suplantada pelos primeiros ensaios corporativistas no imediato pós-1930. Mas nesse momento os

trabalhadores revelariam ainda alguma “potencialidade autonomista” para recusar a oficialização dos sindicatos junto ao Ministério do Trabalho. Contudo, a repressão estado-novista e as instituições trabalhistas teriam, finalmente, concluído um projeto estatal vitorioso de absoluto controle dos trabalhadores.

De um lado, os “anos populistas” estariam pontilhados por conjunturas de aquiescência à estrutura sindical oficial. De outro, por crises de tensão entre a “espontaneidade das bases” e a calculista racionalidade comunista. Esta foi acusada de canalizar o radicalismo das bases para fins políticos que teriam redundado em uma paradoxal conformação com o projeto estatal na medida em que parte deste serviria aos propósitos das lideranças de esquerda.

Os limites do jogo de reciprocidades entre trabalhadores e governo durante esse período seriam desmascarados pelo Golpe de 1964. Somente com o “novo sindicalismo” do final dos anos 1970 é que seriam vislumbradas as esperanças de que estaria esgotada a oscilação pendular de parte da nossa história republicana entre populismo e autoritarismo, tornando-se evidentes os sinais de autonomia do movimento operário.

Em síntese, autonomia torna-se em alguns trabalhos um conceito referido às lutas operárias à margem de qualquer institucionalidade que não seja produto da criação original dos próprios trabalhadores.²³

²³ Vale ressaltar que estudos sobre a escravidão deram passos significativos no enfrentamento dessa questão. Parte da historiografia operou com conceitos de liberdade e autonomia escravas a partir de noções fixas sobre trabalho escravo e “trabalho livre”. Liberdade e autonomia adquiriam sentido apenas em lutas que visassem o fim do sistema escravista, impusessem uma noção de propriedade absolutamente oposta à dos senhores e fossem travadas à margem de quaisquer instituições jurídicas. Entretanto, diversos trabalhos revelam que liberdade e autonomia adquiriam múltiplos significados para os escravos no interior da própria escravidão. Gerir seus próprios negócios e os do senhor, negociar na justiça os termos das relações entre cativos e proprietários de escravos e lutar pela liberdade na arena jurídica não foram práticas heterônomas de legitimação da escravidão. Portanto, seria excessiva heresia sugerir que a opção dos estivadores em se aliarem a personagens, projetos e instituições corporativistas foi uma escolha que, ao invés de limitar, lhes permitiu ampliar sua esfera de autonomia em relação ao mundo do trabalho? Ou, como está na moda liberal acusar, tudo isso não passaria de “reabilitação do getulismo”? Sobre os estudos responsáveis por uma revisão da experiência escrava, cf. Chalhoub, Sidney. *Visões de liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo, Companhia das Letras, 1990;

Esse quadro é certamente uma sinopse muito simplificada de parte de uma longo percurso da historiografia sobre a classe operária no Brasil.²⁴ O que pretendi com esse esboço foi enfatizar que há uma enraizada tradição de análise que, ao proclamar 1930 como um divisor de águas do movimento operário, cristalizou uma periodização a partir de noções fortemente valorativas. Ainda são poucos os estudos que procuram analisar trajetórias históricas que não terminem ou comecem no canônico marco da revolução de 1930, o alfa-ômega da história dos trabalhadores.

Esse trabalho não se furtou também à análise sincrônica da experiência operária, dissecando-lhe as características a partir das relações entre os trabalhadores de uma mesma categoria, entre estes, seus patrões e outros grupos operários, além das conexões entre a organização do trabalho e as ideologias “disponíveis”. No entanto, sua ênfase encontra-se na diacronia.²⁵ Busquei estender a investigação a um longo período que permitisse avaliar as difíceis correlações entre continuidades e descontinuidades históricas antes e depois de 1930. A abordagem em torno do encontro entre cultura do trabalho e movimento operário, duas faces da mesma moeda, permitiu acompanhar o movimento pendular entre rupturas e persistências.

Cabe assinalar que a cultura do trabalho não foi tratada como uma estrutura fora do fluxo contínuo do tempo, passível de ser decifrada apenas por meio de uma abordagem sincrônica. Certos valores culturais, como o da valentia, por exemplo, foram reproduzidos na ação em momentos de flagrantes transformações históricas, sobretudo depois que o sindicato dos estivadores

Mendonça, Joseli Maria Nunes. *Entre a mão e os anéis: a lei dos sexagenários e os caminhos da abolição no Brasil*. Campinas, Editora da Unicamp, 1999; Xavier, Regina C. *A conquista da liberdade. Libertos em Campinas na segunda metade do século XIX*. Campinas, CMU-Editora da Unicamp, 1996; Lara, Silvia H. “Trabalhadores escravos”. *Revista Trabalhadores*. Campinas, Prefeitura Municipal de Campinas/Fundo de Assistência à Cultura, n. 1, 1986.

²⁴ Retomo tais questões de modo mais apropriado no final do trabalho.

²⁵ Na formulação de E. P. Thompson, a classe existe e só pode ser melhor apreendida no tempo, não havendo classe se determos a história em um dado momento, escapando à análise ao tentarmos imobilizá-la em um ponto fixo do tempo para deslindar seus elementos constitutivos. Thompson, E. P. “Prefácio”, in: *A formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.

conquistou o *closed shop*. O significado de “operários sem patrões” era igualmente reforçado na medida em que a categoria amplificava seu controle da organização do trabalho.

Esses valores foram cruciais para que os trabalhadores atribuíssem significados específicos para certos eventos, tal como a mudança do regime político no pós-1930, que não deixou de ser submetido ao escrutínio de seus esquemas culturais. Transformações aparentemente exteriores ao grupo social eram resignificados de acordo com a maneira pela qual eram culturalmente orquestrados. Assim, certos projetos políticos não tiveram a eficácia aculturante que seus formuladores pretendiam alcançar.

Mas, se determinados acontecimentos eram ordenados por valores culturais, que se reproduziam no processo histórico, por outro lado tais valores também sofriam rearranjos em circunstâncias que não se conformavam inteiramente aos significados que lhes eram atribuídos pelos trabalhadores ou por parte deles. Assim, mais uma vez, as noções compartilhadas de valentia e de “operários sem patrões” foram sofrendo alteração em seus sentidos originais a partir de um conjunto de relações sociais e de poder, fazendo com que essas noções fossem reordenadas no processo histórico.²⁶

Talvez pudéssemos levantar ainda a hipótese de que o entusiástico e comemorativo apoio de muitos trabalhadores do porto à Aliança Liberal fosse o resultado da percepção de que se abria um campo de possibilidades para a reprodução e, ao mesmo tempo, fortalecimento de categorias culturais vinculadas ao trabalho.

Todavia, o que pretendo sugerir é que os alinhamentos políticos não foram a consequência lógica de uma “autonomia de classe” ou de uma “falsa consciência”, mas de escolhas conscientes diante de um dado repertório de opções. Cabe esclarecer, então, os significados atribuídos aqui aos termos “escolha” e “opção”, articulando-os a determinados procedimentos analíticos que orientaram este trabalho.

²⁶ Adapte mais ou menos livremente a hipótese do antropólogo Marshall Sahlins de que a cultura é reordenada na ação e os eventos são organizados pela cultura. Cf. *Ilhas de história*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 1990.

Muitas abordagens “macroscópicas” têm sido criticadas por tratar o devir histórico de maneira evolutiva, teleológica e determinista, condicionando-o a fatores estruturais, ou a categorias supra-individuais dotadas de realidade e autonomia próprias. Assim, os grupos sociais e suas ações manifestam-se apenas no interior de um processo histórico global e pré-definido por seus resultados. A ação entra em conta apenas quando parece ser a realização e a representação de uma ordem preestabelecida. Trata-se de uma apropriação não-histórica da ação, fundamentada no argumento de que as circunstâncias e os eventos exercem efeitos apenas como reprodução de esquemas estruturais pré-existentes.²⁷ As categorias explicativas funcionam, em geral, como tipologias que decidem acerca da pertinência dos fenômenos sociais, de forma que o aporte empírico assume o caráter de exemplos ilustrativos ou retóricos, em correspondência com tipos representativos.²⁸

A saída para essas armadilhas não se esgota, porém, na mudança da escala de observação do macro para o microhistórico. Não se trata simplesmente de uma questão ótica, de acordo com a natureza da objetiva. Toda análise, qualquer que seja sua dimensão, é sempre uma redução que retém do objeto apenas alguns de seus aspectos.²⁹ Certamente, a alteração do tamanho dos objetos de estudo transforma também sua forma e sua trama na medida em que “a escolha de uma escala particular tem como efeito modificar a conformação e a organização dos objetos”.³⁰ Muitos estudos que optaram pela redução da escala puderam observar melhor e de modo aprofundado certos fenômenos que não foram visualizados pelo telescópio, corrigindo muitas distorções óticas de seus usuários.

Mas como argumentou Maurizio Gribaudi, o problema não se resume à redução do objeto de investigação a uma cidade, a uma comunidade, a um indivíduo ou a um grupo social bem delimitado no

²⁷ Recorro novamente a algumas formulações de Sahlins. Cf. *Historical metaphors and mythical realities*. The University of Michigan Press, Ann Arbor, 1985.

²⁸ Cf. Gribaldi, Maurizio. “Escala, pertinência, configuração”, in: Revel, Jacques (org.). *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1998, pp. 121-49.

²⁹ Levi, Giovanni. “Comportamentos, recursos, processos: antes da ‘revolução’ do consumo”, in: *Ibid*, p. 203.

³⁰ Lepetit, Bernard. “Sobre a escala na história”, in: *Ibid*, p. 100.

tempo e no espaço em contraposição às macroescalas, tais como histórias nacionais, “grandes personagens” ou sujeitos coletivos. A irredutível oposição entre as escalas pode ser uma pista falsa diante de um problema mais pertinente: “a formalização causal dos fenômenos sociais”. O desafio está em entender o processo histórico como um campo aberto de possibilidades, imprevisível e não necessariamente linear. A noção de imprevisibilidade e incerteza é crucial para o problema da formalização causal, pois

“se um processo evolui de maneira não previsível, isso significa que os fatores que favoreceram a concretização de uma solução de preferência a outra são contextuais; estão ligados à especificidade de escolha e de dinâmica que se atualizaram num momento e num lugar particulares”.³¹

É neste sentido que ganha força o problema das escolhas individuais e sociais. As ações humanas passam a ter peso decisivo na investigação de grupos bem delimitados no tempo e no espaço. Trata-se de recompor as complexas redes de interação entre os indivíduos e o meio que os cerca para compreender suas preferências e estratégias de ação. Os itinerários e os mecanismos interativos de que lançam mão, sem dúvida, não têm dinâmica autônoma, pois devem ser analisados em sua relação com estruturas sociais normativas. Todavia, essas estruturas não emergem como agentes ou realidades que se desenvolvem à revelia dos indivíduos e grupos sociais.

Os sistemas de regras e sanções são pontilhados de incoerências, ambigüidades e porosidades que permitem aos atores sociais a tomada consciente de decisões para agir de acordo com um *quantum* determinado de opções e informações. Como há discrepâncias entre as restrições dos sistemas normativos, “um indivíduo tem um conjunto diferente de relacionamentos que determina suas reações à estrutura normativa e suas escolhas com respeito a ela”. Assim, a ação social resulta de freqüente negociação, escolhas e decisões frente ao poder normativo, oferecendo diferentes

³¹ Gribaudi, *op. cit.*, p. 129.

possibilidades de interpretação.³² Tais noções de escolha e estratégia de ação talvez guardem um racionalismo exacerbado, mas “introduz um tipo de situação que a historiografia clássica reservava às elites”.³³

A noção de contexto sofre, assim, reformulação. Ao contrário do contexto unificado, homogêneo e abstrato no interior do qual se moveriam os agentes sociais, o historiador pode operar com uma pluralidade de contextos correspondentes à multiplicidade de experiências, interesses e representações sociais. Nesta perspectiva, a operação histórica torna-se mais rica na medida em que os recursos empíricos não são acionados como ilustração de tipicidades. Se se trata de dar conta da diversidade de comportamentos de acordo com sua variabilidade no tempo e com os mecanismos interativos que lhes dão forma e conteúdo, as fontes históricas adquirem a função de tornar mais complexo o objeto de estudo, de “testar” antigos modelos de interpretação e de “situar a análise no plano dos mecanismos que geram os comportamentos”. Nesse caso, a abordagem e a argumentação se constroem não a partir dos modelos *já* estabelecidos, mas dos próprios recursos empíricos.³⁴

A “história vista de baixo” tem sido um campo fértil para esse tipo de abordagem. Vários historiadores têm procurado em um emaranhado de fontes os significados que homens e mulheres anônimos imprimiram às suas vidas, não os impedindo de criarem e manifestarem representações e atos nem sempre congruentes com os termos dominantes. Sujeitos a rearranjos e submetidos a freqüentes negociações e concessões, tais termos não conseguem plasmar uma

³² Levi, Giovanni. “Sobre a micro-história”, in: Burke, Peter (org.). *A escrita da história: novas perspectivas*. São Paulo, Editora da Unesp, 1992, p. 149.

³³ Grendi, Edoardo. “Repensar a micro-história”, in: Revel, *op. cit.*, p. 253. Foi essa a perspectiva de E. P. Thompson em seus estudos sobre a cultura popular inglesa no século XVIII, levando-o a compreendê-la não “como uma formação involuntária à maneira de um dado geofísico”, mas a partir do “aspecto ativo, voluntarista, criador de valores da cultura popular: o povo faz e refaz sua própria cultura”. “Modos de dominação e revoluções na Inglaterra”, in: *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas, IFCH/Unicamp, s.d., p. 136.

³⁴ Gribaudi, *op. cit.*, p. 133.

visão de mundo com total abrangência e persuasão em todos os aspectos, lugares e experiências da vida dos trabalhadores.³⁵

Entretanto, como os “de baixo” deixaram poucos registros sobre suas vidas, muito pouco sabemos também sobre “o que eles realmente pensavam”. Mas tentei de alguma forma “ouvi-los falar” sobre uma parte de suas experiências a partir de uma série de fontes que, raramente, tiveram a intenção de ser a expressão de sua própria voz.

³⁵ A esse respeito são sugestivas as noções de E. P. Thompson sobre hegemonia. Cf. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo, Companhia das Letras, 1998, pp. 77-9.

VOLUME I

O CONTROLE OPERÁRIO:
TRABALHADORES “SEM” PATRÕES

PARTÉ I

OS OPERÁRIOS DA CONSTRUÇÃO CIVIL

Capítulo 1

Artistas, Construtores e Engenheiros

Durante as duas primeiras décadas deste século, os trabalhadores da construção civil formaram um grupo chave no movimento operário de Santos, manifestando grande combatividade e continuidade organizativa. Sua história constituía-se em fonte de orgulho e legitimava a configuração de uma auto-imagem que contrastava com relação aos demais trabalhadores da cidade. Seu elevado senso de dignidade e distinção foi pintado com cores fortes pelo militante Severino Gonçalves Antunha. Segundo suas memórias, os carroceiros acompanhavam descalços os burros no trote, faziam o almoço no meio-fio, junto às sargetas, e tinham que enfrentar a miséria em épocas de seca ou na entressafra; os trabalhadores dos ternos de carregamento de café lidavam com o mesmo problema do trabalho ocasional e tinham que transportar as sacas nos ombros; os portuários empregados da Companhia Docas andavam descalços ou de tamanco, eram dados à bebida e “sofriam um regime de opressão, onde a bajulação e a delação eram os melhores meios de progredir”. Os trabalhadores da construção civil, por sua vez, eram apresentados em toda a sua dignidade, ressaltando uma certa audiência operária às “teorias anarquistas”. Eles

“tinham melhores condições de trabalho: almoçavam na obra, tinham hora de café, trocavam de roupa para trabalhar, andavam calçados. (...) Tinham um índice menor de analfabetos; liam alguma coisa e tinham certas veleidades artísticas. Naquele tempo, as fachadas dos prédios eram bastante enfeitadas ou ornamentadas e mesmo os interiores. Daí o esforço que muitos faziam para adquirir conhecimentos de escultura, modelagem e, principalmente, desenho geométrico, para conhecer escalas e rudimentos de arquitetura. Era natural que

nessa classe, construção civil, surgissem líderes que deram início ao movimento sindical de Santos.

"(...) O período áureo foi o da Federação Operária, (...) localizada num enorme salão. (...) Ali era a sede de vários sindicatos liderados pela Construção Civil. Tinha escola noturna, onde se aprendia um pouco de tudo; alfabetização, desenho, teatro, sociologia, política... numa enorme vontade de saber, sem precedentes na cidade. Havia um salão de leitura, com jornais, como: 'A Lanterna', a revista 'Blanca', e muitos outros de São Paulo, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Barcelona, etc.

"Obras como 'El Hombre y la Tierra', de Reclus, editada pela Escola Moderna de Ferrer, a 'Grande Revolução', de Kropotkine, e obras de Tolstoi, Bakunine, Maximo Gorki, Sebastião Faure e outros escritores revolucionários, assim como obras sobre conhecimentos gerais, didáticos de todos os matizes e literatura geral. Era, enfim, uma corrida sem precedentes, em busca de cultura. Era belo, grandioso mesmo, ver homens de mãos calejadas segurando, desajeitadamente, o lápis ou o tira-linhas. Muitos, já maduros, com cabelos grisalhos ou lusentes calvas. Outros, mais moços, com gravatas borboleta e bastas cabeleiras, com tinturas literárias e poses oratórias, viviam discutindo, discursando e ensinando o que sabiam. Adolescentes, na maioria serventes de pedreiros, aderiam a essa maratona. Alguns jovens que se dedicavam especialmente ao teatro amador, davam um colorido alegre às reuniões.

"Domingos Alexandre, mais tarde Sílvio Floreal, citado por Afonso Schmidt em várias de suas obras, foi fruto dessa Academia. Publicaram-se alguns jornais de vida efêmera, com sala de aula, auditórios, etc."¹

¹ "Memórias de Severino Gonçalves Antunha". Santos, junho de 1968 *apud* Rodrigues, Edgar. *Nacionalismo & cultura social, 1913-1922*. Rio de Janeiro, Laemmert, s.d., p. 127.

Os trabalhadores do setor de edificações da construção civil desfrutavam de uma posição privilegiada nas primeiras décadas do século. Eram operários qualificados que se consideravam “artistas”, termo adotado na época pelos próprios pedreiros, canteiros, pintores, frentistas, estucadores, marmoristas, ladrilheiros, carpinteiros e outros. Seu ofício conferia uma relativa independência e possibilitava uma mobilidade e desenvoltura não permitidas pelos grandes estabelecimentos fabris. Frequentemente submetidos às pulsações sazonais de sua atividade, tais operários não viviam em meio à uniformidade monótona e à atmosfera confinada, hierárquica e sufocante das fábricas.² Esses artífices beneficiavam-se também, em grande medida, das condições de um processo de trabalho em que não havia o predomínio do maquinário a ditar o ritmo da produção, constituindo um dos núcleos profissionais que melhor associou qualificação técnica do trabalho e organização coletiva.

Assim, os trabalhadores em edificações, em particular, haviam conseguido organizar-se, manifestar-se e obter significativas vitórias durante a *belle époque*. Em 1907, pedreiros, pintores e carpinteiros – profissionais cujos ofícios eram os mais utilizados nas construções – conquistaram a jornada de 8 horas, após dez dias de greve; dois anos depois, essas mesmas categorias obtiveram o *closed shop* (controle do mercado de trabalho pelo sindicato) e os fiscais da Federação Operária Local de Santos [FOLS] passaram a “exigir um recibo, provando a qualidade de membro do sindicato aos trabalhadores de todos os canteiros de obras, forçando, dessa forma, as empresas a aceitarem apenas operários sindicalizados”; em 1910, foi exitosa uma greve pelo pagamento dos salários no dia 5 de cada mês e, em 1912, conquistaram uma tabela mínima de salário.³

A continuidade organizativa e a combatividade dos trabalhadores deste subsetor haviam sido possíveis graças a dois

² Perrot, Michelle. *Les ouvriers en grève: France, 1871-1890*. Paris, Mouton, 1974, pp. 377-9.

³ Gitahy, Maria Lucia Caira. *Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo-Editora da Unesp/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1992, pp. 64-73; Cezar. “Breve resenha da história do movimento operário desta cidade desde 1904 até 1919”. *Gazeta do Povo*, 23/7/1919.

fatores relacionados: qualificação profissional e existência de vários pequenos empresários no ramo.

1. *Vida de "artistas"*

O primeiro fator diz respeito ao processo de trabalho na construção de edifícios que, como aliás ocorria em outros ramos industriais do período, requeria um apreciável número de trabalhadores qualificados.⁴ O ofício de pedreiro ocupava uma posição estratégica, exigindo do profissional a leitura das indicações dos desenhos traçados para as construções e a perícia no manejo de esquadros, prumos, níveis e outras ferramentas manuais que, em inúmeros casos, lhes pertenciam. Em seguida, encontrava-se em situação de centralidade o ofício de carpinteiro que, além do domínio do conhecimento do desenho, detinha ainda noções de geometria e cálculo matemático. Pedreiros e carpinteiros eram os únicos que tinham

"a concepção global do projeto e da obra acabada; só eles dominam com facilidade as operações mentais de transposição da representação do papel, em plano, para a realidade, e inversamente; só eles têm noções quantificadas das dimensões, formas e volumes".⁵

Os pintores, por sua vez, não deixavam de ser operários qualificados, pois a arte das composições, misturas e tonalidades das tintas podia ser exercida até mesmo de modo secreto a fim de preservar seus segredos profissionais; além disso, podiam desenvolver habilidades estéticas utilizadas na decoração e em jogos visuais. Outros profissionais da construção também eram qualificados, tais como marmoristas e estucadores que, em 1919, conforme tabela a seguir, situavam-se entre os artífices melhor remunerados no Distrito Federal depois dos carpinteiros e pintores, mas apresentavam menor

⁴ Gitahy, Maria L. C. "Os trabalhadores da construção civil na belle époque." *II Congresso Brasileiro de História Econômica*. ABPHE/UFF, Niterói, 13-16 de outubro de 1996.

⁵ Freire, João. *Anarquistas e operários. Ideologia, ofício e práticas sociais: o anarquismo e o operariado em Portugal, 1900-1940*. Porto, Afrontamento, 1992, pp. 87-9.

representatividade em termos quantitativos. Muitos desses “artistas” valorizavam, assim, os estudos de desenho geométrico, conhecimentos de modelagem e escultura, fundando em seus sindicatos e na Federação Operária Local diversos cursos.

TABELA I - Salário Médio Diário dos Trabalhadores da Construção Civil no Distrito Federal, em 1919

Profissão	Salário
Carpinteiro	12\$000
Pintor	10\$000
Marmorista	9\$572
Estucador	(\$000
Pedreiro	8\$565
Canteiro	8\$250
Ladrilheiro	8\$000
Ajudantes	7\$000

Fonte: “Censo de 1920, Vol. V, Salários” *apud* Lobo, Eulalia et al. *Questão habitacional e o movimento operário*. Rio de Janeiro, Editora da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1989, p. 119.

Operários que não atuavam diretamente no setor de edificações tiveram grande importância e força no movimento operário em diferentes cidades nessa mesma época. Era o caso, por exemplo, dos canteiros, operários que trabalhavam com pedras para construção, quer operassem nas pedreiras de onde as extraíam, quer no trabalho de colocação das pedras empregadas em edifícios ou calçamento das ruas. O canteiro era um artesão qualificado, conhecendo princípios de aritmética e geometria, pois o ofício demandava habilidade e qualificação na traçagem, corte e acabamento da pedra e do mármore.

Mas a divisão do trabalho no interior da indústria da cantaria comportava diferentes especialidades profissionais que tornam o termo “canteiro” pouco preciso, uma vez que existiam os ofícios de cavouqueiros, calceteiros, encunhadores, ferreiros, macaqueiros e

ajudantes.⁶ Apesar de suas especificidades no processo de trabalho, os “operários das pedreiras” (canteiros) e os “da rua” (calceteiros) podiam ser contratados por um mesmo patrão e encontrar-se agrupados numa mesma “identidade solidária”:⁷ os “trabalhadores em pedra” que, em Santos, chegaram a fazer parte do Sindicato dos Trabalhadores em Pedra Granito.

Alguns registros apontam que, em determinados momentos, havia escassez de calceteiros e socadores, “serviço que exige habilitação do operário”.⁸ Entretanto, se em cidades como Porto Alegre os calceteiros conseguiram importantes vitórias, como em duas greves ocorridas em 1916, em Santos eles encontravam-se numa situação mais vulnerável: em 1909, por exemplo, entraram em greve pelas 8 horas de trabalho, mas o prefeito demitiu todos os grevistas, sendo a maior parte da categoria empregada pela Câmara Municipal.⁹

Os canteiros propriamente ditos desfrutavam de uma posição mais favorável. Além de artesãos qualificados, eram operários que detinham seus próprios instrumentos de trabalho, tornando mais tênue o vínculo com os proprietários das pedreiras. Muitos eram trabalhadores assalariados, mas também podiam exercer a profissão por conta própria, sendo contratados por tarefa por meio de empreiteiros. Estes encomendavam algum tipo de serviço a ser executado em alguma pedreira, cabendo-lhes quase exclusivamente fornecer aos canteiros o carvão de que precisavam para o preparo das ferramentas. Tais condições permitiam aos operários o seu

⁶ O cavouqueiro ou socador era empregado na extração de pedras, preparação do terreno para a pavimentação e abertura de alicerces; ao encunhador cabia fender as rochas no tamanho adequado à execução dos serviços por meio de cunhas e marretas; o macaqueiro talhava os paralelepípedos para os calçamentos; os ferreiros eram responsáveis pelo reparo das ferramentas e os calceteiros trabalhavam na pavimentação das ruas. Marques, Antônio José. *Os trabalhadores em pedreiras em Ribeirão Pires. A organização sindical dos canteiros e as lutas operárias no começo do século XX*. São Paulo, FFLCH/Universidade de São Paulo, 1996 (dissertação de mestrado), p. 40; Freire, *op. cit.*, p. 98.

⁷ Silva Junior, Adhemar Lourenço da. “Quem construiu o calçamento da Rua da Praia (e de outras tantas ruas do Cone Sul)?”, in: D’ Angelo, Ana Lucia Vellinho (org.). *Histórias de trabalho*. Porto Alegre, Universidade Estadual de Porto Alegre, 1996, pp. 135-7.

⁸ Porto Alegre. “Relatório da Diretoria de Obras do ano de 1897”; *A Federação*. Porto Alegre, 23/10/1926 *apud* Silva Junior, Adhemar Lourenço. “Contribuição a uma ‘história dos de baixo’ do sindicato”. *Estudos Ibero-Americanos*. PUCRS, v. XXI, n. 1, junho 1995, p. 66.

⁹ Gitahy, *Ventos do mar*, *op. cit.*, p. 68.

deslocamento de uma propriedade para outra conforme as condições de trabalho que lhes eram impostas. Os canteiros também consideravam-se “artistas” que buscavam manter a “honra” do ofício, procurando, por exemplo, proibir sua desmoralização no desempenho de uma dada atividade que não lhes competia.¹⁰

A qualificação profissional e as condições de mercado para a venda da força de trabalho dos canteiros foram responsáveis por sua destacada importância no movimento operário. Assim como perdurou por algum tempo entre os artistas do setor de edificações, uma das bases do poder de barganha dos canteiros era a quase ausência de articulação patronal em razão da concorrência entre os proprietários das pedreiras. O recorrente boicote operário a uma empresa poderia resultar no aumento da produção em outras firmas, uma vez que estas encontravam-se em condições de atender aos serviços já contratados pelo proprietário boicotado, além de fornecerem material para os clientes deste último.¹¹

Assim, a União Internacional dos Canteiros de Ribeirão Pires, por exemplo, “sustentou o nível mais alto da luta continuada entre todos os grupos de operários do ABC durante a Primeira República”, mantendo no difícil ano de 1916 uma grande greve naquela cidade.¹² Em Santos, porém, tiveram menos destaque que os operários do setor de edificações no período anterior à Primeira Guerra Mundial, mas foram vitoriosos em algumas campanhas. Em 1913, o sindicato dos canteiros conseguiu que todas as pedreiras, exceto as da Companhia Construtora de Santos, assinassem um acordo que estabelecia o pagamento salarial no dia 5 de cada mês.¹³ No pós-guerra, o Sindicato dos Canteiros e Anexos passou a ter maior influência: conseguiu obter o *closed shop* e alcançou “vitória completa” em uma greve ocorrida em dezembro de 1920 contra todos os proprietários de pedreiras, em um

¹⁰ Marques, *op. cit.*, pp. 10, 42 e 94.

¹¹ *Ibid.*, p. 95.

¹² French, John D. *O ABC dos operários: conflitos e alianças de classe em São Paulo, 1900-1950*. São Paulo-Hucitec/São Caetano do Sul-Prefeitura de São Caetano do Sul, 1995, p. 25; Rodrigues, Edgar. *Trabalho e conflito: pesquisa, 1906-1937*. Rio de Janeiro, Arte Moderna, s.d., pp 194-5.

¹³ Gitahy, *op. cit.*, p. 73.

momento no qual o movimento operário encontrava-se em profundo marasmo em face da forte repressão policial.¹⁴

O conjunto dos operários qualificados, portanto, desfrutava de uma situação mais favorável no mercado de trabalho do que significativas parcelas de trabalhadores da construção pesada e da infra-estrutura urbana.¹⁵ Devido à grande oferta de mão-de-obra, os trabalhadores "sem ofício" encontravam muitas dificuldades e estavam submetidos a terríveis condições de trabalho, sendo em geral contratados por grandes empresas, tais como Companhia Docas, Companhia City e São Paulo Railway, ou pelo setor público, como a Comissão de Saneamento.¹⁶ Se determinadas obras públicas (estradas, docas, canais) certamente requisitavam um excessivo trabalho, por outro lado tarefas repetitivas a cargo de vários ofícios eram passíveis de execução por parte de trabalhadores desqualificados na medida em que iam sendo realizadas.¹⁷

Ao contrário desses trabalhadores submetidos a empresas de grande porte, muitos operários do setor de edificações exerciam sua profissão em obras por encomenda, que foram a forma mais comum de construção nesse período, contando com grande número de pequenos empreiteiros e mestres de obras da construção habitacional, geralmente vulneráveis às greves.¹⁸ A estrutura dos negócios dessa

¹⁴ "Aos operários das pedreiras! E aos demais trabalhadores!". *Gazeta do Povo*, 29/10/1920.

¹⁵ Conforme descreveu em Lisboa um trabalhador português, João Lampreia, que havia trabalhado nas obras de saneamento da Bahia, os operários recebiam baixos salários e não tinham qualquer garantia de segurança no trabalho. "A emigração para o Brasil". *A Voz do Operário* (Lisboa), 22/9/1912. Todos os jornais operários de Portugal aqui citados fazem parte do acervo do Arquivo de História Social pertencente à Biblioteca Nacional de Lisboa.

¹⁶ Gitahy, "Os trabalhadores da construção civil na belle époque", *op. cit.* Em Belo Horizonte, os trabalhadores da construção civil estavam fortemente concentrados na cidade, mas não se caracterizaram como uma grande força e capacidade mobilizatória em razão, sobretudo, de sua ligação com a prefeitura e o Estado, os principais empregadores. Dutra, Eliana de Freitas. *Caminhos operários nas Minas Gerais*. São Paulo, Hucitec, 1988, pp. 199-200.

¹⁷ Sobre essa questão, cf. Ball, Michael. "O desenvolvimento do capitalismo na provisão da habitação". *Espaço & Debate*, n. 36, 1992, p. 24.

¹⁸ As empresas de construção eram na sua grande maioria pequenas. Em São Paulo, de acordo com o Censo de 1920, entre 331 empresas, 297 empregavam menos de 20 trabalhadores e apenas 5 empregavam mais de 100. Cf. Fausto, Boris. *Trabalho urbano e conflito social, 1890-1920*. São Paulo, Difel, 1977, p. 132.

indústria constituía-se, portanto, no segundo fator capaz de explicar a maior continuidade organizativa e combatividade dos trabalhadores deste subsetor. Como assinalou o historiador Sheldon Maram, esses pequenos homens de negócios assumiam contratos com prazos fixados para a entrega das obras e recebiam o pagamento somente depois do trabalho concluído. Portanto,

“qualquer demora significava que o empreiteiro teria de iniciar o pagamento das dívidas assumidas com os fornecedores de material e trabalho através da descapitalização de seus poucos bens de capital. Um abandono de emprego poderia resultar na perda do contrato ou na falência. Além disso, era comum o empreiteiro, ao contrário do que acontecia com o grande empregador de trabalho industrial não qualificado, não conseguir substituir seus operários durante uma greve, pois nas épocas de prosperidade havia uma alta procura e uma baixa oferta dos trabalhadores qualificados em construção, especialmente os tão essenciais pedreiros. Por conseguinte era economicamente vantajoso para o empreiteiro resolver as questões operárias o mais rapidamente possível”.¹⁹

Com efeito, as firmas empreiteiras de menor porte acabavam por aceitar, uma após outra, as condições estabelecidas pelos sindicatos da construção civil ou pela Federação Operária Local de Santos a fim de evitar ou encurtar as greves.²⁰ De acordo com as memórias de Severino Antunha,

“os trabalhadores da construção civil tinham uma tática de luta especial. Faziam as greves parciais, o que ocasionava rivalidades na classe patronal e consequentemente enfraquecimento. Eles não suportavam, por muito tempo, ver algumas obras paradas e outras

¹⁹ Maram, Sheldon Leslie. *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro, 1890-1920*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1979, pp. 51-2.

²⁰ Gitahy, *op. cit.*

trabalhando. A conquista das 8 horas para a construção civil em Santos, primeiro, no Brasil depois, processou-se dessa forma”.²¹

A garantia da manutenção dessa jornada contra o abuso do recurso das horas-extras que, na concepção da categoria era responsável pela degradação da saúde e dignidade do trabalhador, dependia em grande medida do controle do mercado de trabalho pelos sindicatos, sendo os seus fiscais admitidos no interior das obras.²² Um documento da categoria assim ressaltou o significado das duas conquistas, enfatizando a criação de empregos para mais 300 trabalhadores:

“(...) onde trabalhavam quatro [operários] dez horas por dia, tem que trabalhar cinco, oito horas cada um – 40 horas de produção. Assim é que, se a classe da construção tinha 1.500 homens, hoje precisa ter 1.800 homens. (...) Agora com o reconhecimento dos sindicatos, vai acabar o abuso dos patrões com os pagamentos feitos à sua vontade, os salários conforme entendem. Somos uma força hoje (...) todos têm que se associar, assim acaba o ódio contra o sócio do sindicato, porque todos somos [sócios] agora”.²³

Neste sentido, as organizações da categoria podiam impor regras restritivas à produção para regulamentar a oferta de trabalho, proteger certos ofícios, especificar o número de trabalhadores para realizar uma determinada tarefa, indicar a quantidade de aprendizes e ajudantes que podiam ser contratados, limitar o poder dos patrões na demissão de empregados e permitir a presença de delegados sindicais nas obras para inspeção das condições de trabalho e para assegurar que somente os sindicalizados haviam sido engajados nos serviços.

O *closed shop* estendia-se ainda para fora dos limites da cidade. No certificado expedido pelo Sindicato dos Canteiros de

²¹ “Memórias de Severino Gonçalves Antunha”, *op. cit.*, p. 361.

²² Gitahy, *op. cit.*, pp. 18-9.

²³ A *Tribuna*, 7/6/1909 *apud Idem*, *Ventos do mar*, p. 156.

Santos, por exemplo, estava impresso que “o companheiro Antonio Rodrigues Julião tem pertencido a esta seção como sócio. Tendo de ausentar-se desta cidade, lhe damos a presente para ele ser reconhecido em todas as localidades como bom companheiro”.²⁴ Essa prática ultrapassava até mesmo o âmbito nacional e os limites continentais da América do Sul. Havia contatos, por exemplo, entre canteiros do Rio de Janeiro e de Portugal, sendo trocadas correspondências advertindo que não deveriam ser aceitos como operários os que comparecessem em outra cidade sem o certificado expedido pelo sindicato de origem. Esses “passes” reforçavam laços internacionais de solidariedade e eram medidas que visavam controlar a abundância de oferta da força de trabalho em diferentes cidades.²⁵

Em Santos, o controle do mercado de trabalho não esteve desde o início do século fechado exclusivamente aos “artistas” por meio de sindicatos profissionalmente diferenciados, conforme ocorria em Belo Horizonte, em 1913, quando ainda havia sindicatos organizados separadamente por ofício (pedreiros, pintores, carpinteiros e serventes).²⁶ Ao contrário, todas essas categorias sempre procuraram formar uma única organização profissionalmente articulada por ramo econômico, sem deixar de agregar os numerosos serventes, submetidos a tarefas menos qualificadas e mais pesadas. O setor combativo da categoria era certamente o dos trabalhadores qualificados que, em geral, tomavam a iniciativa de criar organizações

²⁴ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro [ANRJ]. *Processo de expulsão de Antonio Rodrigues Julião*, IJJ7, 139, 1920.

²⁵ Silva Junior, *Quem construiu o calçamento da rua da Praia*, *op. cit.*, pp. 146-7. Em 1912, o Sindicato dos Estucadores e Pedreiros do Rio de Janeiro oficiava ao Sindicato da Construção Civil de Lisboa sobre a “conveniência de serem estabelecidas estreitas relações entre as nossas associações, pois muito podeis concorrer para o engrandecimento deste sindicato, fazendo dele uma larga propaganda, principalmente entre os camaradas que para cá vêm (...). É bem sabida a dificuldade entre nós de chamar ao nosso grêmio aqueles que de Portugal vêm para o Rio”. *O Sindicalista* (Lisboa), 21/7/1912. Esses mesmos valores de solidariedade, dignidade e autonomia profissionais encontravam-se desde o final do século passado entre os chapeleiros, operários qualificados que também lutavam pelo *closed shop* em escala internacional. Cf. Hall, Michael McDonald. *Os chapeleiros: notas e hipóteses*, s. l., agosto de 1988 [texto datilografado].

²⁶ Marques, *op. cit.*, p. 72.

operárias e difundir o “credo libertário”.²⁷ No entanto, desde o início do século eles não deixaram de fazer apelos aos trabalhadores não qualificados para que juntos formassem um mesmo sindicato. Além disso, em diversas greves, as condições de vida e de trabalho dos serventes sempre estiveram na pauta de reivindicações da categoria.

Em 1904, pedreiros, carpinteiros, pintores, canteiros e serventes fundaram a Sociedade Primeiro de Maio, que no ano seguinte passou a aglutinar categorias de outros ramos industriais.²⁸ Nos anos seguintes, a organização da categoria adotou diferentes denominações, tais como Sindicato dos Pedreiros, Pintores, Carpinteiros e Serventes e União de Artes, Ofícios e Anexos, embora desde a Primeira Guerra e, sobretudo, nos anos 1920 e 1930, passasse a adotar também a denominação mais abrangente de Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil.

Assim, os “artistas” consideravam que se todos os ofícios estivessem unidos em uma única entidade, as greves poderiam ser vitoriosas, os salários mais elevados e os códigos de conduta reforçados, buscando então eliminar a organização isolada de ofícios ciosos em relação às suas distintivas características e prerrogativas. A tendência à “amalgamação” de diferentes ofícios no interior do ramo pode ter sido o resultado de orientações ideológicas do sindicalismo revolucionário. No primeiro Congresso Operário Brasileiro, realizado em 1906, seus participantes chegaram à conclusão de que o sindicato de ofício exclusivo não era o meio mais eficiente de organização, recomendando a formação de sindicatos por ramo industrial, o que foi reforçado pelo Terceiro Congresso Operário, em 1920.²⁹

²⁷ Processos-crime, imprensa, prontuários da Delegacia de Ordem Política e Social de São Paulo indicam essa presença preponderante de operários qualificados na linha de frente da categoria.

²⁸ Cezar. “Breve resenha do movimento operário desta cidade, desde 1904 a 1919”. *Gazeta do Povo*, 30/4, 10, 12 e 22/7/1919; Gitahy, *op. cit.*, pp. 61-4.

²⁹ Rodrigues, *op. cit.*, p. 320; Simão, Azis. *Sindicato e estado*. São Paulo, Dominus, 1966, p. 192. A CGT francesa, sob influência de Victor Griffuelhes, passou a considerar desde 1900 que a entidade deveria ultrapassar o quadro das federações de ofício a fim de organizar federações de indústria, o que foi se impondo com a progressiva divisão do trabalho e com o sensível avanço tecnológico industrial. Em 1906, a CGT decidiu, então, não mais admitir em suas fileiras senão federações por indústria. Assim, no setor da construção, as Federações dos Pedreiros, dos Operários da Pedra, da Pintura e dos

Essa tendência certamente estava assentada também nas mudanças ocorridas na indústria da construção, conforme verificaremos mais adiante. Por muito tempo, o grande volume das construções foi feito por meio da utilização de serras, martelos e colheres de pedreiro nas mãos de muitos homens qualificados, permanecendo a indústria sob a competição baseada no *labor-intensive*. Entretanto, verificou-se desde o final do século passado o avanço da construção para fins especulativos, sob controle de empresas que procuravam diluir as tarefas de determinados ofícios em atividades simples, repetitivas e executadas por trabalhadores sem qualificação e que eram, anteriormente, desenvolvidas por artesãos.³⁰ Esse processo foi certamente mais acelerado nas obras de infraestrutura urbana, submetidas a grandes empresas privadas ou ao poder público. Neste sentido, fazia-se premente a proteção do emprego, a luta para evitar a concorrência no mercado de trabalho entre os operários desqualificados e a ameaça potencial de que estes pudessem em alguns serviços substituir os “artistas”.³¹

Como já foi assinalado, os trabalhadores da construção não se limitaram apenas a defender seus próprios interesses, mas

Carpinteiros uniram-se em 1907 na Federação da Construção. Cf. Dreifus, Michel. *Histoire de la C.G.T.* Bruxelles, Éditions Complexe, 1995, pp. 39 e 70-1.

³⁰ Cf. Ball, *op. cit.*, p. 23. Nos Estados Unidos, onde a tecnologia no setor da construção encontrava-se em plena expansão desde o final do século passado, as edificações passaram a utilizar madeira padronizada e vigas de aço, e os construtores especulativos começaram também a erguer grandes sistemas de casas uniformes. Cf. Montgomery, David. *The fall of the house of labor*. Cambridge, Cambridge University Press, 1995, pp. 56-7.

³¹ Apesar da grande diferença entre o desenvolvimento tecnológico da indústria metalúrgica e da construção civil, são sugestivas as observações de David Montgomery sobre os trabalhadores qualificados da metalurgia e da siderurgia nos Estados Unidos ao fim do século XIX. As mudanças verificadas no interior da indústria e a ofensiva patronal colocaram para os sindicalistas a necessidade de “amalgamar” todos os ofícios que tinham conexão entre si, mas desde 1880 se observou uma divisão e uma tendência a excluir os trabalhadores comuns (desqualificados) que aumentavam sensivelmente a cada ano, ameaçando a antiga posição desfrutada pelos artesãos qualificados. Montgomery, *op. cit.*, capítulo 1. A Amalgamated Association permaneceria ainda no final do século passado uma organização de trabalhadores qualificados, o que enfraquecia seu poder nas unidades de produção que não apenas empregavam maior número de operários sem qualificação, como também se organizavam sob uma enorme concentração econômica oligopolista, o que por volta de 1910 forçaria a Association a eliminar de suas bases o critério exclusivo de recrutamento fundamentado na qualificação profissional de seus membros. Cf. Brody, David. *Labor in crisis: the steel strike of 1919*. Philadelphia, University of Illinois Press, 1987, capítulo 1.

procuraram apoiar e organizar todo o movimento operário santista, constituindo-se no bastião do sindicalismo de ação direta alicerçado em organizações federativas, tal como a FOLS, fundada em 1907.³² Sua continuada propensão no sentido de buscar o apoio da maioria da classe trabalhadora contraria as interpretações segundo as quais determinados ofícios qualificados tendiam invariavelmente a se fechar em um sindicalismo de conscientes “minorias militantes” e não de “grandes massas inconscientes”.³³

A FOLS certamente defendia que as entidades a ela filiadas fossem constituídas de indivíduos com espírito de luta e conscientes dos “verdadeiros objetivos” dos sindicatos. Tal orientação, porém, parecia fazer parte muito mais da retórica do que do exercício real de seus militantes. Conforme observou Jacques Julliard, o “sindicalismo minoritário” não deixou de “fazer apelo, por um paradoxo aparente, à ação das massas”, não exprimindo apenas a ideologia de um pequeno punhado de anarquistas sem profundas ligações com amplas bases operárias.³⁴

Essa inserção dos trabalhadores da construção civil no movimento operário e no seio do sindicalismo revolucionário não era obviamente monopólio dos operários santistas. Eles ocuparam um lugar de primeiro plano na CGT francesa, onde sua federação era particularmente militante, ocorrendo o mesmo em outros países, tais como Suécia, Países Baixos, Alemanha, Grã-Bretanha e Portugal.³⁵ Tem-se afirmado que esse foi um fenômeno determinado por uma fase da industrialização em que se teria verificado a predominância de pequenas indústrias de base artesanal, sendo o “anarquismo” a ideologia de uma classe operária em formação e que se encontrava

³² Para um maior aprofundamento sobre o sindicalismo revolucionário em Santos, cf. capítulo 5.

³³ Em sua análise sobre os canteiros de Ribeirão Pires, John French defende essa tese, afirmando que somente a partir da greve de 1917 os anarquistas passariam a rejeitar seriamente “o argumento da inutilidade da luta operária sem o apoio da maioria”. French, *op. cit.*, p. 28.

³⁴ Julliard, Jacques. *Autonomie ouvrière: études sur le syndicalisme d'action directe*. Paris, Gallimard, 1988, p. 43.

³⁵ Linden, Marcel van der e Thorpe, Wayne. “Essor et déclin du syndicalisme révolutionnaire”. *Le mouvement social*, n. 159, avril-juin 1992.

mais nas oficinas do que nas grandes indústrias.³⁶ Assim, o sindicalismo de ação direta teria sido a tradução no movimento operário das evoluções técnicas da industrialização, correspondendo a um sindicalismo de ofício e à autonomia profissional de artesãos qualificados, o que apenas seria suplantado a partir da Primeira Guerra, com a emergência do “sindicalismo de massa”, organizado por empresa.³⁷

Apesar do forte determinismo etapista dessa interpretação, o apelo à ação direta teve forte audiência entre trabalhadores como os da construção civil em razão da natureza de seu ofício e à forma pela qual estava organizada a indústria desse setor. Conforme argumentaram Marcel Linden e Wayne Thorpe, os trabalhadores ocasionais, particularmente os operários da construção civil e os portuários, tiveram peso considerável na composição do sindicalismo revolucionário europeu. Atividade profissional episódica, freqüentes mudanças de empregadores, de local de trabalho e, por vezes, de residência constituíam fatores não desprezíveis para a adesão às formas de luta fundadas na ação direta.

Empregados sob contrato em diferentes canteiros de obras, os operários da construção encontravam-se em condições mais ou menos semelhantes às de outros trabalhadores ocasionais. Assim, em primeiro lugar, trocavam freqüentemente de trabalho e não estavam ligados a qualquer tipo de emprego bem definido. Segundo, por não estarem engajados nos serviços por contratos de longo prazo e vinculados a um empregador específico, viam-se livres dos constrangimentos que caracterizavam os trabalhadores com fortes e permanentes vínculos empregatícios. Terceiro, as reivindicações

³⁶ Rodrigues, Leôncio Martins. *Trabalhadores, sindicatos e industrialização*. São Paulo, Brasiliense, 1974, p. 59. Bóris Fausto sugere que o anarquismo no Brasil foi o resultado do papel ideológico representado pelos imigrantes e da relativa similaridade do estágio do desenvolvimento do capitalismo industrial nos seus países de origem e na América Latina. Fausto, *op. cit.*, p. 67.

³⁷ Para uma crítica a essas teses, cf. Julliard, *op. cit.*, pp. 11-37. O autor argumenta que as opções e práticas operárias não são meras derivações de condicionamentos externos à classe, de modo que a experiência operária não é um movimento simples de causa e efeito, mas uma questão cultural e uma resposta permanente ao sentimento de dependência que se exprime em condições técnicas diferentes por meio de distintas formas de organização e disposições mentais.

esbarravam no problema do curto espaço de tempo dos contratos para o término das obras, o que levava os operários a agirem rapidamente se quisessem ver satisfeitas suas demandas. Era-lhes mais difícil organizar a sustentação de uma ação coletiva de longa duração, devendo evitar a perda de muito tempo em intermináveis procedimentos de mediação e arbitragem. Em síntese, suas condições de emprego não podiam senão encorajar o recurso à paralisação quase imediata como arma contra os patrões. Assim, a tática da ação direta tinha sobre eles incontestável eco.³⁸

Além disso, a crença em uma sociedade composta por federações operárias com caráter cooperativo parecia atraente a operários para os quais a presença do empregador no processo de trabalho não era tão acentuada.³⁹ Mais do que a própria qualificação profissional, era a noção de cooperação que traduzia a expressão de um trabalho livre, baseado na apropriação dos instrumentos do exercício do *métier* pelos trabalhadores, buscando eliminar a tirania patronal.⁴⁰

2. Os efeitos da Primeira Guerra Mundial

Durante a Primeira Guerra Mundial os trabalhadores da construção civil não cessaram de denunciar justamente a “tirania patronal” a que estavam submetidos, tendo que se defrontar com sérios desafios à sua destacada posição no movimento operário santista. O conflito mundial encontrou Santos em meio a um intenso processo de urbanização. O crescimento da cidade portuária e as obras de reforma e saneamento urbano foram responsáveis pela verdadeira “febre das construções” entre o final do século passado e o início da Primeira Guerra Mundial. Alguns indicadores atestam o vertiginoso desenvolvimento de Santos: em 1910, a renda municipal

³⁸ Linden, Marcel van der e Thorpe, *op. cit.* Mas essas observações não podem ser generalizadas a todos os trabalhadores ocasionais e em quaisquer circunstâncias, conforme teremos oportunidade de verificar no capítulo 3.

³⁹ Cf. French, *op. cit.*, p. 26.

⁴⁰ Cf. Julliard, *op. cit.*, p. 37.

era cerca de sete vezes superior à de 1889;⁴¹ entre 1886 e 1900, a taxa de crescimento de Santos foi de 223%;⁴² em 1891, a cidade contava com 2.654 habitações, enquanto que em 1913 estas ultrapassavam a 10 mil.⁴³

TABELA II – Edificações em Santos entre 1872 e 1913

Natureza dos Prédios	1872	1891	1913
Um pavimento	1.160	2.416	8.314
Dois pavimentos	229	224	420
Três pavimentos	18	14	47
Casebres			1.797
Total	1.407	2.654	10.578

Fontes: Santos. Prefeitura Municipal. *Recenseamento da cidade e município de Santos em 31 de dezembro de 1913*. Santos, 1914, p. 89; “Relatório da Câmara Municipal de Santos”, 1891 *apud* Lanna, Ana Lúcia Duarte. *Uma cidade na transição. Santos: 1870-1913*. São Paulo-Hucitec/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1996, p. 120.

Entretanto, essa expansão das construções arrefeceu com a crise aberta nos anos da guerra. Com as restrições às importações de bens de capital, ferro, aço e cimento, um dos setores mais fortemente atingidos pelo conflito mundial foi o da construção civil.⁴⁴ No Rio de Janeiro, por exemplo, foram construídos 15.488 prédios entre 1910 e

⁴¹ Simonsen, Roberto. *Il municipio di Santos*. Santos, s.n., 1912, p. 9 [Biblioteca Roberto Simonsen].

⁴² Gambeta, Wilson. “Desacumular a pobreza: Santos, limiar do século”. *Espaço e Debate*, n. 11, São Paulo, 1984, p. 18.

⁴³ Em São Paulo, segundo Paulo Cesar Xavier Pereira, assiste-se também a um ritmo vertiginoso das construções: de 1899 a 1910, o total de prédios aumentou em 52%; de acordo com os dados apresentados por Joel Wolfe, o número de edificações mais do que dobrou de 1900 (22.407 prédios) a 1918 (55.356). Xavier Pereira, Paulo Cesar. *Espaço, técnica e construção. A apropriação e produção do espaço: as implicações no desenvolvimento técnico da indústria da construção. O caso da produção de moradias na cidade de São Paulo*. São Paulo, FFLCH/Universidade de São Paulo, 1990 [tese de doutorado], p. 196; Wolfe, Joel. *Working women, working men. São Paulo and rise of Brazil's industrial working class, 1900-1955*. Durham, Duke University Press, 1993, p. 9.

⁴⁴ Cano, Wilson. *Raízes da concentração industrial no Brasil*. São Paulo, Global, 1985, p. 167.

1914; de 1915 a 1919, apenas 5.134.⁴⁵ Em São Paulo, o número de construções em 1914 sofreu uma queda de mais de 40% em relação ao ano anterior; em 1915, esteve 20% abaixo do de 1913; em 1918, a redução foi de cerca de 10%; somente em 1920 ultrapassaria a quantidade de edificações do ano imediatamente anterior à guerra. Note-se que a queda nessa conjuntura foi ainda mais acentuada do que durante a crise de 1929.⁴⁶

TABELA III – Edificações Construídas em São Paulo entre 1913 e 1920

Ano	Edifícios
1913	5.791
1914	3.152
1915	1.282
1916	1.004
1917	1.043
1918	616
1919	1.919
1920	7.787

Fonte: “O Impulso Urbano em São Paulo”. *Engenharia*, São Paulo, novembro de 1945, vol. IV, n. 39: 82-3 *apud* Silva, Fernando Teixeira da e Gitahy, Maria Lucia Caira. “O movimento operário da construção civil santista durante a Primeira Guerra Mundial, 1914-1918”. *História Social*, n. 3, IFCH-Universidade Estadual de Campinas, 1996, p. 92.

Em Santos, o relatório apresentado pelo prefeito à Câmara Municipal, referente a 1919, apontou que a quantidade de novas habitações havia sido muito reduzida devido à alta dos preços dos materiais de construção, à crise de capitais disponíveis e à paralisação do crescimento da população urbana: “conseqüências todas, diretas ou indiretas da guerra”.⁴⁷ Se, em 1918, a Prefeitura concedeu apenas 114 alvarás de construção, a situação não era muito

⁴⁵ Lobo, Eulalia et al. *Questão habitacional e o movimento operário*. Rio de Janeiro, Editora da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1989, p. 106.

⁴⁶ Simonsen, Roberto C. *Evolução industrial do Brasil e outros estudos*. São Paulo, Nacional e Edusp, 1973, p. 405.

⁴⁷ “Relatórios do presidente da Câmara e do prefeito, referentes ao ano findo”. *A Tribuna*, 16/1/1919.

diferente no imediato pós-guerra: durante o primeiro semestre de 1919, quando a construção privada era “quase nula”, foram licenciados 52 prédios; no semestre seguinte, houve um total de 102 licenças para a edificação de novos prédios.⁴⁸

A crise afetava não só os construtores privados, mas também os setores que dependiam das inversões públicas, particularmente as obras de infra-estrutura urbana. A queda na exportação de café gerou inúmeras falências e liquidação de importantes firmas comerciais, acarretando tanto a redução da renda do poder municipal quanto dificuldades para a sua arrecadação. O relatório da Prefeitura, referente a 1914, assinalou que “as construções continuam a ser feitas quase como em épocas normais; novas ruas se rasgam em terrenos particulares de todos os arrabaldes, ainda os mais longínquos”. Entretanto, registrou também que a verba orçamentária não comportava a demanda de melhoramentos indispensáveis, tais como colocação de guias, faturas de sarjetas, macadamização e iluminação. Os serviços que, por força de contrato, não podiam sofrer interrupção eram executados

“por turmas alternadas, para evitar que pelo menos metade do pessoal fosse despedido, o que viria agravar ainda mais a situação na classe operária, em sua maioria atualmente sem trabalho. (...) O pânico estabeleceu-se e vimos o governo Estadual e empresas particulares lançando mão de medidas extremas, como a despedida em massa de funcionários e trabalhadores”.⁴⁹

A situação não era melhor em outras empresas que tinham a seu cargo determinados serviços públicos e contavam com significativo número de operários da construção civil. Foi o caso da Companhia City, empresa de capital inglês que monopolizava a prestação dos serviços de água, iluminação e transporte de

⁴⁸ Santos. Câmara Municipal. *Relatório apresentado à Câmara Municipal de Santos pelo prefeito Joaquim Montenegro e relativo ao ano de 1919*. São Paulo, Tipografia Brasil, 1920, pp. 102 e 152 [Biblioteca da Sociedade Humanitária dos Empregados do Comércio de Santos].

⁴⁹ “Relatórios da presidência da Câmara e do prefeito, relativos ao ano transato”. *A Tribuna*, 16/1/1915.

passageiros e carga sobre trilhos. Em 1909, a City contava com 1.621 empregados, mas podemos supor que, posteriormente, esse número tenha se elevado sensivelmente, pois somente naquele ano passou a trafegar o primeiro bonde elétrico e, a partir de 1917, Santos possuía no Brasil “a maior quilometragem de linhas de bondes por habitante (1 km de linha para cada 1.350 habitantes)”.⁵⁰ Entretanto, a maior parte dessa malha viária deve ter sido construída nos anos anteriores à Primeira Guerra, uma vez que, de 1914 a 1919, não houve montagem de bondes pela City, que dependia de material importado, tornando muito deficiente o transporte de passageiros e cargas.⁵¹ Tal situação afetava o emprego não apenas dos motorneiros, mas também de outros profissionais da empresa responsáveis pelo assentamento das linhas de bondes, pela iluminação e serviços de água. Ferreiros, encunhadores, cavoqueiros, pedreiros, canteiros e britadores sofreram seguramente os efeitos da crise, sobretudo os três últimos, que tinham maior expressão numérica no quadro da Companhia.⁵²

**TABELA IV – Média Salarial em Diversos Ramos da Produção
(Município de São Paulo)**

Ramos	4º Trimestre de 1911 / 1º Trimestre de 1912		Primeiro Trimestre de 1914		Diferença entre 1914 / 1912
	Cruzeiros	Índice	Cruzeiros	Índice	
Construção Civil	7.166	100	5.783	100	-19%
Tipografia	7.000	98	5.783	99	-18%
Fundição e Oficina Mecânica	5.087	71	4.821	83	-5%
Transportes	4.780	67	4.522	78	-5%
Tecidos	2.706	52	3.544	61	-4%
Total	5.548	77	4.876	84	-12%

Fonte: “Boletim do Departamento Estadual do Trabalho, n. 1 e 2, Trimestre de 1911 e 1º Trimestre de 1914” *apud* Xavier Pereira, *op. cit.*, p. 277.

⁵⁰ Santos, Ricardo Evaristo dos e Matos, Paulo. *Transporte coletivo em Santos: história e regeneração*. Santos, Prodesan, 1987, pp. 19-22.

⁵¹ Santos. Câmara Municipal. *Relatório apresentado à Câmara Municipal de Santos*, *op. cit.*, p. 106.

⁵² Santos e Matos, *op. cit.*, pp. 15-6.

A Primeira Guerra Mundial significou, portanto, um duro golpe para os operários da construção civil, tanto os do setor de edificações quanto os da chamada construção pesada e da infraestrutura urbana, fossem eles subordinados à Prefeitura ou a empresas particulares. Tal conjuntura corroía o poder de barganha dos trabalhadores qualificados ou dos chamados “artistas”. Jornada de 8 horas e *closed shop* foram conquistas garantidas até o início da Primeira Guerra. Recém-saídos de uma forte repressão que se abateu sobre o movimento operário em 1913-1914, os trabalhadores da construção civil se depararam com uma dura conjuntura de desemprego e perda de inúmeros direitos. Por outro lado, com sua tradição de mobilização, os trabalhadores não deixaram de tornar públicas algumas das medidas adotadas pelos patrões “que tão covardemente se têm valido do momento crítico que atravessamos para relaxar nossas conquistas anteriores”.⁵³

Os salários haviam sido rebaixados de 7\$000 para 5\$000 a 6\$000 entre pintores, carpinteiros e pedreiros, enquanto os serventes tiveram uma queda de 4\$500 para 3\$000.⁵⁴ Em termos reais, representava uma perda ainda maior do poder de aquisição diante do aumento do custo de vida. Vale ressaltar que tal achatamento salarial, na verdade, apenas agudizava um processo gradativo de queda dos rendimentos operários antes da guerra. Como mostra a tabela anterior, nos primeiros anos do século, os salários dos trabalhadores da construção em São Paulo eram mais elevados do que os dos outros setores industriais, o que era beneficiado pela conjuntura de prosperidade das construções. Entretanto, nos dois anos que antecederam a guerra, a crise econômica reduziu os salários médios dos operários do setor, verificando-se entre 1912 e 1914 uma queda de 19%, índice aliás muito superior ao ramo de tecidos (4%), transporte, fundição e oficina mecânica (5%). De qualquer modo, o nível salarial médio era ainda 63% superior ao da indústria têxtil em 1914.

⁵³ “Pelo operariado”. *A Tribuna*, 9/6/1915.

⁵⁴ *A Tarde*, 18/7/1917.

Isso indica que a mecanização introduzida em certos ramos industriais era um poderoso instrumento de intensificação da exploração do trabalho, somada à utilização da mão-de-obra infantil e feminina. Na construção, entretanto, o trabalho artesanal e as lutas operárias conseguiram manter certas conquistas salariais e relativas à jornada de trabalho, ainda que o *Boletim do Departamento Estadual do Trabalho* (1º Trimestre de 1914) anunciasse a “abundância de pessoal para estes serviços, havendo colocação somente para bons operários” [qualificados]. Assim, o caráter artesanal do trabalho limitava a concorrência entre os trabalhadores, uma vez que

“não seria fácil constituir uma boa equipe de trabalho onde os bons trabalhadores seriam compensados, enquanto uma massa de mão-de-obra menos qualificada e mais disponível ia se formando em torno da atividade da construção”.⁵⁵

Uma categoria acostumada a receber remuneração mais elevada que muitos trabalhadores de outros ramos se defrontava com a perda de seu poder aquisitivo, agravada durante os anos da Primeira Guerra, sem conseguir ainda se organizar para manter as conquistas anteriores. Assim, os operários enfatizavam o desrespeito à jornada de 8 horas, abolição da tabela mínima de salários e do pagamento no dia 5 de cada mês, denunciando ainda “os que recorrem à fraude das falências para pagar salários com descontos”.⁵⁶ Além disso, parecem ter se intensificado as arbitrariedades nos canteiros de obra. Conforme se recordaria um operário,

“as ordens mais draconianas eram dadas aos encarregados para tomar nota dos que perdiam tempo em fumar, em beber água ou tomar café; por dá cá aquela palha era despedido sem a menor contemplação qualquer operário”.⁵⁷

⁵⁵ Xavier Pereira, *op. cit.*, p. 278.

⁵⁶ *Diário de Santos*, 30/9/1916.

⁵⁷ Leal, Sylvio. “Quem semeia ventos colhe tempestades”. *Gazeta do Povo*, 17/3/1920.

Causava também grande ressentimento entre os trabalhadores naquele momento a “traição” de alguns de seus companheiros que “desonravam” o ofício, pois

“fazendo-se de mestres, empreitam serviços, arrebanham alguns operários, fazem o serviço por menos alguma coisa do que os conhecidos empreiteiros e depois... os que serviram ficam a ver navios! Por essa razão, aqui em Santos e em São Paulo quantas cenas de sangue se têm dado porque os patrões se negam a fazer o pagamento do salário, às vezes ganho com tanto suor e até em perigo de saúde?”⁵⁸

Outras medidas patronais, porém, teriam significados mais amplos no que se refere à organização dos trabalhadores da construção civil e ao controle do mercado de trabalho pelos sindicatos. A conjuntura da guerra favoreceu a política de alguns empresários que ensaiaram novas práticas para enfrentar o “problema operário”, destacando-se as medidas pioneiras de Roberto Simonsen, diretor da Companhia Construtora de Santos.

Apesar da severa crise em que vivia o setor da construção, essa empresa encontrava-se nos anos da guerra em uma situação de plena expansão dos seus negócios. Isso contribuía para colocá-la em uma posição de liderança entre os demais construtores da cidade para adotar iniciativas concertadas entre os patrões a fim de enfrentarem os fortes e organizados sindicatos de trabalhadores do subsetor de edificações, buscando alterar as relações destes com os empreiteiros de pequeno porte.

⁵⁸ Cyro. “Ao operariado”. *A Tarde*, 20/7/1917.

3. Roberto Simonsen e a Companhia Construtora

Parte da história da família de Roberto Simonsen coincide com o período em que a implantação do ensino de engenharia no país acompanhava as transformações introduzidas no sistema de transporte, particularmente com a expansão das ferrovias e portos. As oportunidades para o exercício da profissão de engenheiro cingiam-se à ampliação dos setores ferroviários, hidrelétricos, portuários, de serviços públicos e edificações.⁵⁹

Simonsen frequentou a Escola Politécnica, onde formou-se engenheiro em 1909, passando em seguida a trabalhar por um ano na construção da Southern Brazilian-Railway. De volta a Santos, trabalhou como diretor-geral e depois engenheiro-chefe da Comissão de Melhoramentos do município. Conforme lembraria mais tarde, a maioria dos engenheiros naquela época fazia parte dos “quadros de funcionalismo técnico” dos serviços públicos, atuando como profissional assalariado nas obras de abastecimento de água, esgotos, iluminação, calçamentos, etc.⁶⁰ Após deixar a Prefeitura, em 1912, Simonsen passou a atuar como engenheiro-proprietário ao fundar

⁵⁹ Kawamura, Lili Katsuco. *Engenheiros: trabalho e ideologia*. São Paulo, Ática, 1981, pp. 10 e 52. Thomas Wallace Cochrane, bisavô de Roberto Simonsen, estabeleceu-se no Rio de Janeiro, foi um dos primeiros engenheiros de ferrovias no Brasil e empresário na construção ferroviária. Seu avô, Ignácio Wallace da Gama Cochrane, também iniciou sua carreira na engenharia ferroviária, trabalhando na Estrada de Ferro Central do Brasil e como engenheiro-fiscal da Estrada de Ferro Inglesa (Santos-Jundiaí); foi um dos criadores, em 1871, da Companhia Melhoramentos de Santos, depois incorporada pela The City Improvements Company Ltda; foi ainda deputado na Assembléia Provincial durante a década de 1870, membro da Comissão de Obras Públicas e Indústria, chefe da Comissão de Saneamento da Capital no governo Bernardino de Campos, superintendente de Obras Públicas do Estado e membro da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Sobre esses dados biográficos, cf. Simonsen, Roberto. “Objetivos da engenharia nacional”. *Separata do Boletim do Instituto de Engenharia*, set. 1939, n. 148, pp. 2-3 *apud* Kawamura, *op. cit.*, p. 13; Lima, Heitor Ferreira. *Mauá e Simonsen. Dois pioneiros do desenvolvimento*. São Paulo, Edaglit, 1963, pp. 53-4; Caetano, Coraly Gará. *Desvendando mistérios: Roberto Simonsen e a luta de classes*. Campinas, IFCH/Universidade Estadual de Campinas, 1994 [tese de doutorado], pp. 18-9; Carone, Edgard. “Introdução”, in: Simonsen, Roberto C. *Evolução industrial do Brasil*, *op. cit.*, p. XI; “A vida de Roberto Simonsen”, s.l., s.d. [texto datilografado pertencente à Biblioteca Roberto Simonsen. Catálogo Coletivo de Livros e Periódicos], pp. 1-4; Santos e Matos, *op. cit.*, p. 14; Santos, Francisco Martins dos. *Poliantéia santista: história de Santos*. Santos, Prefeitura Municipal de Santos, 1996, volume 3, pp. 33-4; Silva e Gitahy, *op. cit.*, pp. 93-4.

⁶⁰ Simonsen, “Objetivos da engenharia nacional”, *op. cit.*

como principal acionista e diretor-superintendente da Companhia Construtora de Santos que, nas palavras de Heitor Ferreira Lima, foi a “*célula mater* das [suas] empresas, permanecendo na sua direção até 1940”.⁶¹

Em menos de três anos de existência, no início da Primeira Guerra a empresa explorava a Pedreira da Praia do Itararé e de Vila Matias, nas quais eram preparados paralelepípedos, guias e diversas peças de cantaria utilizadas nos serviços de calçamento da cidade; encontravam-se também já constituídos os depósitos de materiais, de mecanismos e ferramentas, oficinas mecânicas, de serralheria, funilaria e carpintaria, garagens e seção de transporte de materiais, além dos escritórios construídos pelo “moderno sistema de concreto e cimento armado”.⁶²

Apesar da crise no setor durante a guerra, os membros do Conselho Fiscal salientaram que, em 1917, a empresa atingira “notável grau de desenvolvimento e aperfeiçoamento”, sendo ainda aquele ano o de sua maior expansão desde a fundação da mesma, graças a Roberto Simonsen ter “encaminhado para a Companhia os serviços de outras grandes empresas que estão sob sua direção, nesta cidade”.⁶³ Tal expansão deve-se, em grande medida, a outros empreendimentos subsidiários que criaram, na expressão de Ferreira Lima, “uma espécie de ‘mercado’ para as realizações da Companhia Construtora de Santos”, surgindo assim ao longo dos anos a Companhia Santista de Habitação Econômica, a Companhia Parque Balneário, a Companhia Brasileira de Calçados, a Companhia Frigorífica de Santos, “todas elas desempenhando uma função na expansão econômica ou topográfica de Santos.”⁶⁴

O desenvolvimento espetacular da Construtora, antes e durante a guerra, devia-se sobretudo ao apoio e aos favores

⁶¹ Lima, *op. cit.*, p. 54.

⁶² “As nossas grandes empresas”. *A Tribuna*, 2/1/1915.

⁶³ Companhia Construtora de Santos. “Balanço geral em 31 de dezembro de 1917”. *A Tribuna*, 31/12/1917; “A Companhia Construtora de Santos”. *Gazeta do Povo*, 2/9/1918 e *A Tribuna*, 29/3/1918.

⁶⁴ Lima, *op. cit.*, p. 36.

dispensados pelo poder municipal. De acordo com a investigação de Coraly Gará Caetano,

“segundo a Lei Orgânica dos Municípios, lei 1.038, foi concedida a primazia por cinquenta anos para esta empresa dirigir as obras públicas, com a isenção de impostos industriais, prediais e profissionais. Não sendo preciso, ainda, a abertura de concorrência pública. Estes privilégios permitiram inferir que, neste caso, o poder público colaborou diretamente na implantação (...) da grande indústria”.⁶⁵

Tal inferência se confirma na leitura dos documentos da própria Prefeitura que tratavam da construção de casas destinadas a operários, cujas obras foram concedidas pelo poder municipal à Companhia Santista de Habitações Econômicas, criada por Simonsen também em 1912. Tratava-se de uma das poucas iniciativas ligadas à construção de moradias para a população de baixa-renda até os anos 1920, quando tais empreendimentos eram, via de regra, da responsabilidade dos municípios ou assumidos por empresários e construtoras particulares. Estes assinavam com a Prefeitura um contrato que prescrevia questões relativas aos tipos de moradia, às plantas e aos materiais a serem utilizados na construção.⁶⁶

No entender de Roberto Simonsen e da Prefeitura, a precariedade das moradias operárias e a densidade habitacional da cidade eram fatores capazes de criar um mercado potencial para tais construções e, com isso, diminuir a aglomeração urbana, a “promiscuidade” entre os trabalhadores, a especulação imobiliária e os conflitos oriundos da carestia de vida.

⁶⁵ Caetano, *op. cit.*, p. 29.

⁶⁶ Em Santos, havia há algum tempo o precedente da Associação Predial de Santos, uma cooperativa que, de 1904 a 1942, visava solucionar o problema da habitação econômica, criando 123 grupos de associados e construindo 2.300 moradias. Carpintero, Marisa Varanda T. *A construção de um sonho: os engenheiros-arquitetos e a formação da política habitacional no Brasil*. Campinas, Editora da Unicamp, 1997, pp. 11 e 64-73. Sobre o crescente surgimento de empresas destinadas à construção de habitações econômicas no Rio de Janeiro nos anos 1910, cf. Ribeiro, Luiz Cesar de Queiroz. “Formação do capital imobiliário e a produção do espaço construído no Rio de Janeiro – 1870/1930”. *Espaço & Debate*, 15, 1985.

Apesar do grande crescimento da cidade e das habitações que, em 1913, ultrapassavam a 10 mil, a densidade média era de 10,19 habitantes por prédio habitado, número capaz de ser comparado apenas ao do Rio de Janeiro nessa mesma época.⁶⁷ Desde o final do século passado, os trabalhadores amontoavam-se em “casas de cômodos”, chegando a existir 771 cortiços em 1890, postos abaixo um a um pouco tempo depois.⁶⁸ Os cortiços não demoraram a proliferar novamente, mas proibidos no perímetro urbano, segundo o prefeito Belmiro Ribeiro, “a população proletária” que neles habitava teve de espalhar-se para lugares mais afastados, nos quais edificavam habitações de madeira (os chamados chalés).⁶⁹ Apesar de não estarem de acordo com “as leis vigentes”, tais moradias ofereciam mais conforto do que as habitações coletivas. Diante disso, a Prefeitura deu continuidade “à praxe adotada pelos seus antecessores, permitindo a existência dos chalés”. Belmiro Ribeiro acrescentou, porém, que

“veio a ganância dos capitalistas sem escrúpulos que, aproveitando-se dessas concessões aos proletários, começaram a edificar tais habitações para alugar, auferindo, assim, grande compensação do capital empregado, à custa dos infelizes proletários. Resolveu então a Prefeitura pôr cobro a tais abusos, determinando à Procuradoria Judicial que agisse perante os poderes competentes, fazendo que se demolissem tais construções, de modo a sustar por esse meio tão ignóbil exploração”.⁷⁰

Tal como ocorrera no Rio de Janeiro, o poder municipal, portanto, pretendia atacar a pequena produção rentista por vias legislativas, segundo uma ideologia sanitarista que buscava regular as condições de habitação na cidade e expandir as possibilidades de

⁶⁷ Santos. Prefeitura Municipal de Santos. *Recenseamento da cidade e do município de Santos em 31 de dezembro de 1913*. Santos, 1914, p. 93.

⁶⁸ Gambeta, *op. cit.*, p. 22.

⁶⁹ Para um estudo sobre os chalés, cf. Andrade, Wilma Terezinha F. de. *O discurso do progresso : a evolução urbana de Santos (1870-1930)*. São Paulo, FFLCH/Universidade de São Paulo, 1989 (tese de doutorado).

⁷⁰ “A nova administração municipal. Os relatórios da presidência da Câmara e do prefeito municipal, relativos ao ano transato”. *A Tribuna*, 16/1/1915, pp. 3-4.

investimento das grandes empresas capitalistas organizadas para construir moradias populares.⁷¹ Foi assim que a Companhia Santista de Habitações Econômicas, “vencendo todas as dificuldades que a situação lhe impôs”, construiu um primeiro prédio com oito das 500 moradias previstas no contrato com a municipalidade. O relatório do prefeito esforçava-se em enfatizar a notoriedade dos engenheiros e diretores da Companhia em sua “parte técnica”, Roberto Simonsen e Alberto de Carvalho,

“cujas reputações como profissionais, já se achavam afirmadas, não só por trabalhos públicos, como pelo projeto de melhoramentos por eles organizado quando engenheiros da Prefeitura, como também por serviços executados por particulares”.⁷²

Tal empreendimento, o da construção da Vila Belmiro (“bairro modelo”), foi levado a efeito com o apoio do prefeito Belmiro Ribeiro que, aliás, era um dos acionistas da Companhia Construtora de Santos. De acordo com o próprio Roberto Simonsen, foi sancionada pela Câmara Municipal, em 1912, a Lei n. 501, “concedendo favores para os capitais que se empregassem nesta classe de construção”; em 1914, foi lançada a pedra fundamental para a criação do bairro operário.

A realização do projeto foi justificada por Simonsen como verdadeiro empreendimento de serviço público. Segundo ele, a paralisação das obras de engenharia civil durante a guerra foi decorrência da queda dos aluguéis em virtude da diminuição da população das cidades e conseqüente agravamento das condições de vida. Para evitar a crise generalizada no setor, a dispensa de centenas de operários e a carestia de vida “que chegou a produzir real agitação em nossa cidade” - referindo-se às greves de 1912 lideradas pela FOLS, que mobilizou uma popular campanha contra o aumento do custo de vida -, Simonsen se lançou no empreendimento. Construídos

⁷¹ Cf. Ribeiro, *op. cit.*, pp. 16-22.

⁷² “A nova administração municipal...”, *op. cit.*, p. 4.

pelo sistema de concreto armado, todos os sobrados deviam ter quarto, sala, cozinha, instalações sanitárias e terraço.⁷³

Entretanto, conforme ele mesmo admitiria algum tempo depois, tais casas da Vila Belmiro jamais foram habitadas

“por operários, propriamente, mas sim por elementos da classe média, os ‘operários de casaca’, empregados de carteira, que constituem realmente uma classe que entre nós sofre e que merecia esse auxílio”.

As razões do insucesso da proposta original foram atribuídas à classe operária preferir “habitar casinholas de madeiras, em pleno campo, livre da ação disciplinadora e do... fisco”. Prova dessa “preferência” seria a construção de 572 “chalés de madeira” registrados pela Prefeitura, “fora das exigências legais, grande número das quais em torno da nossa vila – e fazendo-lhe, portanto, a mais ‘leal’ das concorrências”.⁷⁴

De fato, essa “concorrência” tornava problemático o investimento na produção de muitas moradias para locação, uma vez que colocava obstáculos à cobrança de aluguéis que fosse capaz de oferecer retornos seguros de capital. Muitas eram as dificuldades para a gestão de diversos conjuntos de moradias, exigindo uma severa vigilância quanto à pontualidade dos pagamentos pelos locatários. Assim, construtores que pretendiam investir grandes somas na produção imobiliária solicitavam benefícios dos poderes públicos e apontavam as dificuldades impostas pelos especuladores que lucravam com a locação de casas precárias, como cortiços e barracões.⁷⁵

⁷³ Lanna, Ana Lúcia Duarte. *Uma cidade na transição. Santos: 1870-1913*. São Paulo-Hucitec/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1996, p. 129.

⁷⁴ Simonsen, Roberto. *A margem da profissão: discursos, conferências, publicações*. São Paulo, São Paulo Editora, 1932, p. 41. Em 1934, o cônsul de Portugal fez referência à existência ainda de um grande número de “chalets de madeira”, contando com água encanada, luz elétrica e fossas higiênicas. Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal. “Colônias Portuguesas no Estrangeiro”. *Inquérito consular*. Santos, 1934, maço 468, armário 11, piso 3.

⁷⁵ Esse foi o caso também do Rio de Janeiro desde o final do século passado. Cf. Ribeiro, *op. cit.*, p. 23.

Embora contasse com os favores do poder municipal, as dificuldades impostas pela “desleal” concorrência da pequena produção rentista levou Simonsen a abandonar a construção de moradias como as de Vila Belmiro, alegando que o capital empregado não comportava uma justa remuneração por parte dos empresários particulares. Assim, coube a ele a criação de um outro bairro. Desta vez, porém, tratava-se de um “bairro de luxo”, inspirado na arquitetura européia, com mansões na região saneada pelos canais elaborados pelo urbanista Saturnino de Brito.⁷⁶ Porém, contra Simonsen foram feitas inúmeras denúncias: teria adquirido a massa falida da Companhia Parque Balneário, da qual era diretor, tendo participado como liquidatário na falência de seus antigos proprietários, o que facilitava a compra da empresa pela sua também Companhia Economizadora que se encarregou da criação do bairro.⁷⁷

Outro de seus grandes empreendimentos na época foi a reconstrução do matadouro municipal, arrendado à Companhia Frigorífica, fundada por ele em 1912. Tratava-se de outra obra apresentada como de utilidade pública na luta pela distribuição de alimentos à população durante a epidemia da gripe espanhola, em 1918, quando a Frigorífica manteve em seus depósitos 80 toneladas de carne resfriada à disposição da Prefeitura. A fim de rebater outras denúncias apresentadas em um recurso encaminhado ao Senado Estadual para anulação do contrato com o poder municipal, o prefeito tratou de justificar a relevância pública da Companhia. Nas suas palavras, de Simonsen partiu “a idéia que se pode, sem lisonja, qualificar de genial”, pois no lugar de um “barracão arcaico de deficiente higiene”, foi erigido “um grande e elegante edifício, dotado de todo o aparelhamento moderno”. Graças à “infatigável iniciativa” de Simonsen, foi regularizado o fornecimento de carnes verdes, “anulando as greves de marchandes” e barateando o seu preço pelo

⁷⁶ Lanna, *op.cit.*, p. 130; Carone, *op. cit.*, p. XI.

⁷⁷ “A vida de Roberto Simonsen”, *op. cit.*, p. 8; Caetano, *op. cit.*, p. 34.

estabelecimento de um grande açougue da Companhia Frigorífica no Mercado Municipal.⁷⁸

As estreitas relações da Companhia Construtora com a Prefeitura ficam mais uma vez patenteadas em um relatório apresentado em 1920 à Câmara Municipal pelo prefeito Joaquim Montenegro. Diante da crise no setor das construções e da expansão das empresas de Simonsen na cidade, a Companhia Construtora figurava, entre um total de 120 empresas, como a maior fornecedora de mercadorias à Prefeitura, sendo responsável por quase 20% do total das despesas a cargo do almoxarifado municipal.⁷⁹

Com o fim da guerra, a Companhia entrava em uma fase de maior desenvolvimento. Em 1919, quando já se podia “notar certo entusiasmo para a edificação de novos prédios”, foram projetados diversos empreendimentos “de vulto”, tais como bancos, palacetes, hotéis, teatro e edifícios públicos, “quase todos obra da Companhia Construtora de Santos que, dirigida pelo Engenheiro Dr. Roberto Simonsen, tem dado o cunho de seriedade e arte, que bem conheceis, às suas construções.”⁸⁰

Durante todo o período inicial de sua vertiginosa expansão, a Construtora afirmou-se como uma Companhia dirigida exclusivamente por engenheiros, que deveriam gerenciar todo o trabalho nas obras da empresa. Em 1915, foi instalado o escritório técnico, “a cargo de hábeis engenheiros e arquitetos”, na mesma rua onde estavam situados os depósitos de materiais e oficinas que, assim, “ficariam sob as vistas dos engenheiros da Companhia”.⁸¹ Ao escritório caberia a elaboração de orçamentos, projetos e planos de execução dos trabalhos, determinando “o tempo previsto para início, feitura e terminação de cada elemento da obra, quer seja executada na oficina ou ‘in loco’”.⁸²

⁷⁸ “Relatórios da presidência da Câmara e do prefeito, referentes ao ano findo”. *A Tribuna*, 16/1/1919.

⁷⁹ Santos. Câmara Municipal. *Relatório apresentado à Câmara Municipal*, op. cit., pp. 246-8.

⁸⁰ *Ibid*, p. 103.

⁸¹ *A Tribuna*, 31/12/1917 e 13/1/1918.

⁸² “A Vida de Roberto Simonsen”, op. cit., p. 6.

Simonsen, provavelmente, deveria ter conhecimento das atividades desenvolvidas pelo Escritório Técnico Ramos de Azevedo, firma responsável pela construção de inúmeros edifícios públicos e centenas de obras residenciais em São Paulo. Na qualidade de engenheiro-arquiteto, Ramos de Azevedo foi um dos pioneiros na tentativa de romper com o “empirismo” nas construções, introduzindo uma determinada divisão de trabalho interna ao escritório de projetos e à atividade de empreitada por construtores de menor porte. Cabia ao projeto planejar os edifícios a serem construídos e, em seguida, contratar profissionais organizados como empreiteiros. Verifica-se, assim, uma reorganização empresarial da construção em que se diferencia e se hierarquiza cada vez mais as esferas da concepção (no escritório técnico) e da execução (a cargo de outros construtores).⁸³

Simonsen foi ainda mais longe ao agrupar em uma única empresa a elaboração de projetos e a realização das obras. Baseado na fragmentação e departamentalização das atividades, o engenheiro afirma ter introduzido um sistema administrativo em que “os fatores tempo, custo, execução e justa paga do trabalho” deveriam corresponder às operações decompostas e analisadas detalhadamente pelos departamentos técnicos.⁸⁴ Ao historiar a criação da Companhia, Simonsen assinalou que um dos objetivos dessa forma de gestão empresarial era o de substituir as práticas correntes dos mestres de obras pelos conhecimentos científicos dos engenheiros:

“incorporada em Santos, em 1912, [a empresa] representava na época uma audaciosa iniciativa dos homens de boa vontade, que desejavam implantar naquela cidade uma organização técnica capaz de projetar, estudar e executar qualquer Construção de serviço de engenharia sob a égide dos bons ensinamentos da técnica e da arquitetura (...). *Era ainda uma reação contra o predomínio absoluto dos mestres de obras, que o atraso e os poucos*

⁸³ Xavier Pereira, *op. cit.*, pp. 222-4.

⁸⁴ Relatório da CCS referente a 1918, publicado em Simonsen, Roberto. “Pelo trabalho organizado”, in: *O trabalho moderno*. São Paulo, 1919, p. 35; a esse respeito, cf. Antonacci, Maria Antonieta M. *A vitória da razão (?)*. O IDORT e a sociedade paulista. São Paulo, Marco Zero/CNPq, 1993.

recursos do meio tinha arvorado projetistas e mentores da evolução material da cidade".⁸⁵

O modelo adotado deve ser entendido no contexto de uma luta pelo reconhecimento e institucionalização das profissões de engenheiro e de arquiteto que tinha lugar no estado de São Paulo.⁸⁶

4. Engenheiros e construtores de "primeira classe"

Tal luta torna-se evidente quando da elaboração do projeto de um novo Código de Posturas para a cidade de Santos. A compreensão desse episódio é fundamental quanto a várias questões centrais a serem tratadas aqui e no próximo capítulo: a diversidade de interesses no interior do campo patronal revelada na relação entre pequenos e grandes empreiteiros, a expansão das construtoras de grande porte, respaldada por parcela do poder público, e a disputa pelo controle do mercado de trabalho.

Em março de 1918, o chefe da Diretoria de Obras e Viação da Prefeitura, dr. Augusto da Silva Telles,⁸⁷ elaborou o referido projeto que, entre outros aspectos, visava definir as regras para as construções no município e os termos em que devia se desenvolver a concorrência entre os empresários do ramo. Para que fosse emitido um parecer sobre o projeto, o presidente da Câmara nomeou uma comissão constituída por 19 membros, entre os quais figuravam o diretor da Companhia Construtora, Roberto Simonsen, e Alberto Monteiro de Carvalho, engenheiro dessa mesma empresa, além de outros destacados construtores, tais como Maurílio Porto e Edmund Krug, os quais se empenharam ao lado de Simonsen para alterar as regras de relacionamento entre patrões e operários no setor das edificações.⁸⁸

⁸⁵ Simonsen, *op. cit.*, p. 157 [grifo meu].

⁸⁶ Silva e Gitahy, *op. cit.*, pp. 116-8.

⁸⁷ Note-se que ele foi um dos engenheiros citados por Simonsen que também se destacou na construção de estradas de ferro e em obras públicas. Simonsen, "Objetivos da engenharia nacional", *op. cit.*

⁸⁸ "Construtores, Câmara, engenheiros, alinhamento, edificações". *Gazeta do Povo*, 21/3/1918.

A fim de estabelecer “competências” diferenciadas no setor, o “projeto Silva Telles”, como ficou conhecido, dividia os construtores em duas categorias distintas, de acordo com as suas habilitações. A primeira incluía os engenheiros e arquitetos, portadores de diplomas reconhecidos pelas “escolas oficiais”; seriam incluídos entre os de “primeira classe” os não diplomados, mas de “notória competência” por terem já demonstrado “sua capacidade executando com perícia obras de vulto”. A segunda classe de construtores contemplava os que tivessem um ano de atividades em Santos e os que fossem aprovados em um exame especial elaborado pela Prefeitura.

A estes caberia a edificação de prédios que atingissem o máximo de três pavimentos e “construções e reconstruções simples”, obras que não utilizassem ossaturas metálicas, concreto armado, fundações especiais ou “outras quaisquer dificuldades exigindo conhecimentos técnicos especiais para serem resolvidas”. Aos construtores “de primeira” seria permitido todo e qualquer tipo de edificação, sendo de sua inteira exclusividade hospitais, asilos, colégios, liceus, laboratórios, casas industriais, quartéis, pontes, aquedutos e teatros.⁸⁹

Além desta distribuição do mercado entre os construtores, segundo o critério de diplomação e de “notória competência”, o documento pretendia estabelecer outra regra de diferenciação de atribuições por meio dos conceitos de construções “simples” e “estéticas”. “A bem da estética”, os projetos para construções de praças, avenidas e praias só poderiam ser firmados por engenheiros e arquitetos. Ainda sob tal critério, não apenas a projeção, mas também a edificação de determinados edifícios, tais como palácios, palacetes e vilas, ficaria restrita à responsabilidade dos construtores de primeira classe.⁹⁰

As obras em vilas, porém, não exigiam necessariamente a utilização de ossaturas metálicas, concreto armado ou fundações especiais. O jornal *Gazeta do Povo* especulou com ironia que o “artigo 100” do projeto, que subordinava tais obras à “responsabilidade

⁸⁹ Construtores e construtores”. *Gazeta do Povo*, 25/3 e 1/4/1918.

⁹⁰ *Ibid*, 27 e 30/3/1918.

técnica” de engenheiros e arquitetos diplomados, teria sido “inspirado por algum construtor de primeira classe ou chefe de algum grande companhia de construção”, com o objetivo de preparar “terreno para o futuro, pois as ‘vilas’ sempre são muito custosas e, conseqüentemente, dão muito maiores ganhos aos que delas se encarregam”.⁹¹

O jornal denunciou ainda que Santos “tem como construtores apenas TRÊS titulares, sendo dois engenheiros civis, os exmos. srs. drs. Maurílio Porto e Roberto Simonsen, e um arquiteto, o exmo. sr. dr. Edmund Krug” - todos, vale repetir, membros da referida comissão destinada a estudar o projeto. Em tais condições, diversas construções

“só poderiam ser projetadas pelos sr. dr. Roberto Simonsen ou por qualquer daqueles outros dois titulares; e entretanto, é sabido que aqui, o número de construtores competentes é bastante grande.”⁹²

Os trabalhos da comissão examinadora do projeto Silva Telles foram iniciados em julho de 1918, mas sofreram interrupção em outubro devido à gripe espanhola. O Código de Posturas só foi sancionado pela Câmara Municipal em 1922-1923, não apresentando nenhum dos artigos e cláusulas acima mencionados.⁹³ O próprio fato desta campanha contra o projeto ter encontrado espaço na imprensa revela a força dos interesses agredidos.⁹⁴ A proposta de Silva Telles deve ter sofrido oposição por parte dos inúmeros pequenos construtores santistas, sobretudo os classificados como de “segunda classe”, e encontrado barreiras legais. Segundo argumentou a *Gazeta do Povo*, a exigência de diplomação feria o “princípio do *laissez-faire*” inscrito na Constituição então vigente.⁹⁵

⁹¹ *Ibid*, 27/3/1918.

⁹² *Ibid*, 3/4/1918. Trata-se, evidentemente, de um exagero do jornal, pois o *Recenseamento de 1913* contabilizou a existência de 97 engenheiros, “em geral”, e 52 arquitetos na cidade.

⁹³ Santos. Câmara Municipal. *Lei n. 675 de 28 de junho de 1922, aprova o Código de Construções do Município*. Santos, 1924 [Biblioteca Municipal de Santos].

⁹⁴ Silva e Gitahy, *op. cit.*, p. 118.

⁹⁵ “Construtores e construtores”. *Gazeta do Povo*, 3/4/1918.

Embora não tenham se efetivado, as cláusulas do projeto indicam a luta que começava a se desenvolver pela regulamentação da profissão de engenheiro e de construtor que, desde 1917, ganhou impulso com a criação do Instituto de Engenharia, cujo quadro de profissionais vinha ocupando relevantes cargos políticos nos governos municipais e estaduais de São Paulo.⁹⁶

Não por acaso, na década seguinte, o mesmo tema apresentado por Silva Telles aos vereadores de Santos era objeto de um projeto enviado à Câmara Municipal de São Paulo, em 1926. O documento previa a “reserva do mercado” de obras públicas de infraestrutura aos engenheiros, sob a alegação de um vereador de que estes também são construtores,

“e de todos os construtores deve ser o mais competente, porque [o engenheiro] alia aos conhecimentos de ordem prática, conhecimentos teóricos, que faltam aos demais construtores”.⁹⁷

Assim, a expansão das obras públicas, reservadas aos engenheiros, com garantia legal, fortaleceu esses profissionais que atuaram na administração pública, favorecendo seu assalariamento e sua transformação em empresários nas construções que se formavam. Com o objetivo de diferenciar os engenheiros dos que “construíam na prática”, tornando coincidente a condição de diplomado à de empresário no setor, a legislação lhes reservava um lugar privilegiado no mercado e no processo de trabalho.⁹⁸ Essa posição via-se reforçada na medida em que os engenheiros se transformavam em profissionais-proprietários, o que ampliava “o campo de definição das decisões técnicas até as econômicas, colocando sob a mesma direção o controle do saber técnico e do poder econômico da produção imobiliária”.⁹⁹

Tal partilha de mercado não deixava de envolver uma clara distinção de posições entre mestres de obras e engenheiros quanto ao enfrentamento da “questão operária”. A “reação contra o predomínio

⁹⁶ Carpintero, *op. cit.*, pp. 73-4.

⁹⁷ Citado em Xavier Pereira, *op. cit.*, p. 256.

⁹⁸ Silva e Gitahy, *op. cit.*, p. 118.

⁹⁹ Xavier Pereira, *op. cit.*, pp. 256-260.

absoluto dos mestres de obras”, mencionada por Simonsen, deve ser entendida no contexto do desenvolvimento do capitalismo na provisão da habitação e de outras obras em geral, sobretudo no que diz respeito à lenta passagem do predomínio da construção por encomenda para o da produção imobiliária de mercado.

Conforme analisou Michael Ball, o capitalismo terminou por dominar a produção da construção civil na forma do *speculative house builder*. Os proprietários que operavam no mercado com fins especulativos (aluguel ou venda) podiam se imiscuir na produção das obras. Entretanto, tinham que assumir os eventuais ônus de coordenação e supervisão dos trabalhos, pois construir podia ser um processo oneroso que demandava longo processo de execução, sobretudo para quem tinha pouco conhecimento das operações necessárias. O custo final era uma incógnita diante dos problemas que podiam surgir no decorrer do processo. Tinham, portanto, que depositar confiança no conhecimento e “honestidade” do artesão. A fim de exercer o papel de administrador de seus próprios negócios, o proprietário deveria conhecer algo sobre os diversos ofícios e sobre os materiais a serem utilizados.

Se construções de pequenas obras não impunham grandes dificuldades e não exigiam a contratação de arquitetos e supervisores, os projetos mais arrojados acabavam por se situar à margem destas relações entre proprietários e produtores. Por isso, a presença de intermediários começou a se tornar mais premente, fazendo com que os proprietários passassem a empregar cada vez mais especialistas que avaliavam obras e assumiam a coordenação de projetos de grandes edificações. Na condição de agentes dos proprietários, tais especialistas encarregavam-se de lidar com os artesãos.¹⁰⁰

Conforme verificamos, a Companhia Construtora agia como proprietária e construtora de imóveis para o mercado. Operava com fins de especulação, como no caso da Vila Belmiro ou do “bairro de luxo” nas imediações dos canais. Operava também na construção por encomenda nos casos de edificação de mansões e outras que se revestiam de valor artístico e arquitetônico, tais como igrejas e

¹⁰⁰ Ball, *op. cit.*, p. 22.

teatros. Não sabemos, entretanto, em que medida a empresa oferecia grande provisão de habitações para proprietários que pretendiam comprar imóveis prontos com o objetivo de transformá-los em mercadorias a serem especuladas. Mas é possível que essa perspectiva estivesse ao menos nos seus horizontes.

Por outro lado, as construções por encomenda ainda predominavam em Santos, mantendo-se assim as rivalidades e diferenças de interesses entre os grandes construtores e os pequenos empreiteiros e mestres de obras. De qualquer modo, vale lembrar que um dos objetivos da Companhia Construtora era o de se subtrair ao controle exercido pelos mestres de obras, que tinham se “arvorado projetistas e mentores da evolução material da cidade”. Assim, a empresa buscava dominar completamente o processo das edificações.

As alterações nos métodos de produção na construção impostas pelo capitalismo não tiveram impactos dramáticos como as verificadas em outros ramos industriais, como o da fiação. O processo de trabalho manual permaneceu; porém, sob o controle da empresa capitalista, os custos poderiam ser diminuídos pela cooperação e divisão simples do trabalho. Segundo Xavier Pereira, a construção imobiliária não aumentou o capital fixo, mas o circulante (materiais de construção) e o variável (força de trabalho), levando-a a obter altas taxas de mais-valia. Verificou-se, então, elevada exploração do trabalhador e crescente desqualificação do artífice pela utilização de materiais de construção industrializados e, sobretudo, pela organização de grandes empresas que retiravam dos canteiros de obras as decisões técnicas e econômicas.¹⁰¹

Assim, o controle empresarial buscava evitar eventuais fraudes e reduzir o tempo de trabalho necessário por meio da aceleração do ritmo das atividades e da simples repetição de determinadas operações, evitando ainda a duplicação de tarefas, materiais e ferramentas. Atividades simples, efetuadas por artesãos, também podiam ser executadas por trabalhadores sem qualificação. Portanto, a diluição das operações de cada ofício reduziria o custo da construção, enquanto a supervisão do trabalho e a subdivisão das

¹⁰¹ Xavier Pereira, *op. cit.*, pp. 284-5.

tarefas tradicionais de cada ofício reduziriam a qualificação dos oficiais que atuavam como trabalhadores independentes.¹⁰²

Não há registros que possam aferir em detalhes os processos de “racionalização” do processo de trabalho na Companhia Construtora, mas os 43 quartéis construídos pela empresa em 36 cidades, entre 1921 e 1924, empregando 52 engenheiros e 15 mil operários, têm sido mencionados como obras executadas segundo novos padrões de organização do trabalho que “revolucionou a arquitetura e os métodos primitivos da arte de como construir”.¹⁰³ Segundo Simonsen, os edifícios militares foram realizados “mediante planos cuidadosamente estudados, de maneira que se pudessem fazer grandes economias pela padronização dos edifícios e dos serviços”.¹⁰⁴

Sem modéstia, o próprio engenheiro lembraria mais tarde, em uma seção realizada no IDORT (Instituto de Organização Racional do Trabalho), que a Companhia Construtora teria sido a primeira empresa no país a realizar, “abertamente, a propaganda dos postulados relacionados com a organização científica do trabalho”, conforme atestavam seus relatórios “publicados com ampla divulgação, desde 1918.” Ainda nas palavras de Simonsen,

“tivemos a oportunidade de fazer a aplicação prática desses princípios em muitos cometimentos de engenharia e de indústria, que nos foram confiados.”

“(...) fui, desde o início de minha vida profissional, um propugnador e um realizador dessa orientação.

“Observo ainda, com viva satisfação, que diversos engenheiros, que naquela empresa tiveram os seus primeiros postos de responsabilidade na vida profissional, hoje aqui trabalham pelo engrandecimento do IDORT, para

¹⁰² Ball, *op. cit.*, p. 23.

¹⁰³ Pereira, Armando de Arruda. *Construindo quartéis para o Exército*. São Paulo, Gráfica Paulista Editora, 1930 [Arquivo Edgard Leuenroth].

¹⁰⁴ Simonsen, R. Relatório reproduzido por Ferraz do Amaral, Pedro, in: “Trinta anos de atividades no campo da administração científica”. *Revista IDORT*, São Paulo, vol. XXX, maio/junho 1961 *apud* Antonacci, Maria Antonieta M. “Institucionalizar ciência e tecnologia – em torno da fundação do Idort (São Paulo, 1918/1931). *Revista Brasileira de História*, v. 7, n. 14, março/agosto 1987, p. 60.

onde trouxeram aquela orientação, procurando difundi-la e desenvolvê-la no interesse geral da comunidade.

“Longe vão os dias em que o saudoso engenheiro Costa Pinto, Secretário-geral do Centro Industrial do Brasil e um de nossos representantes nos primeiros congressos internacionais, em que se cuidou do assunto, fazia observar que, no Brasil, fora das primeiras realizações iniciadas pela Construtora de Santos, muito pouca coisa se tinha feito e produzido com essa orientação”.¹⁰⁵

Os princípios de Taylor vinham sendo exaltados há muito pela *Revista Polytechnica* e eram introduzidos na cadeira de Tecnologia da Construção Civil a fim de apresentar um “método científico” para os problemas da construção.¹⁰⁶ Observe-se que Roberto Simonsen esteve nos Estados Unidos em 1911, ano em que “a grande discussão em matéria de gestão empresarial era o taylorismo, verdadeira ‘febre’ entre os engenheiros locais”. Um ano depois, funda a Companhia Construtora e, já em 1915, inicia “seu papel de pioneiro e apóstolo do *scientific management* no Brasil”, conforme revela o relatório da empresa, em 1916.¹⁰⁷ E, de fato,

“a hierarquia nos processos de trabalho irá alterar-se muito com a introdução do par engenheiro com formação científica/mestre qualificado para ler o desenho traçado agora com maior precisão e transmiti-lo aos demais operários, paulatinamente divididos em diversas equipes executoras de operações manufatureiras. Estas transformações, no entanto, demorariam para ser introduzidas, o que não se deu sem conflitos”.¹⁰⁸

¹⁰⁵ Simonsen, *Evolução industrial do Brasil*, op. cit., pp. 117-8 [grifo meu].

¹⁰⁶ Xavier Pereira, op. cit., pp. 253-5.

¹⁰⁷ Silva e Gitahy, op. cit., p. 97. Segundo o jornal *A Tribuna*, 2/1/1915, a empresa acompanhava “os progressos constantes que fazem a arte de construir na Europa e América do Norte, introduzindo entre nós não só novos processos de construção como novas idéias de comodidade, de conforto e de estética”.

¹⁰⁸ Silva e Gitahy, op. cit.. Talvez seja prudente não atribuir a todas as iniciativas de Simonsen nesse campo o qualificativo de “taylorismo”, pois ainda sabemos muito pouco a respeito dos detalhes de suas medidas racionalizadoras para que possamos identificá-las

Outro aspecto a ser destacado quanto à divisão entre, de um lado, contrato por encomenda a cargo de empreiteiros e mestres de obras e, de outro, construção para o mercado, subordinada a grandes companhias, é que historicamente o primeiro teve uma força de trabalho mais sindicalizada¹⁰⁹. Em Santos, os trabalhadores da construção civil submetidos às grandes empresas encontravam enormes barreiras para sua própria organização e mobilização. Além disso, o controle do mercado de trabalho pelos “artistas” era, em grande parte, facilitado pela pulverização dos diversos empreiteiros que respondiam de modo diferenciado aos acordos propostos pelos sindicatos. Na concorrência com os grandes construtores, os pequenos empreiteiros podiam manifestar uma atitude menos inflexível diante das reivindicações.

Entretanto, tal posição começou a ser ameaçada com a crise no setor durante a guerra e com o aparecimento de uma grande empresa como a Companhia Construtora de Santos. Sua destacada situação dava-lhe condições de redefinir os termos do confronto entre os patrões, dispersos e sem unidade de ação, e o movimento operário da construção civil. Note-se que a greve dos canteiros, em 1913, foi vitoriosa em todas as pedreiras da cidade, exceto as da Companhia Construtora, que reagiu com *lock-out* e contratou inúmeros fura-greves, registrando-se mortos, feridos, 75 operários presos e um processo forjado pela polícia para expulsar cinco dos supostos líderes do movimento.¹¹⁰ Nesse mesmo ano, Roberto Simonsen depôs como testemunha nos processos de expulsão contra o estivador espanhol Adolpho Antas e o carroceiro da mesma nacionalidade, Manuel Fernandes.¹¹¹

a um conjunto preciso de princípios da administração científica do trabalho que, conforme observou Adalberto Marson, é uma noção “vaga e polissêmica”. Princípios como o da departamentalização ou sistema divisionário (execução/planejamento), apresentados como sendo tayloristas em empresas brasileiras, particularmente na Companhia Paulista de Estrada de Ferro, não nasceram com e nem eram privilégio dos métodos de Taylor. Marson, Adalberto. “O Taylorismo e seus artifícios”, in: Araujo, Angela M. C. (org.). *Trabalho, cultura e cidadania*. São Paulo, Scritta, 1997.

¹⁰⁹ Ball, *op. cit.*, p. 14.

¹¹⁰ Gitahy, *Ventos do mar, op. cit.*, p. 73.

¹¹¹ ANRJ. *Processo de Expulsão de Adolpho Antas*, José Alves, Manoel Campos, Joaquim M. Pinto, Antonio Luiz Ramos e Manuel Fernandes, IJJ7, 160, 1913.

Este conflito era o ensaio de problemas que seriam enfrentados a seguir, sobretudo num período de baixa procura da força de trabalho, como foi o caso da conjuntura de guerra. Os trabalhos “de qualidade” empreendidos pela Construtora demandavam “artistas” que, diante da escassez de construções empreitadas, podiam ter se colocado a serviço da maior fonte de empregos no setor e vivido, assim, uma experiência diferente daquela em que estavam acostumados quando relacionavam-se com os chamados “construtores de segunda classe”. Essa grande “fome de braços” da Construtora, por outro lado, não deixaria de gerar conflitos e, paradoxalmente, impor limites a algumas das iniciativas lideradas por Simonsen contra os sindicatos e os construtores de menor porte.

De qualquer forma, a altivez e centralidade dos “artistas” no interior do movimento operário começariam a ser fortemente abaladas pela conjuntura da Primeira Guerra Mundial, quando alguns empresários começaram a ensaiar determinadas iniciativas para tentar equacionar o “problema operário”. Destacaram-se as medidas capitaneadas por Roberto Simonsen e alguns outros grandes construtores que buscaram redefinir as formas de relacionamento com os trabalhadores e seus sindicatos. Esses ensaios não lograram o êxito almejado logo em sua fase inicial de implantação. Por outro lado, associados às transformações pelas quais passaria a indústria da construção civil, começaram a ter importantes e negativos desdobramentos na experiência de organização e mobilização dos trabalhadores nas décadas de 1920 e 1930.

Capítulo 2

Redefinindo as Relações de Trabalho nos Canteiros de Obras

É comum encontrarmos a afirmação de que muitas das iniciativas pioneiras de Roberto Simonsen, sobretudo no que se refere à “administração científica do trabalho”, foram arquitetadas como resposta e releitura da conjuntura de greves em diferentes cidades do país nos anos 1917-1919. O *scientific management*, tão invocado nos Relatórios da Companhia Construtora de Santos (CCS), foi a pedra angular do pensamento e da ação de Roberto Simonsen em suas tentativas também pioneiras de visualizar a chamada “questão social” como algo além da mera repressão policial e de propor outro ordenamento da sociedade a partir de relações de trabalho fundadas em novos princípios. Simonsen foi um dos primeiros industriais brasileiros a admitir em público “o relacionamento inerentemente conflituoso entre operários e empregadores”.¹

Em uma célebre passagem do mencionado Relatório da Companhia Construtora, de 1918, Simonsen assim expôs seu reconhecimento do problema: “de fato, o que o patrão procura é pagar o menos possível por unidade de produção, e o que o operário visa é ser o mais remunerado possível por unidade de tempo.” Como solução à “guerra de classes”, o engenheiro propunha outro princípio inscrito na “organização científica do trabalho”: “dar a cada homem o resultado de seus próprios esforços, em proporção à sua grandeza e ao tempo empregado em exercê-lo”. Caberia ao “departamento técnico” da Companhia o estudo “científico” dos salários, calculando prêmios ou bônus para aqueles que ultrapassassem o padrão de produção determinado. Não possuímos dados, porém, para avaliar em que medida o *scientific management* foi implementado na Companhia

¹ French, John D. *O ABC dos operários: conflitos e alianças de classe em São Paulo, 1900-1950*. São Paulo-Hucitec/São Caetano do Sul-Prefeitura de São Caetano do Sul, 1995, p. 69.

naqueles anos, apesar de Simonsen afirmar que sua empresa foi uma espécie de laboratório piloto no país para a implementação prática dos “princípios científicos” da administração do trabalho.

Tais princípios têm sido exaustivamente citados e analisados pela historiografia como uma maneira de responder ao “problema operário”, principalmente tal como este se apresentava nos anos 1917-1919. No entanto, são menos conhecidas as condições prévias que Simonsen considerava imprescindíveis para a efetivação dos pressupostos da “administração científica do trabalho”, particularmente em relação à forma de pagamento dos salários. Essas condições exigiam outras medidas e a criação de novas instituições, também pouco investigadas em pormenor pela produção historiográfica.

Se é comum encontrarmos referências à influência exercida pelo taylorismo no pensamento desse industrial, as fontes de outras de suas iniciativas ainda permanecem ocultas. Esse desconhecimento obscurece a compreensão dos fatores subjacentes que o teriam levado a adotar medidas sem as quais a “administração científica do trabalho” teria poucas condições de funcionar. Neste sentido, não foi levada em conta ainda a provável influência da longa trajetória experienciada pelos empresários do setor da construção dos Estados Unidos que Simonsen provavelmente não desconhecia. Trata-se, fundamentalmente, da eficaz política empresarial de estabelecer o *open shop*, ou seja, subtrair do processo e do mercado de trabalho o controle exercido pelos sindicatos e pelos operários sindicalizados que, em grande escala, impunham restrições à produção por meio de contratos coletivos, *closed shop*, greves e boicotes.²

² As semelhanças e coincidências de suas propostas com as de industriais estado-unidenses são de tal ordem a não nos deixar muitas dúvidas de que ele estava de fato atualizado com o que se passava no outro lado do hemisfério. Desde o começo do século, os industriais da metalurgia, envolvidos na fabricação do ferro e do aço, tiveram a iniciativa de criar organizações em âmbito nacional voltadas ao estabelecimento de políticas que viessem a eliminar o *closed shop* dos sindicatos da construção civil. O objetivo de interferir neste setor estava no fato de que era considerado a linha de frente da metalurgia, seu ponto sensível e terminal, uma vez que o ferro e o aço estavam sendo usados com crescente intensidade na construção de pontes e prédios. Eles desejavam impedir que a International Association of Bridge and Structural Iron Workers, fortemente entrincheirada no ramo da construção, não permitisse aos seus membros a utilização de qualquer

Em síntese, pretendo investigar aqui se o esforço de “racionalização do trabalho” via *scientific management* exigia outras iniciativas dos patrões não limitadas ao processo de trabalho e às modalidades de remuneração; se esse esforço envolvia outros atores além dos próprios operários qualificados e sindicalizados; em que medida tais iniciativas eram fundamentais e indispensáveis para a generalização da pretendida “vitória da razão” contra o “tradicional empirismo” de mestres de obras e “artistas” no processo de trabalho; quais as respostas e os obstáculos às “insinuantes” propostas empresariais; em que contexto histórico muito particular foram escritos textos seminais como os da coletânea publicada no opúsculo *O Trabalho Moderno* de Roberto Simonsen; quais os fatores conjunturais e estruturais que, da década de 1910 aos anos 1930, favoreceram a implementação dos pressupostos defendidos por Simonsen e transformaram profundamente a capacidade organizativa e de mobilização dos trabalhadores da construção civil; e, por fim, até que ponto a vontade disciplinar de despolitizar os canteiros de obras exigia algo mais e maior que a disciplina e a política da vontade.

1. O Centro dos Construtores e Industriais de Santos³

As primeiras incursões de Roberto Simonsen no sentido de alterar as bases em que estavam assentadas as relações de trabalho no país, de um modo geral, foram produzidas antes mesmo da grande greve geral de 1917. Podemos identificá-las em meio a duas paralisações dos trabalhadores da construção civil santista durante a

material produzido em fábricas não submetidas ao controle dos sindicatos. Seu principal objetivo era fazer com que as fábricas e a construção civil operassem, então, sob o princípio do *open shop*. As iniciativas da National Erectors' Association, fundada em 1909, eram muito similares às adotadas mais tarde por Simonsen. Cf. Fine, Sidney. *Without Blare of Trumpets: Walter Drew, the National Erectors' Association, 1903-57*. Michigan, The University of Michigan Press, 1995. Ainda sobre a cruzada pelo *open shop* dos empresários norte-americanos no início do século, particularmente em Chicago, cf. Montgomery, David. *The fall of the house of labor*. Cambridge, Cambridge University Press, 1995, pp. 269-81.

³ Com algumas alterações, este e os próximos dois itens encontram-se em Silva, Fernando Teixeira e Gitahy, Maria Lucia. “O movimento operário da construção civil santista durante a Primeira Guerra Mundial, 1914-1918”. *História Social*, n. 3, IFCH-Universidade Estadual de Campinas, 1996.

Primeira Guerra Mundial. O desenrolar desses movimentos recoloca algumas questões cruciais quanto às tentativas de introdução de novos padrões de relacionamento entre patrões e empregados: a escassez de trabalho na conjuntura de guerra, a falta de unidade dos construtores, a luta dos sindicatos dos trabalhadores qualificados para organizar o mercado e as relações de trabalho, além da combinação do uso da clássica repressão policial com a busca de outros canais de mediação durante os conflitos.

Durante e após as manifestações grevistas de 1912 e 1913, o movimento operário sofreu dura repressão: muitos operários foram presos e expulsos do país, e as associações de trabalhadores foram fechadas, tais como a FOLS, em setembro de 1914, depois de uma campanha contra a guerra e o aumento do custo de vida. No final desse ano, as mobilizações limitaram-se a agitações em favor do espanhol Manoel Campos, contra quem foi decretada a expulsão do território nacional. No ano seguinte, o movimento ficou reduzido a tímidas iniciativas do Sindicato dos Canteiros e à tentativa por parte dos operários da construção civil em criar um Sindicato de Ofícios Vários. Entretanto, diversos militantes e trabalhadores das mais variadas categorias estavam espalhados por todo o país devido à repressão e à escassez de trabalho durante a guerra.⁴

Em meados de 1916, os trabalhadores da construção civil de Santos começaram a romper o silêncio imposto ao movimento operário local: reorganizaram o Sindicato dos Pedreiros, Carpinteiros, Pintores e Serventes, substituído pouco depois pelo Sindicato dos Operários da Construção Civil, buscando assim aglutinar não apenas os “artistas” e serventes, mas todos os trabalhadores do setor; com o objetivo de organizar as demais categorias da cidade, coube a eles também a refundação da Federação Operária Local de Santos (FOLS); distribuíram mais de uma dezena de boletins e manifestos convocando assembléias para estabelecer pautas de reivindicações e fortalecimento do movimento operário; reabriram um curso de desenho e “estudo técnico-profissional” no sindicato; promoveram

⁴ Rodrigues, Edgar. *Nacionalismo & cultura social, 1913-1922*. Rio de Janeiro, Laemmert, s.d., pp. 60-92; *A Tribuna*, 7/11/1915.

comício contra a guerra; criaram ainda o Comitê de Agitação Pró-Direitos dos Homens que organizou um comício em solidariedade à greve dos operários da construção civil em Ribeirão Pires, cidade vizinha de Santos; comemoraram publicamente a data da conquista da jornada de 8 horas e concitaram os trabalhadores a despertarem para a “revanche”, para a luta “violenta, talvez”.⁵

Em setembro, o Sindicato das Classes da Construção Civil e a FOLS enviaram aos mestres empreiteiros um ofício reivindicando a observância da jornada de 8 horas – “jornada científica” –, restabelecimento do pagamento no dia cinco de cada mês e da tabela mínima de salários.⁶ Segundo a Federação, vários mestres-empregadores haviam reconhecido essas “exigências”, mas alguns pretendiam “negar a sua palavra ou assinatura já dadas”.⁷ No dia 3 de outubro, os operários em edificações deram início à paralisação, obedecendo à antiga tática de deflagração de greves parciais, vitoriosas em todas as casas construtoras durante um mês de movimento.⁸

Entretanto, essa situação favorável foi bruscamente alterada com o movimento iniciado na Companhia Construtora. Conforme relataria meses depois, Simonsen recusou-se a atender às “imposições” do “pseudo-sindicato”, alegando que a empresa “procurou rodear sempre todo o seu pessoal do máximo conforto e garantia e tem envidado esforços no sentido de manter a indispensável cordialidade entre chefes e os empregados subalternos”. Além disso, as reivindicações “não tinham razão alguma, pois que nunca nos aproveitamos da falta de trabalho para diminuir os salários, a ponto de serem estabelecidos ordenados insuficientes para a sua subsistência”.⁹ Em 31 de outubro, a Construtora exigiu pela

⁵ *A Tribuna*, 9, 16, 21, 23/6; 3, 7/7; 1, 6/9/1916.

⁶ A tabela estabelecia 7\$000 diários para pedreiros, carpinteiros e pintores; 5\$000 para aprendizes; servente homem, 4\$500; servente menor, 3\$000.

⁷ “Operários da construção civil”. *A Tribuna*, 26/9/1916; *Diário de Santos*, 10/9/1916.

⁸ Cezar. “Breve resenha da história do movimento operário desta cidade desde 1904 até 1919”. *Gazeta do Povo*, 30/7/1919.

⁹ “Relatório da Diretoria da Companhia Construtora de Santos referente ao exercício de 1916”. *A Tribuna*, 3/3/1917 [grifo meu].

imprensa que os seus operários voltassem ao trabalho no dia seguinte, sob pena de demissão e substituição definitiva “pelo novo pessoal com que já conta a Companhia.”

Ainda por iniciativa de Simonsen, alguns construtores, reunidos em seu escritório, resolveram confeccionar “listas negras”, declarando “não admitir em seus trabalhos operário algum que tenha sido dispensado por qualquer um dos signatários como grevista, ou que tenha como tal abandonado os seus serviços”.¹⁰ Um artigo na imprensa, assinado por “muitos operários”, estranhou que três construtores fossem signatários da “declaração aberta pela Companhia Construtora”, rompendo assim com a assinatura do acordo que haviam estabelecido anteriormente com o sindicato.¹¹

Além desse golpe desferido contra um movimento com perspectivas de êxito, a Construtora teria sido responsável pela reação da polícia que, no dia 2 de novembro, cercou uma casa no bairro do Macuco onde dezenas de operários dos comitês grevistas estavam reunidos. Após “demorado tiroteio”, vários operários e líderes da greve foram presos, sendo aberto “rigoroso inquérito”. Um processo-crime foi forjado na delegacia contra Manoel Perdigão, Abel Moraes e Genaro Barros, pedreiro-frentista da Companhia Construtora, todos acusados de agredirem dois fura-greves com coronhadas de revólver e de atentarem contra as obras empreitadas pelo engenheiro Maurílio Porto na Avenida Conselheiro Nêbias.¹²

A greve estava terminada e irremediavelmente perdida.¹³ A Companhia Construtora reeditou o mesmo procedimento adotado em suas pedreiras quando da greve dos canteiros, em 1913: renúncia a qualquer tipo de negociação, utilização de fura-greves e recurso à repressão policial. Entretanto, impôs ainda um novo obstáculo à greve: os trabalhadores tinham que enfrentar também a liderança da Construtora entre os patrões, fazendo com que muitos destes

¹⁰ *A Tribuna*, 31/10/1916.

¹¹ “Ao operariado de Santos”. *Diário de Santos*, 1/11/1916.

¹² Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos [AGFCS]. Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal. Tribunal do Júri da Comarca de Santos. Genaro Barros, Abel Moraes e Manoel Perdigão [réus], n. 195, caixa 30, 1916.

¹³ Cezar, *op. cit.*; *A Tribuna*, 3/11/1916 e *Diário de Santos*, 4/11/1916.

abandonassem qualquer acordo individual e previamente estabelecido com o sindicato e com a Federação.

Esse pacto conjuntural entre os construtores deu origem a uma instituição que teria importantes desdobramentos para os operários do setor nos anos seguintes e nas décadas de 1920 e 1930. Na mesma reunião realizada no escritório da Companhia Construtora, quando foi decidida a formação da “lista negra”, os mesmos empresários, “solidamente unidos contra o movimento subversivo”, decidiram também fundar o Centro dos Construtores e Industriais de Santos (CCIS). O objetivo para o qual foi criada essa associação encontra-se claramente exposto por Simonsen:

“há muito se fazia sentir a necessidade da congregação dos esforços dos construtores de Santos, em bem dos seus interesses, sobretudo por ocasião dos movimentos grevistas dos operários que, sob a direção de péssimos elementos e na maior parte estranhos à classe, eram levados a lutas absurdas com os seus patrões, das quais quase sempre saíam prejudicados. (...) Essas lutas chegaram, em Outubro de 1916, a tomar o caráter de assaltos a mão armada contra as propriedades. Diante de fatos de tamanha gravidade seria inconcebível que continuassem os construtores e industriais isolados e de mãos cruzadas, deixando os seus operários se arrastarem por uma senda errada, em exigências as mais das vezes absurdas, quando de outros seus interesses de importância capital os seus agitadores não se lembravam. Foi por isso que nos reunimos no dia 29 de Outubro de 1916”.

A historiografia é unânime em afirmar que, sobretudo após as greves de 1917-1919, os empresários sentiram real necessidade de se unir em associações de classe. Entretanto, se o Centro certamente não era a única agremiação patronal em 1916 no país, por outro lado pode-se admitir que se tratava de uma instituição avançada para os padrões da época, particularmente no setor da construção. Note-se que, apenas em 1919, seria criada a Associação dos Construtores

Civis do Rio de Janeiro, com o mesmo objetivo de “unir a classe dos construtores tendo em vista a evolução social que atualmente preocupa todas as classes de trabalho” - leia-se, greves.¹⁴ Além disso, o desejo de expandir o raio de ação para outros ramos da produção aparece expresso no próprio nome do Centro dos Construtores e Industriais.

Este não se limitaria à formação de uma unidade patronal de ação. Deveria antes enfrentar de maneira articulada uma das bases de sustentação do movimento operário da construção civil, ou seja, o controle do mercado de trabalho que os sindicatos haviam exercido antes da guerra e poderiam vir a exercer novamente em um momento mais favorável. Com este objetivo, na primeira assembléia do CCIS, em 5 de janeiro de 1917, foram aprovados os seus estatutos que estabeleciam uma contribuição mensal proporcional ao número de operários empregados pelas firmas associadas ao Centro. A primeira atividade encetada pela organização foi um cadastro de operários, não sendo de admirar que o registro fosse obrigatório para os “artistas” e facultativo para o “operário comum”.

Um ano após a fundação da entidade, 849 trabalhadores estavam inscritos no Livro de Registro do Centro, sendo-lhes entregues os respectivos “cartões de identidade”, sem os quais não teriam acesso ao mercado de trabalho. Assim, se antes o operário precisava apresentar o certificado do seu sindicato quando fosse trabalhar, era-lhe exigido agora o cartão patronal. Neste sentido, “o que era o cadastro obrigatório senão uma réplica patronal do *closed shop*” e uma medida visando eliminar dos canteiros de obras os operários “indesejáveis”?¹⁵ A iniciativa atingia, sobretudo, o grupo tradicionalmente mais combativo e um dos principais organizadores do movimento operário santista, pois a maior parte dos cadastrados

¹⁴ Lobo, Eulalia et al. *Questão habitacional e o movimento operário*. Rio de Janeiro, Editora da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1989, p. 109.

¹⁵ Silva e Gitahy, *op. cit.*, p. 120. As semelhanças da norte-americana National Erectors' Association, fundada em 1909, com as propostas de Simonsen são evidentes, entre as quais a política dos empregadores de contratarem operários através de agências de emprego incumbidas de criar um registro de trabalhadores que recebiam um cartão para levar ao contramestre no emprego, afastando dos serviços os “agitadores”. Cf. Fine, *Whithout Blare of Trumpets*, *op. cit.*

era de fato composta por “artistas” (pedreiros, carpinteiros e pintores).¹⁶ Conforme verificaremos ainda, há razões suficientes para supor que, dos 849 operários, a grande maioria fosse empregada na Construtora e tivesse se inscrito sob pressão da empresa.

A criação do cadastro foi outra medida pioneira de Simonsen se levarmos em conta que, apenas em 1921, o Centro dos Industriais de Fiação e Tecelagem do Algodão de São Paulo (CIFTA) começou a discutir a necessidade de identificação obrigatória dos operários – “identificação científica” – a fim de trocar informações entre as empresas têxteis sobre operários “indesejáveis” que deveriam ser excluídos das fábricas.¹⁷

Quanto ao cadastro exigido pelo CCIS, é provável que o modelo tenha sido inspirado em uma prática de seleção e contratação da mão-de-obra que já vinha sendo adotada pela Companhia Construtora de Santos, com o auxílio de um membro do poder público. Além de delegado regional de Polícia, Bias Bueno era advogado e conselheiro da empresa. Cabia-lhe manter a ordem, proteger a propriedade, controlar a seleção dos trabalhadores e arbitrar nos processos de demissão.¹⁸ Tal “coincidência” de um mesmo ator social trabalhando na empresa e na polícia facilitava o uso de processos forjados na delegacia contra operários “indesejáveis”.¹⁹

Uma das justificativas para a criação do CCIS foi a alegada violência dos grevistas que teria o “caráter de assaltos à mão armada contra as propriedades”. Simonsen refere-se seguramente aos fatos

¹⁶ Foram inscritos 244 pedreiros, 163 carpinteiros, 194 serventes, 67 pintores, 128 jornaleiros, 1 calceteiro, 1 ladrilheiro, 1 marceneiro, 1 torneiro de cerâmica, 2 canteiros, 2 cavouqueiros, 2 encanadores, 3 estucadores, 3 lustradores, 3 vigias, 5 carroceiros, 6 *chauffeurs* e 11 mecânicos.

¹⁷ Lima, Marcos Alberto Horta. *Os industriais têxteis paulistas nos anos 20: aspectos da sua atuação política*. Campinas, IFCH/Universidade Estadual de Campinas, 1992 [dissertação de mestrado], pp. 12-25.

¹⁸ Caetano, Coraly Gará. *Desvendando mistérios: Roberto Simonsen e a luta de classes*. Campinas, IFCH/Universidade Estadual de Campinas, 1994 [tese de doutorado], p. 30.

¹⁹ Nesse caso encontramos outra coincidência com a experiência dos industriais estado-unidenses. A administração de alguns *bureaux* da National Erectors' Association era deixada a cargo de agentes da polícia e detetives especializados em serviço de espionagem, cabendo-lhes a tarefa de fazer a triagem dos trabalhadores registrados. Fine, *op. cit.*, p. 58.

ocorridos no dia 3 de outubro nas mencionadas obras empreitadas pelo engenheiro Maurílio Porto, um dos associados ao Centro dos Construtores e do qual, mais tarde, seria presidente. No entanto, perante o juiz, as testemunhas – inclusive o próprio empreiteiro – foram unânimes em não reconhecer os acusados e a gravidade dos ferimentos das vítimas; o caso foi levado a Júri e os réus absolvidos por ausência de provas de que fossem de fato os agressores.

Os boletins do movimento empregavam uma linguagem agressiva, referindo-se a “revanche” e a uma “luta violenta, talvez”. Mas os grevistas estavam mais inclinados a combater a ação dos seus colegas refratários à adesão ao movimento do que atentar contra a propriedade. O processo revela ainda que, na falta de identificação dos agressores, a polícia podia acusar quem quer que fosse através de seu “estoque” de militantes conhecidos ou fichados. Manoel Perdigão já era nesta época um militante anarquista com um passado de destaque.²⁰ Abel Moraes, empregado da Companhia Construtora, certamente passara pelos processos de contratação da mão-de-obra da empresa, sob a responsabilidade do delegado Bias Bueno.

Tem sido unânime a afirmação de que, ao lado de Jorge Street, Simonsen vislumbrava uma solução para a “questão social” que ultrapassasse a repressão aberta ao movimento operário. Embora não a considerasse como o método mais eficaz, ele não a abandonou. Ao contrário, se não eram um fim, o controle e a vigilância policiais eram ao menos utilizadas como um meio para a consecução dos mesmos objetivos para os quais empregava métodos apresentados como mais brandos e capazes de atingir maior eficácia.

Com efeito, os operários associavam o cadastro obrigatório no Centro com perseguição e, portanto, não chega a ser surpreendente a afirmação de Roberto Simonsen de que o registro

²⁰ Manuel Perdigão freqüentou as aulas da escola mantida pela Sociedade Internacional dos Trabalhadores, fundada em 1904, tendo início a sua militância quando ainda era muito jovem. Sua figura passou a despontar em 1912, após a deportação de Primitivo Raymundo Soares, Manoel Louzada, Miguel Garrido, Antônio Vieitas e tantos outros. Justo, Luciano. “Vida operária. Manoel Perdigão”. *Praça de Santos*, 9/4/1928.

“foi organizado não sem certas dificuldades devido ao atraso de nossos operários, que não compreendiam, de pronto, a garantia que para os bons elementos representava o registro do Centro”.²¹

Este começaria então a ensaiar outras tentativas para superar essas dificuldades. O enfrentamento com os trabalhadores tinha limites e, assim, os empregadores passaram a utilizar argumentos e meios mais conciliatórios para que os operários se cadastrassem “voluntariamente” no Centro.

2. A Greve de 1917 e a Câmara de Trabalho

No primeiro semestre de 1917, os operários da construção civil reorganizaram o Sindicato dos Pedreiros, Carpinteiros, Pintores e Serventes, discutiram a necessidade de “retomada das aulas interrompidas” e a criação do jornal *A Obra*, reuniram-se em várias assembléias e fundaram a União Geral dos Trabalhadores (UGT). Os canteiros das pedreiras formaram o Sindicato dos Operários em Pedra Granito e decidiram cientificar as empresas de que não fariam mais os serviços de empreitada.²² Durante a greve geral deflagrada em São Paulo, os trabalhadores da construção civil lideraram o movimento de solidariedade. A UGT encaminhou uma moção de apoio ao Comitê de Defesa Proletária indicando a possibilidade de greve geral em Santos e realizou passeatas, assembléias e comícios nos quais Manoel Perdigão incitava os trabalhadores à greve.²³

O movimento foi parcial em Santos²⁴ e a única greve a contar com organização prévia e alguma eficácia foi a dos operários da construção civil que, no dia 16 de julho, paralisou as obras na cidade, encaminhando aos construtores a seguinte pauta de reivindicações:

²¹ Simonsen, Roberto. “Centro dos Construtores e Industriais de Santos”. *A Tribuna*, 19/7/1917.

²² Sindicato dos Pedreiros, Carpinteiros, Pintores e Serventes. “Pelo operariado”; UGT. “Pelo operariado”, *A Tribuna*, 1/1, 13/4, 7 e 13/7/1917.

²³ *A Tarde*, 11/7/1917; *A Tribuna*, 13, 14 e 15/7/1917; *A Plebe*, 21/7/1917; Lopreato, Christina da Silva R. *O espírito da revolta: a greve geral anarquista de 1917*. Campinas, IFCH/Universidade Estadual de Campinas, 1996 [tese de doutorado], p. 142.

²⁴ Cf. capítulo 5.

reconhecimento do direito de reunião e propaganda dos trabalhadores; retomada dos ordenados recebidos em 1912; pagamento dos salários no dia 5 de cada mês; fim do trabalho extraordinário ou acréscimo de um adicional de 50% em caso de extrema necessidade; fim da admissão de menores de 14 anos em serviço de carregamento de argamassa ou outras atividades pesadas; manutenção da jornada de 8 horas; controle dos preços dos gêneros de primeira necessidade por ação dos “poderes competentes”; libertação dos grevistas presos e abolição do cartão de identidade (cadastramento) exigido pelo Centro dos Construtores. A UGT solicitava ainda que os “construtores e industriais” respondessem pela imprensa aos pedidos formulados.²⁵

Dois dias depois, o jornal *A Tribuna*, contrário ao movimento, reconheceu que a greve da categoria era geral, exceto na Companhia Construtora, onde apenas os carpinteiros trabalhavam, “estando as obras guardadas por soldados de armas embaladas”. Quando a greve atingiu sua maior intensidade, o Centro dos Construtores e Industriais de Santos lançou um apelo aos operários, assinado por Roberto Simonsen, tentando sensibilizá-los diante da situação precária vivida pelo setor. Segundo o documento,

“a indústria das construções é uma das classes que mais tem sofrido com a guerra; o número de construções decresce, diariamente, havendo avultado contingente de operários dessa classe sem trabalho”.

Ao comparar a paralisação de Santos com as condições das indústrias de São Paulo e com o movimento grevista da capital, o apelo chamava a atenção para que não fosse confundida a situação da indústria da construção com a de outras “que tiveram seus produtos altamente valorizados com a guerra”. Uma greve nessas circunstâncias, portanto, só faria piorar a situação dos construtores e, conseqüentemente, a dos operários. E mais: os salários em Santos seriam 30% mais elevados que os da capital e a jornada de 8 horas

²⁵ “O movimento operário em São Paulo. A repercussão em Santos”. *Diário de Santos*, 17/7/1917; “Aos construtores e industriais”. *A Tarde*, 18/7/1917; “A classe da construção civil”. *A Tribuna*, 17/7/1917; *A Plebe*, 21/7/1917.

estaria sendo observada pelos construtores... “em geral”. O documento ressaltava ainda a “campanha injustificada” dos operários contra a identificação obrigatória, pois o

“Centro dos Construtores e Industriais de Santos não é uma agremiação de opressão; muito ao contrário. Foi estabelecido com o fim de reunir construtores e industriais num esforço de conciliação dos seus interesses com os dos proletários. (...) O cartão que o Centro fornece, e que é exigido dos operários admitidos nas empresas que lhe são filiadas, é um elemento de garantia ao bom operário. É o atestado de que o operário conseguiu provar perante o Centro a sua boa conduta e competência. Só lhe podem ter aversão, portanto, os maus elementos”.²⁶

Com a finalidade de demonstrar que se tratava de uma agremiação benéfica aos trabalhadores, o Centro anunciou um dia depois a fundação de uma Câmara de Trabalho, supostamente a exemplo de sua congênere na Inglaterra, “onde tão bons serviços hão prestado, reduzindo ao mínimo possível as manifestações paredistas do operariado britânico”.²⁷ A Câmara tinha o objetivo de “promover a conciliação dos verdadeiros interesses das classes patronais e proletárias”, prevendo a criação de assistência e seguro para os trabalhadores, escolas profissionais e cooperativas. Simonsen pretendia mostrar que, apesar de a Câmara ser inicialmente amparada pelo Centro, este “daria uma demonstração cabal de que não teme a criação de um grêmio de verdadeiros operários.”

Se a Câmara era uma medida visivelmente anti-sindical, por outro lado não deixava de oferecer aos trabalhadores alguma forma de representação e algum tipo de ação coletiva visando “conciliar” os

²⁶ Simonsen, Roberto. “Centro dos Construtores e Industriais de Santos”. *A Tribuna*, 19/7/1917.

²⁷ *A Tribuna*, 22/7/1917. Tal referência à Inglaterra talvez faça, de fato, algum sentido. O presidente da referida National Erectors' Association, Walter Drew, que adotara desde o início dos anos 1910 medidas semelhantes às de Simonsen, fazia referências também à eficaz política dos empresários ingleses do ramo da construção no sentido de eliminar as práticas restritivas dos sindicatos por meio do *open shop* durante o esforço de guerra. Fine, *op. cit.*, p. 121.

embates entre patrões e empregados.²⁸ Segundo seu regulamento, a Câmara seria formada pelos representantes dos operários das empresas filiadas ao CCIS. Cada grupo de oitenta operários registrados nos livros da entidade poderia eleger um representante com mandato de um ano. A eleição seria feita sob a fiscalização da diretoria do Centro “em dias e locais por ela determinados”. Seu funcionamento seria na sede do Centro, franqueada uma vez por semana ou mais, em caso de necessidade, “a juízo da diretoria do Centro”. Os objetivos da Câmara eram:

- “1) representar perante o Centro a classe operária;
- 2) estudar e submeter à apreciação da diretoria do Centro todas as medidas que julgar do interesse da classe;
- 3) estudar conjuntamente com a diretoria do Centro o estabelecimento e manutenção do seguro contra acidentes e assistência aos operários, cooperativas de gêneros alimentícios, escolas de aprendizes profissionais;
- 4) promover a conciliação dos interesses dos patrões e operários”.²⁹

Entretanto, a proposta patronal foi imediatamente rejeitada pela UGT.³⁰ Apesar disso, os construtores mantiveram-se firmes em seus propósitos e irredutíveis quanto ao estabelecimento de um acordo com o sindicato e a UGT. Segundo *A Tribuna*, as propostas do CCIS teriam repercutido favoravelmente entre os grevistas que, “voluntariamente”, retornaram ao trabalho, “como se deu com a Companhia Construtora de Santos”.³¹

O retorno ao trabalho parece ter sido, na verdade, obra da repressão. *A Plebe* afirmou terem sido presos quatro operários da Construtora. O jornal *A Tarde*, favorável ao movimento, denunciou a

²⁸ De modo semelhante, a National Erectors' Association adotou essa mesma tática para que a ação coletiva não se desviasse para os sindicatos, tendo sido formado um comitê no qual os operários escolhiam representantes seus para apresentar queixas à administração da entidade. *Ibid.*, p. 65.

²⁹ Centro dos Construtores e Industriais de Santos. “Fundação de uma Câmara de Trabalho.” *A Tribuna*, 20/7/1917.

³⁰ “União Geral dos Trabalhadores de Santos”. *Diário de Santos*, 21/7/1917.

³¹ *A Tribuna*, 21/7/1917.

ação da polícia prendendo grevistas “a torto e a direito”, entre eles o visado Manoel Perdigão, preso junto com Manoel dos Santos em um quarto do Hotel 2 de Maio, contra os quais foi aberto um processo de expulsão do território nacional.³² Contra três operários portugueses foi instaurado inquérito policial, sendo depois condenados a prisão pelo Tribunal do Júri por terem agredido fura-greves e um construtor.³³ A UGT lançou ainda um manifesto contra o “barbarismo policial”, espancando numerosos trabalhadores à espera de um “comício habitual”.³⁴ Diante dessa reação policial, o movimento chegava ao fim, sem qualquer acordo formalizado. Os canteiros, que também haviam entrado em greve, resolveram dar por terminada a greve, “desistindo de todas as suas pretensões, com a condição, porém, de serem postos em liberdade os seus colegas que se encontram presos”.³⁵

É provável que, na história das greves da construção civil de Santos, os trabalhadores jamais tivessem se defrontado com tantas dificuldades para a conquista de suas reivindicações como nas greves de 1916 e 1917. Em Porto Alegre, por exemplo, entre 1916 e 1918, os operários da construção foram vitoriosos em quatro movimentos grevistas por reivindicações análogas.³⁶ A crise no setor não foi suficiente para aplacar seus movimentos. Em Santos, porém, o concerto patronal foi o fator decisivo para a derrota de ambas as greves analisadas.

Em 1916 e 1917, os operários da construção civil tiveram que se defrontar com duas instituições até então inéditas: o CCIS e a Câmara de Trabalho. Se a primeira era vista como “órgão de opressão”, a segunda procurava eliminar tal conotação. O cadastramento obrigatório passaria agora a ser apresentado não como uma medida de perseguição contra os “maus operários”, mas de

³² *A Plebe*, 21/7/1917; *A Tarde*, 21/7/1917.

³³ AGFCS. Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal. Tribunal do Júri da Comarca de Santos. José da Silva, Antônio do Carmo e Augusto Duarte [réus], n. 303, caixa 30, 1917.

³⁴ *A Tarde*, 17 e 18/7/1917.

³⁵ *A Tarde*, 18/7/1917; *A Tribuna*, 24/7/1917.

³⁶ Silva Junior, Adhemar Lourenço. “Contribuição a uma ‘história dos de baixo’ do sindicato”. *Estudos Ibero-Americanos*. PUCRS, v. XXI, n. 1, junho 1995, pp. 62-83.

concessão de uma série de benefícios, tais como seguro contra acidentes de trabalho, assistência médica, cooperativa de gêneros alimentícios e escolas de aprendizagem profissional. Tratava-se de deslocar para o interior do Centro certas demandas que privilegiavam outras instituições e interlocutores. Afinal, os trabalhadores reivindicavam a ação do governo na fiscalização e controle dos gêneros de primeira necessidade e sempre mantiveram-se preocupados em criar nos sindicatos as suas próprias escolas destinadas à instrução profissional de seus associados. Portanto, “nesta proposta do Centro, caberia aos empresários a tutela de todas as esferas do mundo do trabalho.”³⁷

A Câmara tinha ainda por objetivo a exclusão dos militantes no controle do mercado de trabalho, passando-o para o poder da entidade patronal que, no âmbito privado do Centro dos Construtores, deveria estabelecer totalmente as regras para dirimir o conflito de classes. Assim, a Câmara era uma forma de negação do sindicato enquanto canal legítimo de representação operária. Os construtores pretendiam que os trabalhadores deixassem de recorrer aos sindicatos e apelassem para a Câmara,

“instrumento de liberdade onde os genuínos representantes dos verdadeiros operários enunciarão as suas queixas, farão ouvir os seus reclamos e estudarão a cooperação de toda a classe visando um efeito útil. As suas decisões deixarão de ter o caráter de imposição de falsos sindicatos para terem toda a força que emana do espírito conservador que inspirou a sua criação”.

Simonsen, entretanto, ao contrário da maior parte dos empresários na época, admitia publicamente a existência do conflito de classes, responsabilizando pelo “atual estado de luta e desconfianças existente entre as duas classes” não apenas os trabalhadores, mas também os patrões que ignoravam as “recíprocas necessidades”. A base do “descontentamento dos operários” como uma “nova força, existente realmente” encontrava-se nas “velhas maneiras

³⁷ Silva e Gitahy, *op. cit.*, p. 120.

de proceder” quanto às modalidades de pagamento da força de trabalho. Enquanto os operários pautavam-se no objetivo de “produção limitada e salários ilimitados” e de alcançar “o maior pagamento possível por unidade de tempo”, os patrões buscavam “pagar o menos possível por unidade de produção”.³⁸ Com o objetivo de estabelecer uma “cooperação cordial” entre as partes, Simonsen defendia, como vimos, uma política de benefícios aos trabalhadores e o estudo “científico” dos salários na base de prêmios e bônus para os que ultrapassassem um determinado padrão de produção.

Esse estudo científico era uma das atribuições do Departamento Técnico da Companhia Construtora, mas Simonsen pretendia ampliá-lo para os demais empregadores da cidade de Santos. Assim, a Câmara de Trabalho era apresentada como o órgão aglutinador de tais iniciativas, que visavam minar a base dos descontentamentos operários, constituindo-se no “verdadeiro aparelho de um definitivo entendimento entre patrões e operários”,³⁹ devendo contar com representantes de ambas as classes. Estaria, assim, substituída a “disciplina militar” que se impunha aos operários “pelo rigorismo de feitores carrancudos” pela

“disciplina inteligente e consciente – oriunda do conhecimento exato que tem o operário da natureza do seu trabalho e da certeza do justo reconhecimento de seus esforços”.⁴⁰

Biógrafos de Simonsen defendem que a Câmara de Trabalho teria sido o “Primeiro Tribunal Paritário do país”, a “primeira Junta de Conciliação do Trabalho no Brasil”,⁴¹ tornando-se uma espécie de Justiça do Trabalho *avant la lettre*, anos antes desta ser implantada pelo corporativismo sindical instaurado no pós-1930. Entretanto,

³⁸ Simonsen, Roberto. “Pela administração científica”, in: *O Trabalho moderno*. São Paulo, 1919; Lima, Heitor Ferreira. *Três industrialistas brasileiros*. São Paulo, Alfa-ômega, 1976, pp. 158-9.

³⁹ Centro dos Construtores e Industriais de Santos. “Manifesto ao operariado sobre a criação da Câmara de Trabalho”. *A Tribuna*, 10/11/1917.

⁴⁰ Simonsen, “Pelo trabalho organizado”, in: *O trabalho moderno*, op. cit., p. 10.

⁴¹ A vida de Roberto Simonsen”, s.l., s.d. [texto datilografado pertencente à Biblioteca Roberto Simonsen. Catálogo Coletivo de Livros e Periódicos], p. 12.

enquanto a Justiça do Trabalho implementou uma organização tripartite, contando com representantes do Estado, Simonsen apresentou no relatório da Companhia Construtora, referente a 1918, sua “notável demonstração de previdência”, prevendo e questionando “a passagem do operariado para a ação indireta”.⁴² Segundo ele, em tom quase profético,

“as associações operárias formadas com o espírito preconcebido de luta, bem como as dos patrões, jamais poderão resolver de forma estável as chamadas questões entre o Trabalho e o Capital, ainda que recorram aos tribunais arbitrais, porque são elas estabelecidas sob atmosfera de desavenças e induzem as duas classes a um estado de desarmonia. Cada qual procura incessantemente vencer a outra, empregando, sempre que lhe é dado, mal disfarçados processos de força. Aqueles tribunais, embora bem intencionados, funcionam, quase sempre, por motivos óbvios, com conhecimento incompleto de causa”.⁴³

Neste sentido, Simonsen considerava equivocadas as propostas para que o “problema operário” fosse resolvido “por vias políticas”, pois qualquer ingerência do poder público nas relações de trabalho redundaria em “entravamento à produção”.⁴⁴ Simonsen apontava então soluções “por vias econômicas”.⁴⁵ Além e por meio da Câmara de Trabalho, a alternativa para beneficiar “lealmente as duas classes”, portanto, seria “a forma científica de administrar e retribuir o trabalho”.⁴⁶ Deste modo, o círculo das iniciativas estava fechado:

“cadastramento dos operários no Centro dos Construtores e Industriais, Câmara de Trabalho e *scientific management* eram iniciativas apresentadas agora como medidas pioneiras de utilidade pública, oferecidas ao governo e à

⁴² French, *op. cit.*, p. 72.

⁴³ Simonsen, *O trabalho moderno*, *op. cit.*, p. 40.

⁴⁴ Ferreira Lima, Heitor. *Mauá e Simonsen. Dois pioneiros do desenvolvimento*. São Paulo, Edaglit, 1963, p. 40.

⁴⁵ Simonsen, Roberto. “Pela administração científica”, *op. cit.*

⁴⁶ *Idem*, “O trabalho moderno”, *op. cit.*, p. 40.

'nação' por um grupo de empresários num momento em que o país passava pelo 'esforço de guerra'. De fato, o estado de guerra proporcionava um clima político muito singular, favorecendo uma eventual adoção de medidas 'de emergência' para lidar com o trabalho".⁴⁷

3. Patrióticos ensaios patronais em clima de guerra

O momento propício para o arremate das iniciativas até aqui apresentadas chegou na tarde de 3 de novembro de 1917, quando correu pela cidade a notícia alarmista de que os alemães haviam torpedeado os navios nacionais Acary e Guahyba, em São Vicente (Tenerife), registrando-se a morte de tripulantes. Logo se formaram na Rua 15 de Novembro grupos de populares que começaram a arrancar e pintar tabuletas de casas comerciais alemãs, com "frenéticos aplausos e vivas ao Brasil". A multidão obrigava os estabelecimentos alemães e os "reconhecidamente germanófilos" a fecharem suas portas. Às 19 horas, foram confirmadas as notícias do torpedeamento e, em seguida, entoando a Canção do Soldado, "um enorme grupo de populares" invadiu o Club Germânia na Rua do Rosário, estendendo em frente ao portão a bandeira brasileira, da Inglaterra e dos Estados Unidos, "impedindo que a polícia ali entrasse, pela impossibilidade de pisar os símbolos sagrados". O grupo destruiu fotografias do Kaiser, móveis, biblioteca, arquivo e objetos de arte, ateando depois fogo ao prédio, "reduzido a um montão de destroços."

O motim teve prosseguimento na invasão da Pensão Suíça, onde encontravam-se vários marinheiros alemães. Os móveis foram partidos e as fotografias do Kaiser rasgadas; a "Fotografia Eckman" teve suas oficinas e seu ateliê destruídos; armações para exposição das plantas na floricultura de João Dieberger foram danificadas. As manifestações tornaram-se mais enfurecidas na Rua Frei Gaspar, onde localizava-se o jornal germanófilo *A Notícia*. Os manifestantes foram cercados pela polícia que,

⁴⁷ Silva e Gitahy, *op. cit.*, pp. 111-2.

“num gesto de ira sanguinolenta, precipitou-se sobre os populares, e, usando das armas, fez várias descargas, indo uma das balas assassinas matar o popular Eugenio Henrique, português, de 27 anos, residente à rua dos Andradas n. 115 e ‘chauffeur’ da Garage Moderna, que caiu por terra banhado em sangue e sem vida”.⁴⁸

Intrépido defensor da polícia, da ordem, da lei e contra qualquer atentado à propriedade privada, desta vez, tomado de furor patriótico, o jornal *A Tribuna*, reagiu violentamente contra a repressão policial, descreveu os acontecimentos com tintas fortes e afirmou tratar-se de uma “revanche que a justiça da causa torna sagrada e prescinde das leis para agir”.

Simonsen também não ficou indiferente: dois dias depois, a Companhia Construtora demitiu todos os empregados alemães ou filhos de súditos dos países aliados à Alemanha, custeou o fardamento dos trabalhadores que pretendessem participar da guerra e licenciou aqueles que desejassem se alistar como voluntários.⁴⁹ Dias depois, o Centro dos Construtores e Industriais enviou aos presidentes da República e do Estado um telegrama no qual oferecia seus préstimos “no sentido de se tornar o mais útil possível aos poderes públicos da Nação”. O telegrama sintetizava os intentos até então desenvolvidos pelo Centro e agregava outras medidas de cunho “patriótico”:

- “1) Desenvolver, junto ao operariado de todas as empresas da cidade, a propaganda da nobre causa que o Brasil tão sinceramente desposou;
- 2) Intervir junto aos seus associados para que proporcionem aos seus auxiliares todas as facilidades para sua inscrição nas linhas de tiro, ou como voluntários nas fileiras do exército nacional;
- 3) organizar imediatamente um cadastro das oficinas e ‘stocks’ de materiais das empresas industriais e de

⁴⁸ *A Tribuna*, 4/11/1917.

⁴⁹ *Ibid*, 7/11/1917.

construção existentes nesta cidade, visando seu aproveitamento para fins de guerra;

4) *Organizar o cadastro dos elementos operários nacionais* ou filiados às nações aliadas e que possam pelas suas habilitações profissionais serem úteis às indústrias de guerra;

5) promover *imediata instalação da Câmara do Trabalho* cuja criação já foi aprovada pelo Centro e que visa estudar os meios práticos do estabelecimento de conciliação dos verdadeiros interesses das classes dos Construtores e Industriais com os proletários, e cuja fundação acredita ser de excepcional valor no momento atual;

7) Empregar todos os esforços, juntamente com a Câmara de Trabalho, para que sejam estabelecidas *medidas excepcionais na organização do trabalho*, durante o estado de guerra, visando o barateamento e *intensificação da produção*.⁵⁰

No mesmo dia, o Centro dos Construtores lançou ainda um “manifesto ao operariado”, afirmando que “no momento de excepcional gravidade (...), acredita que a Câmara do Trabalho poderá prestar excepcionais serviços”. Mais uma vez, o documento procurava reafirmar que a Câmara não era um instrumento de “pressão ou de tolhimento à liberdade de manifestação por parte dos operários”, mas “uma velha e legítima aspiração” que estes deveriam receber “com a máxima boa vontade”, pois assim estariam prestando à pátria e a si mesmos “uma enorme série de serviços e benefícios”.

A fim de alcançarem tal objetivo, os trabalhadores foram convidados a comparecer às eleições de seus representantes na Câmara do Trabalho. O Centro determinava que, no dia marcado para a votação, os trabalhadores seriam convocados “aos grupos de 80 ou múltiplos de 80” para a escolha dos representantes, recomendando ainda que os votos deveriam ser destinados

⁵⁰ “Centro dos Construtores e Industriais de Santos.” *A Tribuna*, 10/11/1917 [grifos meus].

“àquele que entre todos os companheiros pelo seu passado de trabalho, de honestidade e dedicação aos verdadeiros interesses da classe seja um genuíno representante de suas aspirações conservadoras”.⁵¹

Mas a UGT rejeitou o convite patronal e tornou pública a

“arapuca em que o engenheiro Roberto Simonsen pretende fazer cair os incautos trabalhadores, e não só estes, senão os outros próprios empreiteiros que se deixam ir na lábia do insinuante”.

O documento alertava de modo perspicaz para os riscos da proposta de Simonsen em razão da desproporcionalidade de representantes operários entre os diversos patrões e firmas associados ao Centro. A UGT pretendia transformar em denúncia a estratégia de Simonsen, uma vez que, de acordo com as regras da votação, para cada 80 operários era prevista a participação de um delegado especial. Na medida em que eram poucos os empreiteiros que possuíam esse contingente de trabalhadores, o boletim da UGT afirmava que “não somente os operários ingênuos cairão na esparrela como também outros empreiteiros, que se deixam ir pela tangente, sem deixar de prezar-se de espertos”.⁵²

Apesar de tais alertas, houve a pretendida votação no Centro dos Construtores. Porém, o objetivo para o qual foi organizada a eleição não se concretizou, pois a Câmara de Trabalho não foi efetivamente instalada. Conforme havia prognosticado a UGT, o problema cingia-se à desproporcional quantidade de representantes da Companhia Construtora de Santos em relação às demais empresas filiadas ao Centro. Ao contrário de os trabalhadores caírem na “esparrela” e de os empreiteiros se deixarem “ir na lábia do insinuante”, as evidências indicam algo diferente. Em primeiro lugar, grande parte dos operários-eleitores era empregada da Companhia Construtora, que obrigava-os a participarem da eleição. Em segundo,

⁵¹ *Ibid.* “Manifesto ao operariado”. *A Tribuna*, 10/11/1917.

⁵² “União Geral dos Trabalhadores de Santos”. *Diário de Santos*, 21/7/1917 [grifo meu].

muitos outros construtores rejeitaram que uma única empresa viesse a decidir quase exclusivamente a política de organização das relações e do mercado de trabalho. A própria explicação de Simonsen para o malogro da iniciativa corrobora tais hipóteses e confirmam as suspeitas da UGT. Segundo ele,

“verificamos, porém, nessa ocasião, que, devido à paralisação que sofreram as construções em nossa cidade, como reflexo do existente estado de guerra, diminui consideravelmente o número de operários das construções civis; e mais ainda, a Companhia Construtora de Santos, que tem em andamento algumas grandes construções, *possui, ela só, muito maior número de operários que todos os demais sócios reunidos.* (...) Bem podereis compreender a posição difícil em que me acho, como Presidente do Centro e como representante aqui da Companhia Construtora de Santos - que dirijo, para agir com liberdade neste caso, visto que esta empresa, contando atualmente com mais operários que as demais empresas reunidas, *teria maioria absoluta entre os membros da Câmara.*”

Como o próprio Centro passava por dificuldade, Simonsen propôs a redução de suas atividades e a mudança “para uma sala pequena”, o que diminuiria as despesas e mensalidades dos sócios. Em 1918, ele deixava a direção do Centro.⁵³

Assim, a pretendida unidade de ação entre os construtores esbarrava em dificuldades que podem ser atribuídas a dois fatores. Primeiro, houve a recusa por parte de vários trabalhadores de participarem de instituições cuja estrutura e funcionamento eram definidos pelos grandes construtores. Segundo, exerceram um papel destacado as reservas e desconfianças de inúmeros pequenos construtores que, possuindo menor número de empregados, teriam chances mais reduzidas para se fazer ouvir na Câmara de Trabalho. A

⁵³ A *Tribuna*, 10/1/1917 [grifos meus].

unidade patronal, então, ficaria circunscrita quase que tão somente às determinações e iniciativas de uma só empresa do setor.⁵⁴

Simonsen conseguiu no máximo o cadastramento dos trabalhadores de sua Companhia e, talvez, dos de outras poucas empresas filiadas ao Centro. Assim, os métodos de “racionalização do trabalho” podem ter ficado circunscritos à sua empresa na medida em que a ampliação dos preceitos do *scientific management* dependiam, de acordo com o seu projeto, do funcionamento eficaz do Centro dos Construtores e da Câmara de Trabalho.

O esvaziamento dessas duas instituições decorreu, parcialmente, da enorme abrangência de uma proposta que não obteve eco nem mesmo entre a maioria dos construtores.⁵⁵ Observe-se que, segundo a imprensa, em 1920 havia na cidade cerca de 50 construtores, metade dos quais pertencia ao Centro.⁵⁶ De fato, quando de uma greve dos trabalhadores da construção civil, o CCIS publicou um “manifesto aos operários” que contava com 23 assinaturas,⁵⁷ o que demonstra que, quatro anos depois de formada a entidade, muitos construtores permaneciam refratários ou indiferentes à mesma. Além disso, na conjuntura do pós-guerra, o Centro encontrou trabalhadores com um potencial e disposição de luta diferentes do período do conflito mundial, tendo que enfrentar uma categoria que voltava a desempenhar seu papel de principais animadores do movimento operário santista. O anti-sindicalismo proposto por Roberto Simonsen teria que ser temporariamente suspenso.

⁵⁴ Eis aqui outra “coincidência” com a congênere National Erectors’ Association: o peso dos votos dos membros dessa entidade era determinado pela média de empregados de cada afiliado, levando empresas de menor porte a acusar a American Bridge Company de traste, uma vez que esta era o principal membro da NEA. Fine, *op. cit.*, p. 48.

⁵⁵ Silva e Gitahy, *op. cit.*, pp. 120.

⁵⁶ *Gazeta do Povo*, 23/4/1920.

⁵⁷ *Ibid*, 16/4/1920.

4. “A lei econômica infalível da oferta e da procura”

Nos anos 1919 e 1920, a União de Artes, Ofícios e Anexos, sindicato que congregava todos os operários da construção civil de Santos sob a bandeira do sindicalismo de ação direta, foi seguramente a organização mais ativa na cidade. Esses trabalhadores, antes de quaisquer outros, reergueram o sindicato em 1919, organizaram o Primeiro de Maio, escreveram a maior quantidade de boletins, artigos e manifestos na imprensa, estiveram presentes e atuantes nos demais sindicatos, tiveram a iniciativa de paralisar a cidade em “solidariedade internacional” à Rússia, deram apoio a greves de outras categorias e estiveram à frente da efêmera reorganização da FOLS.⁵⁸ Por outro lado, apesar de formarem a categoria historicamente melhor organizada de Santos, durante a onda grevista de 1919 esses trabalhadores foram os únicos a não deflagrar uma única paralisação na cidade. Em uma categoria que sempre manifestou grande disposição de luta, essa ausência pode ser explicada em razão dos efeitos da guerra na indústria da construção que, em 1919, sobretudo no primeiro semestre desse ano, ainda sofria os abalos causados pela crise mundial.

Assim, o momento não parecia propício à deflagração de um movimento grevista da categoria. Parece ter sofrido reformulações a tese da greve como “ginástica revolucionária”, ou seja, independente dos ventos desfavoráveis das conjunturas, uma greve malograda era sempre um aprendizado, um exercício rumo à emancipação futura. Um militante da construção civil e defensor histórico do sindicalismo revolucionário, que assinava seus artigos na imprensa com o nome de Cezar, avaliou em meados de 1919 que a greve da sua categoria, ocorrida em junho de 1917, havia sido derrotada por carecer de suficiente preparação em um momento no qual “a classe não tinha em sua maioria vontade de lutas, atendendo à grave crise de trabalho”.⁵⁹ Pouco depois, o mesmo Cezar daria um conselho tão cauteloso aos

⁵⁸ Cf. capítulos 5 e 6.

⁵⁹ Cezar. “Breve resenha do movimento operário.” *Gazeta do Povo*, 30/7/1919.

trabalhadores que poderíamos supô-lo um autêntico “amarelo”. Nas suas palavras,

“a todos aqueles que estão na brecha, nessa peleja ingente contra o patronato sem exceções de classes, concito a trilhar o caminho mais acertado e lógico para a vitória; muita constância, muita ponderação, muito critério, fugindo sempre de agir precipitadamente e sobretudo não entrar em lutas sem uma sólida e pujante organização. A greve, arma potente na mão do operário, é uma faca de dois gumes: tanto pode ferir quem a empunha, como quem é visado pelo golpe; é necessário, pois, não abusar dessa arma, usando-a somente esgotados os meios mais suasórios, maximé, quando se trata de questões sérias, que afetam os interesses de toda coletividade”.⁶⁰

Tais ponderações podem ter surtido efeito entre os operários do setor de edificações da construção civil, sobretudo em um período em que ainda se notava a “crise de trabalho” no setor. Assim, seus militantes parecem ter preferido despende seus esforços no desenvolvimento de uma “pujante organização” não só da sua própria categoria, mas de todos os trabalhadores de Santos.

Em 1920, porém, quando a “febre de construções” começava a se manifestar novamente na cidade, os trabalhadores da construção foram os últimos a tentar a “revanche” contra os danos causados pela Primeira Guerra Mundial, mas também foram os únicos a saírem inteiramente vitoriosos e fortalecidos no confronto com os patrões. Além disso, conforme aconteceu em outras conjunturas, foram os “artistas” da construção que mantiveram mais uma vez acesa a chama da organização e da mobilização coletivas, quando o movimento operário local encontrava-se profundamente abatido pela repressão.

Se o ambiente político revelava-se pouco favorável à ação dos trabalhadores, a conjuntura econômica desfrutada pelo setor não parecia menos propícia e não podia ser desperdiçada. O ajuste de contas não tinha apenas a conjuntura de guerra como alvo; tratava-se

⁶⁰ *Idem. Gazeta do Povo*, 1/8/1919.

ainda de reverter as iniciativas patronais do ramo da construção entre 1916 e 1918 que visaram minar as bases do poder de barganha dos operários do setor de edificações.

Em grande sessão solene ocorrida em fevereiro de 1920, a União de Artes, Ofícios e Anexos reinaugurava sua bandeira rubra e retomava suas atividades por iniciativa de jovens militantes.⁶¹ Poucos dias depois, o sindicato deu início a uma campanha salarial contra a corrosão do poder de compra dos trabalhadores durante a conjuntura de guerra. Enquanto em 1913 um pedreiro ganhava de 6\$500 a 8\$000 por dia, durante a crise mundial seu salário variava entre 5\$000 e 6\$500, sendo que havia dobrado os preços dos gêneros de primeira necessidade (feijão, arroz, batata, açúcar, café, banha, querosene, fósforos, velas, azeite e sal), bem como um par de botinas, um terno de “qualidade inferior” e um chapéu. O salário de um carpinteiro ou pedreiro no imediato pós-guerra era de 7\$500 por dia ou 180\$000 mensais, o que era inteiramente consumido só com despesas de “aluguel, venda, padeiro, açougue e eventuais”. Para um “infeliz servente”, que recebia em média 110\$000 por mês, a situação não poderia ser menos lamentável.

Para corrigir tamanhas desproporções, a União reivindicou a seguinte tabela salarial: 8\$000 para oficiais, pintores, pedreiros e carpinteiros; 5\$500 para serventes homens; 4\$000 para serventes menores; passagem de bonde quando o serviço fosse realizado fora do perímetro urbano; e pagamento dobrado nos serviços extraordinários.⁶² No dia 9 de março, o sindicato enviou um ofício com essas reivindicações para três construtores, dando-lhes 48 horas para responderem “com a firma devidamente reconhecida”. Mas como não responderam, suas obras foram paralisadas de acordo com a tradicional tática da categoria de realizar “greves parciais”. Tratava-se de paralisar apenas algumas obras a cargo de determinados construtores a fim de fragilizá-los por não suportarem ver por muito tempo suas obras paradas e outras em andamento, o que ocasionava

⁶¹ “União de Artes, Ofícios e Anexos”. *Gazeta do Povo*, 28/2 e 1/3/1920.

⁶² “Vida operária”. *Gazeta do Povo*, 7/4/1920.

rivalidades e conseqüente enfraquecimento por parte dos afetados pelo movimento.

A convite do Centro dos Construtores e Industriais de Santos, que congregava 23 dos cerca de 50 construtores locais, dois representantes dos grevistas se reuniram no dia 18 com a diretoria do CCIS. Ao contrário do período da guerra, quando o Centro era liderado pelo industrial Roberto Simonsen, pela primeira vez essa entidade reconhecia o sindicato e seus diretores como interlocutores válidos na mesa de negociações. O Centro rejeitou a exigência quanto aos serviços extraordinários e, no dia seguinte, a assembléia da categoria concordou em “restringir as suas aspirações ao mínimo possível”: mantinha intacta a tabela salarial, mas concedia um prazo de seis meses para a satisfação do pagamento dobrado nas horas-extras, “evitando dessa forma a paralisação dos trabalhos, sempre prejudicial para ambas as partes”.⁶³ Com a negociação em curso e a “conveniente atenção ao ofício” dada por um dos construtores, no dia 20 foi determinado o fim da greve nas três referidas obras.⁶⁴

Entretanto, no final de março, o Centro deliberou rejeitar também o aumento salarial reivindicado pela União de Artes e Ofícios, alegando que “a maioria dos operários já se acha efetivamente gozando da aludida tabela”. Em contrapartida, lançou a seguinte contraproposta: 7\$500 para os oficiais “aptos para qualquer serviço” (pedreiros, carpinteiros, etc.); 6\$500 para outros oficiais “menos competentes”; 5\$000 para serventes homens; e 3\$500 para menores com mais de 14 anos, continuando a pagar as passagens de bonde. E o ofício concluía: “certos de que conhecem vv.ss. o espírito de conciliação que nos anima, podemos entrar sem demora em um acordo definitivo”.

Mas o mesmo espírito não animava os operários. Consideraram nulas as negociações e, em 6 de abril, foi decretada

⁶³ “Manifesto do Centro dos Construtores e Industriais de Santos”. *A Tribuna*, 9/4/1920.

⁶⁴ “Os salários nas construções civis” e “Operários e construtores”. *Gazeta do Povo*, 19 e 20/3/1920.

greve contra outros três construtores, “sem comunicação alguma”.⁶⁵ O momento não podia ser mais promissor: “havia trabalho em abundância e falta de trabalhador”; “inúmeras são as construções que não se iniciam ou não se concluem por falta de braço operário”.⁶⁶ Mas o jornal *A Tribuna* lamentava que a “lei econômica infalível da oferta e da procura” não fosse compreendida pelos grevistas:

“se vemos a procura de braços maior do que a oferta deles, as melhoras que querem os da classe da construção civil viriam naturalmente, sem os recursos dispensáveis da greve”.⁶⁷

Mas tal “lei econômica” não era infalível para os construtores naquela conjuntura, afetando-os de maneira distinta de acordo com os prazos contratuais para a conclusão das obras. Se alcançaram uma eficaz unidade de ação contra as greves e o sindicato durante a guerra, quando a “lei infalível” da oferta e da procura lhes parecia favorável (poucas obras e grande exército industrial de reserva), em 1920 os construtores não encontrariam essa mesma facilidade.

No décimo dia de greve, numa “demonstração de sua solidariedade em defesa da classe e da própria Sociedade”, 23 construtores ameaçaram decretar *lock-out* por tempo indeterminado e não entabular qualquer negociação com os grevistas.⁶⁸ Mas conforme indagava a *Gazeta do Povo*, muitos construtores estariam dispostos “a suportar os prejuízos causados por essa medida apenas em solidariedade a três firmas, sujeitando-os a penalidades contratuais por demora na entrega das obras”?⁶⁹ Inicialmente, sim. No dia 20 de abril era decretado o *lock-out* e prisões foram efetuadas pela polícia.⁷⁰ Mas logo a seguir, o próprio jornal *A Tribuna* assinalou o recuo do Centro. Se antes havia decidido prolongar o *lock-out* por tempo

⁶⁵ “Manifesto do Centro dos Construtores e Industriais de Santos”. *A Tribuna*, 9/4/1920.

⁶⁶ “Agitadores de má fé”. *Gazeta do Povo*, 12/4/1920.

⁶⁷ *A Tribuna*, 8/4/1920

⁶⁸ Centro dos Construtores e Industriais de Santos. “Aos operários da classe de construção civil”. *A Tribuna*, 16/4/1920.

⁶⁹ “Operários e construtores”. *Gazeta do Povo*, 15/4/1920.

⁷⁰ “A greve operária”. *Gazeta do Povo*, 20 e 21/4/1920.

indeterminado e se disposto a não negociar, o CCIS passou a autorizar os construtores a pagarem a tabela mínima de salários conforme sua contraproposta e, no dia 25, o *lock-out* chegava ao fim.⁷¹

A União de Artes, Ofícios exultou: “foi uma vitória completa para o operariado santista, ante o fracasso completo dos construtores”.⁷² Em protesto ao *lock-out* e reivindicando o pagamento dos dias parados nos estabelecimentos fechados por decisão dos patrões, muitos operários recusaram-se a retomar o trabalho. O prefeito, Joaquim Montenegro, se apresentou como mediador do conflito,⁷³ mas o sindicato faria valer os princípios da ação direta. Agradeceu por sua “valiosa coadjuvação”, mas esclareceu que

“a presente questão não precisa de intermediário, pois [sendo] o Centro dos Construtores e Industriais, a força suprema do capital, e a União de Artes e Ofícios, a legítima representante dos trabalhadores em construção, poderá pois verificar v.s. que entre as duas sociedades que representam o trabalho e o capital poderia haver a solução imediata, para de novo voltarem ao trabalho os operários atualmente parados”.

Por fim, a União ameaçou com uma greve geral em todas as obras da cidade.⁷⁴ Após quase um mês de greve, no dia 2 de maio o Centro dos Construtores e Industriais concordou em satisfazer inteiramente a reivindicação dos operários, aproximando seus salários aos níveis apresentados em 1912 e 1913.⁷⁵ Assim, além de vitoriosa, essa greve forçou o Centro a reconhecer o sindicato como interlocutor para entabular negociação com os patrões, sem submetê-lo a uma

⁷¹ Centro dos Construtores e Industriais de Santos. “Aos operários da classe de construção civil”; “A greve operária”. *A Tribuna*, 22/4/1920; “A greve operária”. *Gazeta do Povo*, 23 e 24/4/1920.

⁷² “A greve operária”. *A Tribuna*, 26/4/1920.

⁷³ *Idem*, 25/4/1920.

⁷⁴ *Idem*, 26/4/1920.

⁷⁵ “Centro dos Construtores e Industriais de Santos”. *Gazeta do Povo*, 4 e 5/5/1920.

eventual Câmara de Trabalho, que antes havia pretendido destruir a legitimidade da ação sindical.

Embalados por essa conquista e considerando-se como “vanguardeiros” locais, os “artistas” da construção se impuseram a “missão” de reverter o marasmo do movimento operário santista em 1920. No final desse ano, seus militantes pretenderam iniciar a reorganização do movimento a partir da principal atividade econômica da cidade: o porto. Desde meados de 1919, desmobilizados pela repressão, os portuários não se envolveram em ações coletivas e não contavam com qualquer organização de classe. Com o objetivo de encetar uma greve de vulto, a União de Artes, Ofícios e Anexos foi responsável pela criação do Sindicato dos Trabalhadores da Docas. Com efeito, teve início no final de novembro uma greve portuária que duraria mais de dois meses. Foi brutal a repressão ao movimento, valendo-se sobretudo da acusação de que militantes anarquistas da construção civil e do porto teriam sido responsáveis por explosões de dinamites em três casas na cidade.⁷⁶ Assim, conforme lembraria mais tarde um militante comunista,

“em Santos não houve ainda organização que fosse o espantinho da polícia, como a Construção Civil. Por ser precisamente o espantinho, tinha que ser também o bode expiatório de tudo o que acontecesse”.⁷⁷

Após essa greve, a categoria não mais restituiria a aura de glórias que a havia dignificado nos primeiros 20 anos do século.

5. A “*década de ouro*” da construção civil

Em 1935, relatórios policiais do Deops são unânimes em apontar os trabalhadores da construção civil como o grupo de trabalhadores mais combativo e organizado de Santos. Seu sindicato, um dos bastiões do Partido Comunista do final dos anos 1920 a meados da década de 1930, foi um dos principais alvos da polícia logo

⁷⁶ A narrativa completa dessa greve encontra-se no capítulo 6.

⁷⁷ “A construção civil é o padrão de glórias do operariado santista. *Praça de Santos*. 25/1/1928.

depois da repressão desencadeada contra a Aliança Nacional Libertadora e os movimentos insurrecionais de novembro de 1935.⁷⁸ No entanto, a despeito da capacidade organizativa e de mobilização levada a efeito por “minorias militantes”, nas décadas de 1920 e 1930 os “artistas” do setor perderam definitivamente a posição de centralidade no interior do movimento operário local. Ao lado de conjunturas repressivas e de crise de trabalho, a reversão de sua antiga situação foi o resultado da eficácia de alguns dos princípios defendidos por Roberto Simonsen que passaram a funcionar a partir dos anos 1920. Cadastro de milhares de operários no Centro dos Construtores e Industriais, implantação empresarial de uma política de benefícios aos empregados, unidade de ação patronal no confronto com os trabalhadores, avanço da construção para o mercado e presença da figura do engenheiro-construtor na indústria foram fatores decisivos para as transformações do perfil da categoria que levaram à perda de seu lugar privilegiado no movimento operário.

Tais aspectos desagregadores, entretanto, não são claramente evidentes na documentação pesquisada, apenas emergindo em conjunturas de mobilização dos trabalhadores, de expansão e crise do setor. Assim, será necessário acompanharmos tais conjunturas.

O ano de 1923 foi promissor para a edificação na cidade, quando em média era “construído um prédio por dia”, de modo que “nenhum construtor pode dispor mais de tempo nem de operários que possam corresponder a essa febre de edificações”.⁷⁹ O momento era sem dúvida promissor à reorganização dos trabalhadores. Com efeito, o Sindicato dos Canteiros e Classes Anexas foi a primeira organização a se reerguer na cidade. Em abril de 1923, os canteiros iniciaram uma greve em várias firmas que, lideradas pelo Centro dos Construtores e Industriais, declararam *lock-out*. Após cinco meses de paralisação e

⁷⁸ Arquivo do Estado de São Paulo [Aesp]. Setor Deops. *Prontuário do Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil de Santos*, n. 316. Para mais detalhes, cf. capítulo 9.

⁷⁹ “As construções em Santos”. *Gazeta do Povo*, 11/10/1923.

boicotes a diferentes firmas, obtiveram vitória completa da reivindicação de 5\$000 para cada mil paralelepípedos”.⁸⁰

Os trabalhadores da construção civil, por sua vez, reabriram a União de Artes, Ofício e Anexos, voltaram a colocar delegados nas obras, serrarias, marcenarias e oficinas e confeccionaram novas cadernetas aos associados, buscando reinstituir o *closed shop*.⁸¹ Os ventos sopravam favoráveis: em menos de um mês de negociação com o Centro dos Construtores, os trabalhadores tiveram aumento salarial, sem que precisassem usar o recurso da greve.⁸²

Todavia, no início do ano seguinte, a União acusou a maioria dos construtores de se negar a respeitar o acordo assinado e reivindicou novo reajuste de vencimentos, abolição dos extraordinários e permissão para que os cobradores da União pudessem entrar nas obras e oficinas a fim de efetuar cobranças e distribuir boletins e convites do sindicato.⁸³ O Centro recusou-se a aceitar essa pauta de reivindicações e a União considerou sua resposta insolente, escrita em termos que eram “impróprios de cidadãos graduados com os títulos de doutores, sendo a instituição sempre orgulhosa, dando início a perseguições aos membros do sindicato.”⁸⁴ Depois de cinco assembleias consecutivas, os operários deliberaram iniciar no dia 6 de fevereiro uma greve parcial nas obras de Waldemar Ferreira e do vice-presidente do Centro dos Construtores, Octávio Ribeiro de Araújo. Como forma de pressionar o Centro, dias depois a paralisação se estendeu à “Casa Bittencourt”, cujo proprietário era o presidente da entidade patronal, Polidoro Bittencourt. No décimo dia de greve, os operários declararam

⁸⁰ União dos Canteiros. “Aviso ao público”; “A greve dos canteiros e o ‘lock-out’ dos construtores”; “Sindicato dos Canteiros e Classes Anexas”. *Comércio de Santos*, 18 e 20/4, 3/7/1923; “Em Santos”; “A vitória dos canteiros”. *A Plebe*, 12/5, 23/6 e 15/9/1923.

⁸¹ “Coisas da outra polícia”. *Gazeta do Povo*, 9/8/1923; “União de Artes, Ofícios e Anexos”. *Comércio de Santos*, 25/7/1923.

⁸² União de Artes Ofícios e Anexos. “Declaração”. *Comércio de Santos*, 11/8/1923.

⁸³ “A União de Artes Ofícios e Anexos e o Centro dos Construtores”; “Greve”. *Gazeta do Povo*, 26/1 e 8/2/1924.

⁸⁴ União de Artes Ofícios e Anexos. “Vida proletária”. *Comércio de Santos*, 29/1/1924.

terminada a greve após um acordo entre o sindicato e o Centro que contemplava aumento salarial e abolição dos extraordinários.⁸⁵

A despeito do resultado do acordo, essa greve demonstra algum potencial agressivo por parte dos operários, forçando o Centro dos Construtores a negociar com o sindicato. Por outro lado, a repressão aberta pelo governo Arthur Bernardes logo depois das revoltas tenentistas impediu os trabalhadores de aproveitarem a oportunidade proporcionada pela “melhor época” do mercado das edificações.

Conforme o presidente do CCIS observou mais tarde, de 1924 a 1928 “havia dinheiro em abundância e construía-se febrilmente! Chegou-se a fazer, em média, uma casa por dia!”⁸⁶ Essa situação, entretanto, não reverteu favoravelmente aos operários; ao contrário, em 1926, o CCIS teria rebaixado os salários em 20%.⁸⁷ Nesse mesmo ano, segundo as estimativas do PCB local, de 5.040 operários da categoria, apenas 310 encontravam-se filiados ao seu sindicato.⁸⁸

Muitos construtores pareciam, de fato, gozar de uma situação bastante favorável não apenas no mercado, mas também para efetivar medidas gestadas e lançadas anteriormente por Simonsen. Se no final da guerra verificamos o esvaziamento do Centro dos Construtores e o cadastro de apenas 849 operários, muitos dos quais eram empregados da Companhia Construtora, em 1923 o montante de cadastrados era surpreendente: 15.849 trabalhadores. O elevado número dos registrados no CCIS não contava apenas com trabalhadores da construção, pois passaram a se associar a ele também os empresários do comércio (em 1923, por exemplo, o presidente do Centro dos Varejistas de Santos figurava como 2o. secretário da entidade).⁸⁹

⁸⁵ União de Artes Ofícios e Anexos. “Vida proletária”; “O movimento operário”; “Seção livre”. *Comércio de Santos*, 6, 12 e 15/2/1924; “Em Santos”. *A Plebe*, 1/3/1924.

⁸⁶ *Gazeta do Povo*, 17/9/1930.

⁸⁷ Spartacus. “Os trabalhadores da construção civil precisam ouvir a palavra de organização de sua vanguarda”. *Praça de Santos*, 28/1/1929.

⁸⁸ Oliveira, João Freire de. “A situação sindical em Santos”. *O Solidário*, 25/2/1926.

⁸⁹ Centro dos Construtores e Industriais de Santos. “Assembléia Geral Ordinária”. *A Tribuna*, 7/1/1923.

Um dos objetivos que levou Simonsen a propor a criação da Câmara de Trabalho, em 1917, havia se concretizado anos mais tarde. O CCIS contava com 1.343 famílias registradas em sua Caixa Beneficente e dispunha de “um bem montado gabinete médico para facilitar curativos e tratamentos aos operários vitimados de acidentes de trabalho”.⁹⁰ Os operários filiados foram inscritos em uma “companhia de seguros de absoluta confiança” e o Centro prometia criar escolas de aprendizes profissionais.⁹¹

Ao lado dessas medidas de “proteção ao trabalhador”, o Centro mantinha o objetivo de “reunir informações e coligir dados que possam interessar às classes”.⁹² Assim, o cadastro de milhares de operários era a tradução fiel desse objetivo que visava triar os candidatos ao emprego segundo o conceito de “bom trabalhador” e eliminar a concorrência dos sindicatos no controle do mercado de trabalho. Em um momento de fragilidade da organização operária, sem condições de impor o *closed shop*, não poucos trabalhadores se inscreveram no Centro como única alternativa de acesso ao mercado de trabalho, contando ainda com os benefícios materiais oferecidos pelo Centro e contra os quais o sindicato não podia rivalizar.

É emblemático do sucesso desta instituição o fato de que um histórico militante do sindicalismo revolucionário, o operário Luiz Lascalla, se tornaria no final dos anos 1920 não apenas um destacado construtor em Santos, mas também presidente do CCIS. Isso revela tanto a capacidade de absorção do Centro em relação a antigas lideranças operárias que, por muito tempo, resistiram às suas investidas anti-sindicais e antioperárias, quanto uma relativa mobilidade social no interior da indústria da construção civil.⁹³

Durante a década de 1920, muitos empregadores passaram a adotar modernas técnicas de administração de pessoal que ofereciam

⁹⁰ Centro dos Construtores e Industriais de Santos. “A solenidade de ontem”. *A Tribuna*, 11/1/1923; *Idem*, *Gazeta do Povo*, 22/8/1923. Em outubro desse ano, o Centro inaugurava seu novo edifício social, com um patrimônio de cerca de 25 contos de réis, consultório médico e sala de operações. Centro dos Construtores e Industriais. “A inauguração do novo edifício social”. *A Tribuna*, 30/1/1923.

⁹¹ *A Tribuna*, 26/3/1923.

⁹² “Centro dos Construtores e Industriais de Santos”. *A Tribuna*, 26/3/1923.

⁹³ Agradeço a Maria L. Gitahy por essa observação.

serviços básicos aos operários. Em 1924, figurando como a “maior construtora do país”, responsável por obras em 36 cidades e contando com cerca de 15 mil operários,⁹⁴ a Companhia Construtora gozava de folgada condição para implementar uma política em torno da qual Simonsen parece ter se inspirado no *welfare privacy* norte-americano: a adoção de medidas de benefício social como tradução de uma tradicional política anti-sindical e contrária à intervenção do Estado nas relações de trabalho.⁹⁵ A empresa criou um “Fundo de Pensões e de Assistência aos Trabalhadores” e passou a manter um Centro Musical e Recreativo, que orgulhava-se de haver composto o hino “Companhia Construtora de Santos”.⁹⁶

É possível que outras medidas tenham sido implantadas, uma vez que a Cerâmica São Caetano, cujo proprietário era Simonsen, também havia implementado no decorrer da década de 1920 uma série de outras iniciativas: contratação de operários por vínculo familiar; sistema de pagamentos extras de salário e de bonificação a antigos trabalhadores, aos que tinham filhos menores e aos considerados produtivos; concessão de alojamentos a determinados operários e supervisores; subsídios a clubes esportivos dos empregados; organização de atividades escolares e recreativas; criação de cooperativas ou armazéns para fornecimento de gêneros alimentícios a preços reduzidos.⁹⁷

Ao longo dos anos 1920, a Companhia Construtora se ufanava de ser uma empresa que pagava “remuneradores salários em dia” e freqüentemente recebia pedidos de emprego na medida em que seus operários podiam “fazer carreira e ali ficar por longo tempo”. Isso era apresentado em contraste com o que ocorria nas edificações submetidas a elevado *turnover* e aos atrasos salariais dos pequenos

⁹⁴ “Companhia Construtora de Santos”. *A Tribuna*, 26/3/1924.

⁹⁵ Sobre o *welfare privacy* na construção civil desde o início dos anos 1910 nos Estados Unidos, cf. Fine, *op. cit.* Sobre o “*welfarism*” na General Electric na década de 1920, quando a empresa criou mecanismos de representação e participação dos trabalhadores, sociedades de benefício mútuo, planos de pensão e clubes esportivos, cf. Montgomery, *op. cit.*, pp. 454-7.

⁹⁶ “A prosperidade assombrosa da Companhia Construtora de Santos”. *Gazeta do Povo*, 9/8/1923; “Centro Musical e Recreativo”. *A Tribuna*, 5/4/1924.

⁹⁷ French, *op. cit.*, pp. 70-2.

construtores e mestres de obras. Nas palavras de um engenheiro da Companhia, Henrique Almeida Filho, Simonsen era “o homem mais querido e estimado pelos seus operários”.⁹⁸ E, segundo a imprensa,

“incontestavelmente a cordialidade reina entre patrões e empregados. Fundada em uma cidade onde as greves eram constantes, em pouco tempo a direção da Companhia conseguiu extinguir as prevenções do operariado, e nela há mais de 8 anos não há greve”.⁹⁹

Entretanto, tal “cordialidade” seguramente não era o resultado apenas da política de concessão de benefícios, mas de uma continuada vigilância e repressão que se abatiam sobre seus empregados. De acordo com o comunista Homero Barbosa Junior, por meio da prevenção dos encarregados de obras, “a Companhia não permite aos seus operários organizarem-se”. Em 1928, demitiu cerca de 90 pedreiros, serventes e pintores empregados nas obras do Hotel Atlântico que haviam se alistado como eleitores da Coligação Operária, instituição política organizada pelo PCB¹⁰⁰ - o que, apesar do possível exagero dessa informação, revela que parte de seus empregados não estavam absolutamente alheios à ação política.

Apenas no final de 1928 os comunistas conseguiram fundar a União Beneficente dos Trabalhadores da Construção Civil¹⁰¹ que, com muita dificuldade, tentava lutar pela execução da lei de férias, por aumentos salariais e diminuição da jornada de trabalho. Apesar da forte campanha de sindicalização da categoria, seus dirigentes lamentavam a diminuta filiação ao sindicato em uma categoria com mais de 4 mil trabalhadores.¹⁰² A situação se agravou ainda mais com a crise de 1929: oscilações no câmbio encareciam fortemente os materiais importados, 70% das obras estavam paradas, os salários

⁹⁸ Almeida Filho, Henrique de. “Para o operariado ler”. *Comércio de Santos*, 24/6/1928.

⁹⁹ “Companhia Construtora de Santos”. *A Tribuna*, 26/3/1924.

¹⁰⁰ Barbosa Júnior, Homero. “Para o proletariado ler e meditar”. *Comércio de Santos*, 10/7/1928.

¹⁰¹ “Reorganizou-se ontem a União dos Trabalhadores em Construção Civil”. *Praça de Santos*, 13/11/1928.

¹⁰² “Vida operária”. *Praça de Santos*, 13 e 15/7/1929.

não eram pagos ou atrasavam durante meses e muitos trabalhadores deixaram Santos em busca de melhores oportunidades em outros lugares.¹⁰³ Frente às constantes reduções salariais, o sindicato vislumbrava uma única saída: “dada a impossibilidade de uma greve no momento, a orientação será: para mau salário, mau trabalho”.¹⁰⁴

Em 1931, quando os operários reivindicaram aumento salarial e entraram em uma greve que não recebeu quase nenhuma atenção da imprensa, a situação era ainda bastante delicada. Segundo o *Diário da Manhã*, as obras que se realizavam em Santos eram sobretudo “as de maior vulto e que maior número de trabalhadores empregam”, enquanto aos demais empreiteiros

“não interessa a continuação dos serviços, e se houverem que aumentar as despesas só têm um caminho: parar, esperando dias melhores, crédito mais sólido e condições econômicas favoráveis.”¹⁰⁵

Assim, ao lado da crise de trabalho, somava-se o agravante de que as “edificações de vulto” ficavam a cargo das maiores firmas, que impunham uma gradativa separação entre escritórios técnicos e canteiros de obras, o que implicava em relações de trabalho que distanciavam-se da tradicional negociação dos trabalhadores e seus sindicatos com os pequenos empreiteiros e mestres de obras, em geral vulneráveis às pressões de seus empregados. Além disso, as grandes firmas beneficiavam-se da crescente construção para o mercado. Segundo o presidente do Centro dos Construtores, o já mencionado ex-operário Luiz Lascalla, desde o início da crise de 1929, poucas casas particulares eram construídas, sendo que a maior fatia do mercado era oferecida pela mutualista Associação Predial de Santos, uma cooperativa que, de 1904 a 1942, criou 123 grupos de associados e construiu 2.300 moradias por meio de sorteios mensais.¹⁰⁶

¹⁰³ Falconery. “Trabalhadores da construção civil, abri vossos olhos!”. *Praça de Santos*, 19/7/1929; *Gazeta do Povo*, 17/9/1930.

¹⁰⁴ “Os operários da construção civil estão descontentes”. *Praça de Santos*, 6/3/1930.

¹⁰⁵ “A greve dos operários em construção civil”. *Diário da Manhã*, 27/7/1931.

¹⁰⁶ *Gazeta do Povo*, 17/9/1930.

Tal expansão da construção para o mercado e das firmas de grande porte estava também estreitamente associada às modificações pelas quais passavam a indústria e o mercado da construção.

6. *Engenheiros e sindicato e "sindicato de engenheiros"*

Vimos no capítulo anterior que o "projeto Silva Telles", de 1918, pretendia dar primazia a engenheiros e arquitetos no mercado da construção. Em algum momento dos anos 1920, as intenções do projeto implantaram-se parcialmente. Conforme afirmação do mesmo Lascalla, em 1930,

"em condições de preencher os requisitos exigidos, somos apenas 20 construtores. Há outros, mas esses não podem assinar plantas. Constróem, porém, sob a responsabilidade de qualquer um de nós".¹⁰⁷

Há registros de que, até 1920, uma licença para construir dependia fundamentalmente da qualificação, avaliada por meio de testes ou pela apresentação de trabalhos executados. O exercício da profissão, portanto, não exigia requisitos relativos ao ensino formal. Mas a partir da década de 1920, para ser considerado licenciado projetista e construtor, era imprescindível a apresentação de certificado de curso técnico. Após 1930, os engenheiros teriam pressionado o governo federal a eliminar o licenciado projetista, levando as escolas técnicas a entrarem em um período de decadência.¹⁰⁸ Vimos no capítulo anterior também que, em 1926, tramitou na Câmara Municipal de São Paulo um projeto que estabelecia a reserva de mercado de obras públicas de infra-estrutura aos engenheiros.

Parte de um debate, organizado em 1938 pela revista *Observador Econômico e Financeiro*, indica o desenvolvimento das transformações advindas com a figura do engenheiro-construtor:

¹⁰⁷ *Gazeta do Povo*, 17/9/1930.

¹⁰⁸ Cf. Mautner, Yvonne. "A era das estradas de ferro: o trabalho assalariado na indústria da construção". *Espaço e Debate*, 36, 1992, pp. 65-6.

“Alberto Hass: Só recentemente se está formando no Brasil a especialidade da engenharia construtora.

“Jorge Werneck: Mas, isso é a industrialização da engenharia; é o engenheiro associado ao comerciante ou é o empregado da empresa de construções.

“Magalhães Castro: Isso é outra coisa.

“Alberto Hass: É a industrialização da profissão.

“Jorge Werneck: A associação da engenharia com o comércio.

“Henrique Gomes: Mas *entre os engenheiros e construtores há concorrência*.

“Amynthas de Moraes: De fato, existe concorrência na indústria da construção.

“Henrique Gomes: Mas a indústria da construção *não devia ser explorada pelo engenheiro*.

“Alberto Hass: Até menos de 10 anos atrás, foi exercitada *até pelos antigos obreiros e mestres de obra*.

“Bertino de Carvalho: Mas, ainda hoje, pela regulamentação vigente, deve haver um engenheiro responsável.

“Magalhães Castro: Perdão: o construtor é um comerciante. Pode ser engenheiro, mas não deixa de ser comerciante”.¹⁰⁹

Esse debate revela a expansão da presença da figura do engenheiro na indústria da construção, a crescente perda da centralidade dos mestres de obras na execução dos trabalhos e a resistência daqueles que não concordavam com a crescente exploração da indústria pelos engenheiros. Os desdobramentos desse processo se refletiriam na organização e mobilização dos operários.

As duas maiores greves na história da categoria em Santos, ocorridas em 1934 e 1935, são reveladoras dessas alterações. Ambas

¹⁰⁹ *Observador Econômico e Financeiro*, n. 28, 1938 *apud* Xavier Pereira, Paulo Cesar. *Espaço, técnica e construção. A apropriação e produção do espaço: as implicações no desenvolvimento técnico da indústria da construção. O caso da produção de moradias na cidade de São Paulo*. São Paulo, FFLCH/Universidade de São Paulo, 1990 [tese de doutorado], pp. 274-5 [grifos meus].

apontam para a enorme capacidade dos grandes empresários do setor para imporem suas decisões aos demais associados do Centro e o poder que lhes era conferido por disporem de diploma de engenheiro, tornando-os potencialmente responsáveis por todas as construções.

Veremos, assim, que os pequenos mestres de obras e empreiteiros, além de vulneráveis à pressão de seus empregados, o eram também à pressão dos engenheiros-construtores, que lhes assinavam as plantas, o que reduzia muito o poder de barganha dos operários com a quase totalidade dos seus patrões. A duração de tais greves é um forte indicativo das dificuldades que gradativamente se impunham aos trabalhadores.

Desde 1933, a construção foi um dos ramos que manifestou maior capacidade de recuperação do mercado de trabalho no Estado de São Paulo, contando com quase 30 mil operários ocupados, contra pouco mais de 20 mil em 1929. Entretanto, o poder aquisitivo dos trabalhadores mantinha sua curva descendente.¹¹⁰ Nessas condições, o Sindicato União dos Trabalhadores em Construção Civil, liderados por militantes comunistas, enumerava os seguintes problemas vividos pela categoria: poucos dias de trabalho, aumento dos preços de primeira necessidade, redução e atrasos nos salários e depreciação dos vencimentos em comparação com as demais categorias.¹¹¹ Para fazer frente a essa ordem de questões, o sindicato encaminhou ao Centro dos Construtores, em julho de 1934, uma pauta de reivindicações, que em nada diferia dos itens apresentados cerca de 20 anos antes: "reconhecimento do sindicato como órgão fornecedor de todos os trabalhadores" (*closed shop*), pagamento quinzenal e uma tabela mínima de salários visando "impedir que alguns ganhem mais e que patrões estabeleçam um regime de concorrência".¹¹²

O Centro recusou-se a aceitar essa pauta e, em 12 de julho, tinha início uma greve que duraria 83 dias, contando com a participação de ladrilheiros e trabalhadores em serrarias e

¹¹⁰ Silva, Zélia Lopes da. *A domesticação dos trabalhadores nos anos 30*. São Paulo, Marco Zero, 1990, pp. 32-8.

¹¹¹ "As greves em curso"; "A greve dos trabalhadores em construção civil". *Jornal da Noite*, 25 e 27/7/1934.

¹¹² "Movimentos grevistas". *Jornal da Noite*, 28/7/1934.

carpintarias. A repressão se fez presente contra militantes acusados de agredirem fura-greves, como foi o caso de Manoel Vianna, cobrador do sindicato.¹¹³ A principal dificuldade encontrada pelos grevistas, porém, residia na atitude inflexível do Centro dos Construtores e Industriais que pressionava os construtores a não fecharem isoladamente qualquer acordo com os operários.

Segundo o sindicato, alguns construtores de São Paulo, que tinham obras em Santos, mostravam-se dispostos a “assinar as reivindicações totais”, mas o Centro “teima em não dar solução à greve”. O sindicato insistia que havia entre os patrões uma nítida divisão: “temos a certeza de que a maioria dos filiados a esse Centro está disposta a assinar, mas uma minoria a que os demais se submetem teima em não deixar os demais assinar”.¹¹⁴

Certamente, não se tratava de um blefe do sindicato. Um telegrama encaminhado ao Deops corrobora tais afirmações, informando que das 25 firmas que compunham o ramo, 17 haviam subscrito o novo acordo.¹¹⁵ No fim de julho, o caso foi encaminhado à Comissão Mista de Conciliação, mas as lideranças do movimento a ironizavam por considerá-la “sem força o bastante para resolver a questão. Em todo o caso, esperemos”.¹¹⁶ E, de fato, esperaram em greve por mais de um mês até que o delegado regional do Trabalho, Ennio Lepage, elaborou um acordo assinado pelo sindicato e pelo Centro dos Construtores.

O documento reconhecia o sindicato “como órgão fornecedor de todos os trabalhadores”, instituía o pagamento quinzenal e estabelecia um salário mínimo profissional.¹¹⁷ Entretanto, o acordo

¹¹³ Vianna foi processado por ameaça de morte ao disparar alguns tiros na serraria Domingos Pinto e Companhia, empresa sempre visada pelos operários durante as greves. Entretanto, o juiz considerou improcedente a denúncia “por nada ter sido provado”. AGFCS. Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal. Manoel Vianna [réu], maço M-2, 1934.

¹¹⁴ “Os movimentos grevistas em Santos”. *Jornal da Noite*, 20/7/1934.

¹¹⁵ Aesp. Setor Deops. “Telegrama enviado ao Delegado de Ordem Social”. Santos, setembro de 1934. *Prontuário da Delegacia Auxiliar da 7ª Divisão Policial (Santos)*, n. 561, vol. 2.

¹¹⁶ Sindicato União dos Trabalhadores em Construção Civil”. *Jornal da Noite*, 30/7/1934.

¹¹⁷ “A greve dos trabalhadores em construção”. *Jornal da Noite*, 2/9/1934.

não foi cumprido pelos patrões, pois um ano depois o sindicato acusava-os de desrespeitarem todas as suas cláusulas.¹¹⁸ Essa atitude sugere a hipótese de que os construtores, ou ao menos o Centro, teriam aceitado negociar em 1934, sabendo de antemão que a validade do acordo seria apenas formal e, na prática, desrespeitada. Talvez pesasse o fato de que essa entidade patronal fora, em parte, historicamente montada para evitar qualquer interferência do Estado nas relações de trabalho, fazendo coro aos muitos empresários do período que desrespeitavam as leis e os acordos firmados com a participação dos órgãos do Ministério do Trabalho.

Entretanto, assim como os trabalhadores instrumentalizavam as novas instituições estatais em seu favor, em 1935 o Centro dos Construtores buscava agir da mesma maneira, aparentemente contrariando seus princípios de entendimento direto entre as classes, sem a “inconveniente” presença do Estado. Além disso, naquele mesmo ano, o CCIS não perderia a ocasião aberta por uma nova greve para fazer valer a vontade de alguns grandes construtores contra os demais, emparedando-os com a ameaça de que os engenheiros responsáveis por suas construções deixariam de assinar suas plantas.

Em agosto de 1935, os trabalhadores deram início às negociações com os patrões, reivindicando os seguintes itens: aumento de salários; jornada de 8 horas; pagamento quinzenal em envelopes fechados e “detalhando a firma do empregador, nome do empregado, total de horas trabalhadas e total a receber”; “controle do pessoal pelo sindicato” (“os construtores só trabalharão com operários sindicalizados”) e autorização para que os fiscais do sindicato tivessem livre acesso aos locais de trabalho.¹¹⁹

O Centro, porém, protelava qualquer acordo, baseando-se no Decreto 19.770 (Lei de Sindicalização), segundo o qual “as questões devem ser tratadas por intermédio das competentes autoridades, que neste caso são os representantes legais do Ministério do Trabalho”. O Sindicato União dos Trabalhadores da Construção Civil, por sua vez,

¹¹⁸ “Está iminente uma nova greve dos trabalhadores em construções civis?” *Gazeta Popular*, 9/9/1935.

¹¹⁹ “O movimento grevista dos trabalhadores da construção civil”. *Gazeta Popular*, 15/10/1935.

oferecia outra interpretação da lei: o recurso ao Ministério era apenas facultativo, “podendo, portanto, as classes interessadas negociar [sic] diretamente a defesa dos interesses mútuos”.¹²⁰

O delegado regional de Polícia procurou mediar os entendimentos, mas não obteve sucesso. Em seguida, foi a vez da delegacia estadual do Trabalho intervir, sendo designados três construtores para fixarem as bases de um acordo definitivo.¹²¹ Segundo um inspetor do Deops, após 20 dias de negociação, os patrões concordaram com o aumento pleiteado de 3\$000, escalonados em três meses, e se opuseram ao *closed shop*.¹²² “Em comemoração à passagem do aniversário da terminação da greve do ano passado”, no dia 10. de outubro tinha início outra longa greve da categoria.¹²³

Segundo os grevistas, desde o começo do movimento, construtores sobretudo de São Paulo e São Vicente teriam ido pessoalmente à sede do sindicato levar as cláusulas com suas assinaturas, admitindo o aumento pleiteado, mas não “autorizavam o controle de pessoal pelo sindicato”. Julgando este ponto “do máximo interesse”, a Comissão de Greve não quis ceder. O Centro dos Construtores anunciou demissão generalizada caso os grevistas não voltassem ao trabalho até 14 de outubro, mas poucos retomaram os serviços nas obras paralisadas. Por outro lado, a Comissão de Greve concordou em abdicar do *closed shop* e, assim, alguns patrões passaram a assinar o acordo.¹²⁴

A divisão entre os construtores manifestava-se mais uma vez. De acordo com publicações do sindicato na imprensa, em três dias 16 patrões assinaram o acordo, entre os quais 3 proprietários, 16

¹²⁰ “Está iminente uma nova greve dos trabalhadores em construções civis?” *Gazeta Popular*, 9/9/1935.

¹²¹ “A anunciada greve dos operários da construção civil”. *Diário da Manhã*, 24/9/1935.

¹²² Aesp. Setor Deops. “Ofício do inspetor Amado Braga ao delegado regional de Polícia”. Santos, 13/10/1935. *Prontuário* 561, vol. 5.

¹²³ “Outra vez a greve!” *Gazeta Popular*, 2/10/1935.

¹²⁴ “Seção livre”. *A Tribuna*, 13/10/1935; “O movimento grevista dos trabalhadores da construção civil”; “As greves”. *Gazeta Popular*, 8, 14 e 15/10/1935; “Movimento operário”. *Diário da Manhã*, 16/10/1935.

empreiteiros e apenas 2 engenheiros.¹²⁵ Repetia-se, assim, o que ocorrera na greve de 1934, quando 17 patrões concordaram em firmar o acordo com o sindicato. Não resta dúvida de que a maioria era composta por construtores de pequeno porte, sobretudo de empreiteiros pressionados por dívidas contratualmente assumidas para a entrega das obras. Novamente se repetia a reação do CCIS, liderado por engenheiros e construtores de maior porte.

Dessa vez, entretanto, o ataque se deu simultaneamente em duas frentes: repressão aos grevistas e pressão contra patrões vulneráveis ao acordo com o sindicato. No dia 18 de outubro, alegando haver encontrado três bombas de dinamite no sindicato, que seriam usadas para destruir as serrarias Domingos Pinto e Fernando Rodrigues, a organização dos trabalhadores foi fechada pela polícia e mais de 30 grevistas foram encarcerados.¹²⁶ A Comissão de Greve alegou que a medida havia sido urdida no Centro dos Construtores, uma vez que dias antes muitos patrões vinham concordando em assinar o acordo. O movimento continuou, a categoria passou a se reunir na sede do sindicato dos empregados em hotéis e uma comissão se instalou no Cartório do 8o. Ofício para receber os patrões que desejassem aceitar as cláusulas reivindicadas.¹²⁷

Nas palavras da Comissão de Greve, a segunda reação do Centro foi uma manobra dos “construtores mais reacionários, os quais fizeram com que certos engenheiros retirassem o seu nome das respectivas plantas”.¹²⁸ Assim coagidos e para não verem comprometido o andamento de suas obras, alguns construtores deixaram de assinar o acordo com os grevistas, enquanto outros que o haviam assinado consideraram nulas as negociações.¹²⁹ O sindicato, então, alertava:

¹²⁵ “A greve”. *Gazeta Popular*, 16/10/35; “A greve dos empregados da construção civil”. *Diário da Manhã*, 17/10/1935.

¹²⁶ “Os operários em greve”. *Diário da Manhã*, 19/10/1935; “A greve da construção civil em Santos”. *A Plebe*, 26/10/1935.

¹²⁷ “A greve”. *Gazeta Popular*, 22/10/1935.

¹²⁸ “A greve da construção civil”. *Diário da Manhã*, 22/10/1935.

¹²⁹ “Movimento operário”. *Diário da Manhã*, 18/10/1935.

“abram os olhos os pequenos construtores para a atitude do delegado regional e do Centro dos Construtores [que] não é senão uma manobra dos grandes construtores no intuito de derrubar os pequenos e dessa forma ficarem livres da concorrência.”¹³⁰

Com o objetivo de evitar que os pequenos construtores sofressem “qualquer coação ou represália de parte dos mais reacionários”, a Comissão de Greve resolveu não dar publicidade aos nomes dos que assinassem as reivindicações pleiteadas pelos grevistas.¹³¹ Além disso, tornou público que o sindicato, mesmo fechado, “contará com engenheiros para assinar plantas (...), podendo os interessados desde já procurar a comissão de entendimentos nos locais onde são realizadas as assembléias”.¹³²

Mas entendimentos não houve e a greve se prolongou sem qualquer eficácia durante o mês de dezembro, quando os construtores já contavam com muitos trabalhadores contratados em São Paulo e outras localidades.¹³³ Ao lado do esvaziamento da paralisação com a volta de trabalhadores ao serviço, a repressão aos grevistas foi intensa, registrando-se dezenas de prisões, comunistas incursos na Lei de Segurança Nacional e expulsão de militantes estrangeiros, como foi o caso de um destacado membro do Partido Comunista, o espanhol Leoncio Martins, que há 16 anos trabalhava em Santos.¹³⁴

Do mesmo modo que em outras conjunturas, os trabalhadores da construção civil foram um dos principais alvos da repressão policial, sendo apontados como a categoria melhor organizada, mais combativa e um dos núcleos mais ativos da Aliança Nacional Libertadora de Santos, antes e depois do seu fechamento por determinação do governo em meados de 1935. As bases de seu

¹³⁰ Aesp. Setor Deops. Sindicato União dos Trabalhadores em Construção Civil. “Ao povo”. *Prontuário do Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil*, n. 316.

¹³¹ “A greve dos empregados na construção civil”. *Diário da Manhã*, 26/10/1935.

¹³² “A greve”. *Gazeta Popular*, 22/10 e 5/11/1935.

¹³³ “A greve dos empregados na construção civil”. *Diário da Manhã*, 31/11/1935.

¹³⁴ Aesp. Setor Deops. *Prontuário de Leoncio Martins*, n. 2.134; “Repressão ao extremismo” e “Inquérito concluído sobre extremismo”. *O Diário*, 14/1 e 22/11/1936. Outras informações da repressão encontram-se no *Prontuário de Diamantino Costa*, n. 2.528.

tradicional poder certamente não haviam sido de todo solapadas. A qualificação dos “artistas” e mestres de obras não era ainda dispensável, o concreto armado não havia sido difundido com a voracidade dos anos posteriores e os construtores de pequeno porte, vulneráveis às pressões dos operários, não foram totalmente tragados pela concorrência das grandes firmas do setor. Tais sobrevivências favoreciam a continuidade de antigas tradições de luta e a adesão a ideologias e orientações políticas mais radicais, mantendo acesa a crença em uma sociedade organizada segundo valores mais justos e humanitários.

Apesar da permanência dessa notoriedade, sua situação em meados da década de 1930 estava longe da desfrutada durante os primeiros 20 anos desse século. As duas últimas greves analisadas aqui apresentam vários indícios das transformações pelas quais a categoria estava passando. Eram longínquos os dias em que greves parciais de pequena duração ou a ameaça de sua generalização proporcionavam o êxito completo das pautas reivindicativas. Se a duração das greves de 1934 e 1935 por quase três meses indica coesão e capacidade de mobilização, por outro lado aponta também para novas e enormes dificuldades de negociação, sem qualquer sucesso do ponto de vista dos retornos materiais e organizativos.

Durante todo o período entre as duas guerras mundiais, a categoria manteve intactos os itens pleiteados junto aos patrões, buscando reverter uma situação que começou a se alterar desde o primeiro grande conflito mundial. A obstinada luta pela manutenção do *closed shop* foi uma batalha sempre derrotada; a cada momento de mobilização era preciso vencer a eterna resistência patronal contra a presença de delegados sindicais nos canteiros de obras; o pagamento quinzenal dos vencimentos foi uma tecla batida à exaustão; o desrespeito à jornada de 8 horas uma constante, assim como o recurso dos extraordinários sem a devida remuneração; o poder aquisitivo seguiu uma ininterrupta linha descendente.

Se duas décadas antes os “artistas” da construção civil estabeleciam comparações com as demais categorias para, orgulhosamente, sublinhar suas características distintivas, depois

passariam a se considerar menos afortunados que os trabalhadores tradicionalmente menos qualificados. Viam-se ainda como laboriosos homens abandonados pelo governo, sem contar com amparo legal, carecendo de estabilidade no emprego, férias, Caixa de Aposentadoria e Pensões e recursos médicos e farmacêuticos.¹³⁵

De acordo com a tabela seguinte, a comparação entre os salários auferidos pela categoria em 1914 e em 1934 é um forte indicativo da desqualificação crescente desses operários. O índice salarial dos pedreiros caiu em mais de um terço; o dos carpinteiros, um quarto. Conforme já foi assinalado, entre 1912 e 1914 os vencimentos haviam sido diminuídos em 19%, o que informa um processo de drástico rebaixamento salarial. Essa tendência se aprofundou, independentemente das altas e baixas do ritmo das construções, embora deva ser considerada a crise durante os anos da guerra como um fator com grande peso nesse processo. Do final da guerra até a crise de 1929, triplicou o número de casas edificadas em São Paulo (de 1915 a 1930 o índice de casas construídas por hora passou de 0,53 a 1,86). Esse aumento significativo não foi alcançado por meio de um acelerado progresso do maquinário, mas pelo acréscimo da duração e intensidade do trabalho e, sobretudo, pelo incremento do número de trabalhadores, ou seja, intensificava-se ao máximo a extração da mais-valia absoluta.¹³⁶

Assim, o início da desqualificação e da perda da posição anteriormente ocupada por esses trabalhadores foi o resultado de iniciativas políticas empresariais que o forte avanço tecnológico no setor haveria de concluir nos anos seguintes. Pretendi assinalar aqui que os fatores que mais tarde levariam os trabalhadores da construção civil a deixar de serem uma fração privilegiada e ter um papel de centralidade no interior da classe operária, começaram a se delinear de maneira mais clara durante a Primeira Guerra Mundial, quando alguns empresários passaram a ensaiar uma nova ofensiva contra os trabalhadores sindicalizados e qualificados e quando se

¹³⁵ "O delírio dos construtores de Santos". *Gazeta Popular*, 14/10/1935.

¹³⁶ Xavier Pereira, *op. cit.*, pp. 294-7.

acelerou na indústria da construção um processo de transformações que teve início nas primeiras décadas deste século.

Em 1935, havia se passado pouco mais de 20 anos quando os trabalhadores da construção civil tinham em Santos as melhores condições de trabalho, andavam calçados, ostentavam veleidades artísticas, freqüentavam cursos de desenho no sindicato, escreviam em efêmeros jornais operários, liam obras clássicas de sociologia e política na Federação Operária Local, onde, usando gravata, ensinavam o que sabiam aos jovens serventes de pedreiro. Em 1935, duas décadas depois de os “artistas” da construção civil apresentarem o menor índice de analfabetismo entre os trabalhadores,¹³⁷ o servente de pedreiro Eugênio Alves de Souza declarou que “tem vergonha de se apresentar em lugar onde haja gente que saiba ao menos falar”.¹³⁸

¹³⁷ “Memórias de Severino Gonçalves Antunha” *apud* Rodrigues, *Nacionalismo e cultura social*, *op. cit.*, pp. 359-62.

¹³⁸ Aesp. Setor Deops. *Prontuário de Eugênio Alves de Souza*, n. 4.247.

Tabela V – Comparação entre Salários de Operários Fabris e de Profissões da Construção Civil de 1914 a 1934

Profissões	19 14		19 18		19 22		19 26		19 30		19 34	
	Mil Réis	Índice	Mil Réis	Índice	Mil Réis	Índice	Mil Réis	Índice	Mil Réis	Índice	Mil Réis	Índice
Operários de Fábrica	4\$000	100	5\$200	100	7\$500	100	13\$000	100	15\$000	100	13\$000	100
Pedreiros	6\$500	162,5	5\$800	111,5	7\$600	101,3	10\$000	76,9	14\$000	93,3	7\$000	53,9
Serventes	3\$000	88	3\$200	61,5	4\$200	56	6\$000	46,1	8\$000	53,3	5\$000	38,4
Pintores	8\$000	212,5	8\$100	155,7	8\$400	112	12\$000	92,3	16\$000	106,6	7\$000	53,8
Carpinteiros	6\$500	162,5	6\$200	119,2	7\$800	104	10\$000	76,9	14\$000	93,3	8\$000	61,5

Fonte: Cardim, Mário. *Ensaio de análise de fatores econômicos e financeiros do estado de São Paulo e do Brasil no período de 1913-1934 pelo método dos números índices*. São Paulo, Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio, 1936 *apud* Xavier Pereira, op. cit., p. 295.

PARTE II

OS TRABALHADORES DA ESTIVA

Capítulo 3

“Estado de Natureza” e “Subcultura Portuária”

A historiografia sobre os portuários tem gravitado, fundamentalmente, em torno dos elementos integrativos e/ou desagregadores existentes na experiência desses trabalhadores. Algumas abordagens acentuam a diversidade, a divisão, a competição e os conflitos internos existentes entre eles como aspectos responsáveis pela despolitização, conservadorismo e ausência de uma identidade e cultura de classe. Outras tendem a sublinhar padrões de comportamento mais homogêneos, centrados em valores de solidariedade, instituições, movimentos e consciência de classe, revelando mais as continuidades do que as descontinuidades históricas.

1. Generalizações sobre uma “subcultura” operária

De um lado, alcoolismo, ausência de clara demarcação entre tempo de trabalho e lazer, sociabilidade em espaços exclusivamente masculinos, força física, ostentação de símbolos de virilidade e valentia, rivalidades étnicas e violentas disputas pelas oportunidades de emprego em um instável mercado de trabalho povoam a imagem de uma comunidade turbulenta, perigosa e estigmatizada por outros grupos. Em certos casos, o controle da contratação da mão-de-obra pelos sindicatos (*closed shop*) é apontado como o fundamento de uma política de favoritismos, cujas bases sociais de sustentação alicerçavam-se em vínculos pessoais criados e fortalecidos por relações de clientela. Tais características formariam uma categoria corporativa, nepotista, mafiosa e corrupta, compondo um hobbesiano “estado de natureza”.¹

¹ Um dos exemplos comumente apontado é o dos portuários de Nova Iorque. Cf. Bell, Daniel. “No cais do porto: o entrelaçamento da política com a economia”, in: *O fim da ideologia*. Brasília, Editora da Universidade de Brasília, 1989. Tal imagem foi difundida pelo filme de Elia Kazan, *On the waterfront* [*Sindicato de ladrões*].

Inversamente, algumas análises comparativas encontram na diversidade de experiências locais e históricas um “tipo ideal” de cultura portuária, elementos invariáveis que constituiriam uma comunidade com similitudes internacionais. A “teoria das massas isoladas”, elaborada nos anos 1950 por Clark Kerr e Abraham Siegel no campo da sociologia do conflito industrial,² tornou-se uma formulação clássica e com efeitos paradigmáticos sobre a “existência separada” de uma “subcultura operária” forjada pelo confinamento geográfico e social de trabalhadores como mineiros, portuários e marinheiros. Essa subcultura seria a fonte de identidade do grupo, das relações sociais e de um comportamento cultural particularizado.

Decalcado da “teoria das massas isoladas”, esse conceito de subcultura foi assim definido por Raymond Miller:

“uma cultura dentro de uma cultura, ou seja, um determinado grupo humano partilhando algumas das características da cultura dominante circundante, mas separada desta última por um conjunto de comportamentos, normas, lealdades e crenças, manifestado e internalizado por seus membros”.³

Segundo esta concepção, a coesa interação social desenvolvida em “comunidades fechadas” (o navio, o distrito mineiro e o bairro portuário) é responsável pela conformação de um grupo singular “com seus próprios códigos, mitos, heróis e normas sociais”, cujas peculiaridades transcenderiam as fronteiras nacionais.⁴ Os portuários são analisados como categoria profissionalmente indiferenciada em uma indústria com pequena estratificação e hierarquia ocupacionais. As condições de trabalho seriam mais homogêneas do que as encontradas em outros ramos, como a metalurgia e a construção civil, de modo que os portuários como um todo enfrentariam os mesmos problemas (oscilações

² Kerr, Clark e Siegel, Abraham. “The interindustry propensity to strike: an international comparison”, in: Kornhauser, Arthur et al (eds.). *Industrial conflict*. New York, 1954.

³ Miller, Raymond Charles. “The dockworker subculture and some problems in cross-cultural and cross-time generalization”. *Comparative Studies in Society and History*, 11, 1969, p. 302.

⁴ *Ibid.*

sazonais das atividades produtivas, trabalho intermitente, más condições de vida e baixos salários). Essa partilha de experiências comuns reduziria a competição entre eles face às restritas chances de mobilidade sócio-profissional.

De acordo com Kerr e Siegel, nas cidades multiindustriais as insatisfações sociais seriam mais dispersas e teriam melhores condições de ser absorvidas e administradas pelas instituições dominantes da sociedade. Entre as “massas isoladas”, ao contrário, os “descontentamentos altamente concentrados” resistiriam melhor à cooptação das “instituições integrativas”. Quanto mais restritos forem os canais de comunicação entre seus membros e os “estranhos”, maior a coesão interna e o senso de separação do grupo em relação ao entorno social mais amplo.⁵

Nesta perspectiva de análise, esses fatores criam um terreno propício à intervenção exitosa de radicais militantes, à ação direta e, sobretudo, a uma generalizada e permanente propensão sindicalista e grevista que, de acordo com investigações comparativas em diferentes países, permaneceria inalterado ao longo de vários anos.⁶ Esse conjunto de fatores permitiria explicar o sindicato como a principal referência social na vida dos trabalhadores e a frequência com que foram criadas organizações estáveis e politicamente radicais. Responsáveis pelas maiores incidências de greve em escala internacional, os portuários desempenhariam, então, um papel de *avant-garde* no movimento operário em diferentes países.

A teoria das massas ocupacionais isoladas foi aplicada não apenas à análise do desempenho sindical dos trabalhadores, mas também na verificação do seu radicalismo político. Como resultado do isolamento industrial e das redes de comunicação intragrupo que favoreceriam a

⁵ Esse parece ter sido o caso dos trabalhadores ocasionais de Londres, menos suscetíveis às influências da classe média, partilhando assim de um mesmo universo mental. Cf. Kirk, Neville. *Change, Continuity and Class: Labour in British Society, 1850-1920*. Manchester, Manchester University Press, s.d., p. 218.

⁶ Segundo Marcel van der Linden e Wayne Thorpe, os portuários tiveram peso destacado na composição do sindicalismo revolucionário europeu nos primeiros anos do século. Emprego ocasional, freqüentes mudanças de empregadores, de local de trabalho e residência seriam elementos decisivos para a emergência de

formação de estreitos contatos pessoais, uma comunidade ocupacionalmente homogênea tenderia a eliminar ou reduzir entre os seus membros os valores mais conservadores da sociedade. Em outros termos, de acordo com Seymour Lipset, vivendo “virtualmente dentro das fronteiras de um mundo próprio”, os operários “se colocam mais solidamente atrás dos candidatos esquerdistas”.⁷

Por outro lado, diversos estudos, em geral também comparativos, têm relativizado os argumentos tanto da abordagem “desagregacionista” quanto da “integrativa”. Sem cair no extremo de representar os portuários no caótico quadro do “estado de natureza”, alguns autores negam sua idílica e otimista caracterização como categoria indiferenciada, desnaturalizando, assim, os mecanismos de agregação e associação. Ao contrário, são apontadas a fragmentação e a grande diferenciação do ponto de vista da qualificação profissional, além de variantes de orientação sindical e política muito distintas no tempo e no espaço.⁸

A natureza do trabalho portuário está em grande parte condicionada pela base tecnológica da indústria marítima que comporta três componentes fundamentais: diferentes tipos de cargas transportadas, com enorme diversidade de pesos, medidas e condições de acondicionamento no interior das embarcações; variada dimensão, capacidade, desenho e estado de conservação dos navios; instrumentos de trabalho necessários para a movimentação das mercadorias.⁹ Na medida em que as cargas e as dimensões dos navios não são padronizadas, cada uma possui características específicas que afetam o modo com que as mercadorias devem ser carregadas e acondicionadas. Verifica-se, assim, uma variada gama de qualificação e estratificação ocupacional que não

lutas fundadas na ação direta. “Essor et déclin du syndicalisme révolutionnaire”. *Le mouvement social*, n. 159, avril-juin 1992.

⁷ Lipset, Seymour Martin. *O homem político*. Rio de Janeiro, Zahar, s.d., pp. 243-65.

⁸ Cf. Hobsbawm, Eric. “Os sindicatos nacionais portuários, in: *Os trabalhadores*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1981; Bean, R. “Employers’ associations in the Port of Liverpool, 1890-1914”. *International Review of Social History*, 21, 1976; Lovel, John. “Sail, steam and emergent dockers’ unionism in Britain, 1850-1914”. *International Review of Social History*, 32, 1987.

nos permite falar em massa profissionalmente homogênea e indiferenciada, supostamente ao abrigo de tensões, rivalidades e setorialismos no interior dos grupos de trabalhadores.

Em portos mais antigos, por exemplo, nos quais os ofícios qualificados sobreviveram por algum tempo ao processo de modernização, podia ser mais acentuada a emergência de sentimentos particularistas entre “trabalhadores com ofício”, como os motoristas de lanchas.¹⁰ O caráter mais de certas mercadorias e tarefas que requeriam experiência, habilidade, maior responsabilidade e aprendizagem prévia proporcionavam salário e *status* superior em relação a “carregadores ordinários”, levando à divisão dos trabalhadores de uma mesma indústria em vários sindicatos.¹¹ Nos portos em que as cargas eram muito heterogêneas podiam ser agudas as disputas pelos melhores e mais rendosos serviços, divididos em “trabalho nobre”, que envolvia, por exemplo, uso de maquinário e mercadorias perigosas, e trabalho “não-nobre”, responsável por uma menor remuneração, tal como o carregamento de cargas sem embalagem (sal, açúcar, etc.), transportadas por meio de pás ou caçambas.¹²

As diferentes oportunidades de emprego também eram afetadas por clivagens étnicas, raciais e religiosas. Cabe enumerar ligeiramente alguns exemplos. No porto de Nova Iorque, as rivalidades entre irlandeses,

⁹ Cf. Babcock, Robert H. “Saint John longshoremen during the rise of Canada’s winter port, 1895-1922”. *Labor/Le Travail*, 25, primavera, 1990.

¹⁰ Cf. Nijhof, Erik. “Les syndicats de dockers de Londres, du Havre, de Rotterdam et de Hambourg, 1850-1914”, in: Robert, Jean-Louis et al (dir.). *L’invention des syndicalismes: le syndicalisme en Europe à la fin du XIXe siècle*. Paris, Sorbonne, 1997, p. 77.

¹¹ Apesar de considerar que os portuários tinham, em geral, uma “tendência sindicalista”, Eric Arnesen discorda que essa disposição estivesse invariavelmente vinculada ao radicalismo político. Se o sindicato dos portuários de New Orleans uniu no começo do século ocupações e categorias anteriormente divididas por etnia, negligenciou, porém, os interesses dos trabalhadores com *status* ocupacional inferior. Os êxitos de estivadores e dos *cotton screwmen* – categorias melhor qualificadas – se fundamentaram, em parte, na exclusão de outras categorias mais desprivilegiadas. Arnesen, Eric. “To rule or ruin: New Orleans dock workers’ struggle for work control, 1902-1903”. *Labor History*, 28 (2), primavera de 1987.

¹² Esse era o caso do porto de Santos. Sarti, Ingrid. *O porto vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1981, p. 22. No porto de Halifax, onde o trabalho era pouco diversificado, tais conflitos pelo “trabalho bom” mal chegavam a emergir. Cf. Babcock, *op. cit.*

negros e italianos se reproduziam na segmentação ocupacional e residencial (viviam em bairros separados) e em um mosaico de sindicatos.¹³ Em Saint John (Canadá), durante as primeiras décadas desse século, os armadores aproveitavam-se da hostilidade entre irlandeses protestantes e católicos.¹⁴ Em New Orleans, as rivalidades entre brancos e negros eram igualmente exploradas pelos empregadores locais, dividindo-os em dois sindicatos que, em situações de crise de trabalho, disputavam violentamente as oportunidades de emprego.¹⁵ O porto de Londres é emblemático quanto ao elevado grau de compartimentação habitacional em razão de fissuras profissionais e étnicas, o que criava “um vasto arquipélago de pequenas comunidades operárias”.¹⁶

Essa insularidade social, no entanto, nada nos diz *a priori* sobre as inclinações políticas de um grupo de trabalhadores. Como assinalou Howard Kimeldorf em sua extraordinária análise comparativa sobre as orientações sindicais e políticas dos portuários da Costa Oeste dos Estados Unidos e de Nova Iorque, o isolamento pode estar inversamente relacionado ao radicalismo.¹⁷ O porto de São Pedro era o mais isolado da Costa Oeste e parece ter sido o estereótipo da clássica comunidade operária isolada. Porém, cortados os contatos com influências exteriores e intelectuais não operários, seus trabalhadores eram politicamente menos radicais na região. Os portuários de Nova Iorque viviam em um mundo quase auto-suficiente, sustentavam forte senso de comunidade, mas eram radicais ao menos em sua intensa hostilidade anticomunista.¹⁸

¹³ Kimeldorf, Howard. *Reds or rackets? The making of radical and conservative unions on the waterfront*. California, University of California Press, 1988, pp. 42-6.

¹⁴ Babcock, *op. cit.*

¹⁵ Arnesen, *op. cit.*

¹⁶ Nijhof, *op. cit.*, pp. 77-8; cf. também Lee, Robert. “The socio-economic and demographic characteristics of port cities: a typology for comparative analysis.” *Urban History*, vol. 25, n. 2, 1988 [agradeço a Paulo Fontes por ter localizado esse artigo].

¹⁷ Kimeldorf, *op. cit.*, pp. 13-4.

¹⁸ Durante a longa gestão de J. Ryan na presidência da International Longshoremen's Association (ILA), entre 1927 e 1942, o que se verificou foi um agudo anticomunismo da entidade e uma prática amplamente colaboracionista com os patrões. A ILA não restringia o número de empregos no porto nova iorquino e não estabeleceu qualquer sistema de equalização e distribuição das oportunidades

Na direção oposta, os portuários de São Francisco não encontravam-se isolados do entorno mais amplo. Mais do que territorialmente confinados em casas de cômodos, bares e cafés próximos ao cais, eles caminhavam livremente pela cidade e faziam reuniões em bairros e casas de boêmios e ativistas políticos de “classe média” durante os anos 1930. De seu meio foi recrutado para as organizações mais radicais um número de lideranças superior a qualquer outro porto da Costa do Pacífico. Por outro lado, a partir de 1948, os portos da Costa Oeste foram marcados por um considerável grau de “paz industrial”, enquanto na Costa Leste uma série de greves eclodiu desde 1945.¹⁹ Os teóricos das *isolated mass* precisariam provar que nessa última a comunidade portuária era mais isolada que na Costa do Pacífico, ou que seu trabalho era mais desagradável.

Assim, a distância social que separa as “massas isoladas” dos “outros” não implica que o nível do conflito será inexoravelmente elevado. Não há ligação necessária e automática entre a existência de insatisfações coletivamente partilhadas e sua expressão em ações grevistas. Diversas são as críticas, portanto, à tese da indiscriminada propensão à greve por parte dos portuários.²⁰ A metodologia de Kerr e Siegel para aferir o índice de tal inclinação é rudimentar por considerar tão somente a relação entre número de empregos de uma indústria e quantidade de dias de trabalho perdidos por motivo de greves. Os resultados poderiam ser sensivelmente alterados se relacionassem os seguintes componentes e dimensões passíveis de quantificação: extensão (número de trabalhadores envolvidos

de trabalho, o que resultava em uma férrea competição entre os operários e em situações de crônica insegurança nos serviços. *Ibid.*, p. 14.

¹⁹ Durante as décadas de 1950 e 1960, o porto de Nova Iorque apresentou uma das mais elevadas taxas de greves súbitas nos Estados Unidos, mas aconteceram à revelia dos sindicatos que ainda pautavam sua ação pela violência, corrupção e política de clientelas. Tais greves resultaram da ação independente de organizações informais que se articulavam contra os sindicatos a fim de alterar sua política. Mello, William. *Rank and file radicals on the Brooklyn waterfront: the Dockers News, 1950-1970*, s.n., s.d. [texto datilografado, gentilmente cedido pelo autor].

²⁰ Para uma severa crítica teórica, empírica e metodológica às estimativas de greve elaboradas por Kerr e Siegel, cf. Edward, P. K. “A critique of the Kerr-Siegel hypothesis of strike and the isolated mass: a study of falsification of sociological knowledge”. *The Sociological Review*, 25, agosto 1977.

e de empresas afetadas), duração, frequência e intensidade das greves, sem considerar outros fatores mais dinâmicos, tais como diferentes tipos de eclosão, motivações, organizações, negociação, mediação, etc.²¹ Além disso, as bases comparativas são precárias, pois os autores não atentam para as diferenças entre os países na definição oficial das greves e os métodos utilizados para registrá-las; grande número de dias de trabalho perdidos pode resultar de movimentos com maior visibilidade para as agências oficiais. Por fim, Kerr e Siegel utilizam ampla gama de períodos históricos que não podem ser facilmente comparáveis.²²

Recente estudo, também comparativo, sobre os grandes portos de Londres, Havre, Roterdã e Hamburgo, entre 1850 e 1914, revela a fragilidade da tese de que os portuários fossem impulsivos e sempre prontos a entrar em greve.²³ Para tomarmos apenas um exemplo, os particularismos entre os trabalhadores do porto de Londres eram tão acentuados e cultivados que as grandes greves eram acontecimentos excepcionais e irremediavelmente fadados ao fracasso, quase sempre seguidos pela abrupta queda dos efetivos sindicalizados e pela reemergência dos mais diversos interesses setorialistas e conflitantes.²⁴ Como não destacar também a ausência de greves no porto de Nova Iorque no longo período de 1927 a 1942?²⁵

Além de variações conjunturais e nacionais, diversos estudos apontam outros fatores que afetam diretamente o potencial mobilizador dos trabalhadores: situação do mercado de trabalho, nível de concentração de capital da indústria marítima, centralização ou fragmentação das peças que compõem o complexo arranjo das diversas atividades portuárias, unidade ou dispersão patronal e proporção entre trabalho ocasional e regular (temas que serão discutidos em detalhes no próximo capítulo).²⁶

²¹ Sobre tais componenetes, cf. Perrot, Michelle. *Jeunesse de la grève: France, 1871-1890*. Paris, Seuil, 1984, pp.15-6.

²² Cf. Edwards, *op. cit.*, pp. 553-4.

²³ Nijhof, *op. cit.*, pp. 73-95.

²⁴ *Ibid.*, p. 78.

²⁵ Bell, *op. cit.*

²⁶ Cf. Weinbauer, Klaus. "Labour market, work mentality and syndicalism: dock labour in the United States and Hamburg, 1900-1950s". *International Review of*

Apesar dessa desconstrução das generalizações sobre a homogeneidade cultural e profissional dos portuários, trabalhos relativamente recentes não deixaram de resgatar os elementos que, compondo uma peculiar “subcultura” operária, transcenderiam particularidades regionais e temporais. Frank Broeze reconhece a acentuada diferenciação profissional dos portuários de uma dezena de países. Esse autor revela ainda que, do final do século passado ao início da Primeira Guerra Mundial, houve uma generalizada passagem de um sindicalismo radical a um “sindicalismo pragmático”, cujas lideranças se pautaram em uma “política antimilitante de auto-preservação”, de acomodação com os interesses patronais e de contenção à “inata” inclinação grevista dos trabalhadores.

Entretanto, Broeze recuperou os argumentos de Kerr e Siegel e analisou os seguintes aspectos a conformar aquela “subcultura”: natureza ocasional do trabalho, ausência de relação permanente com qualquer empregador em particular, bairros densamente habitados por portuários e próximos aos locais de trabalho, solidariedade coletiva acima dos particularismos sociais e profissionais, propensão a greves de grande magnitude e visibilidade, repercussão da atividade portuária nas economias nacionais e união com outras categorias. A contradição entre “subcultura militante” e “sindicalismo pragmático” resultava em freqüentes e dramáticos confrontos entre trabalhadores e lideranças.²⁷

Social History, 42, ago. 1997; Kimeldorf, Howard. “Sources of working-class insurgency: politics and longshore unionism during the 1930s”, in: Zeitlin, Maurice. *Insurgent workers: studies of the origins of industrial unionism on the East and West docks and in the South during the 1930s*. Los Angeles, Institute of Industrial Relations/University of California, s.d; Hobsbawm, op. cit.; Velasco e Cruz, Maria Cecília. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. São Paulo, FFLCH/Universidade de São Paulo, 1998 [tese de doutorado]; Idem, “Portos, relações de produção e sindicato: o caso do Rio de Janeiro na Primeira República”, in: *Ciências Sociais Hoje*, Rio de Janeiro, Cortez, 1986.

²⁷ Broeze, Frank. “Militancy and pragmatism. An international perspective on maritime labour, 1870-1914”. *International Review of Social History*, 36, 1991. Conclusões semelhantes encontram-se em Nelson, Bruce. *Workers on the waterfront, seamen, longshoremen, and unionism in the 1930s*. Chicago, Urbana-Chicago, 1988, capítulo 1.

Em síntese, por várias décadas, essas têm sido as questões com as quais a produção acadêmica sobre os portuários vem se defrontando, realimentadas pelo debate mais ou menos recente sobre o peso dos elementos de integração e desintegração da cultura operária.²⁸ O desafio de parte deste trabalho é o de considerar os diversos aspectos apresentados até aqui entre os estivadores de Santos da década de 1920 à Segunda Guerra Mundial.

2. *A comunidade portuária de Santos*

Ao focalizar o caso dos portuários santistas, verificamos que os canais de comunicação entre sua “subcultura” e o entorno mais amplo não estavam ausentes. Mas, por certo, como nos demais portos (e mesmo na maior parte da classe trabalhadora), as relações mais estreitas entre os trabalhadores se davam sobretudo a partir das relações de parentesco, vizinhança, compadrio, de trabalho e em espaços de sociabilidade mais ou menos “particularizados”.

A natureza do trabalho facilitava a formação de grupos informais de cujos vínculos dependiam a sobrevivência dos trabalhadores e o aprendizado de formas secretas de resistência coletiva. Assim, o estreitamento de relações de solidariedade era favorecido em grande parte pelo modelo de cooperação simples do processo de trabalho no qual as turmas de operários interagiam em um ciclo operacional de atividades interdependentes. Os trabalhadores eram divididos em ternos, grupos que realizavam uma atividade de acordo com a natureza das mercadorias, do local e das condições de carga e descarga. De modo planejado e cooperativo, os portuários trabalhavam, assim, conjuntamente em operações conexas entre si. Como escreveu um antigo trabalhador do porto de Santos,

“o trabalho das turmas tem alguma coisa interessante, há sempre afinidade entre os componentes das turmas (...). É de imaginar que homens trabalhando juntos, por tempos indeterminados, comecem a tomar sentimentos de amigos.

²⁸ Cf. Kirk, *op. cit.*, capítulo 9.

Para melhorar tal situação basta que se considere tanto a dureza do trabalho quanto a severa fiscalização dos feitores”.²⁹

Mas antes mesmo do encontro nas turmas e ternos, eram estabelecidas relações na “parede”, ou seja, pontos onde se aglomerava uma grande quantidade de candidatos ao serviço em diferentes locais do porto para conseguir emprego por um dia, ou mesmo por apenas algumas horas, sendo os trabalhadores “tirados” pelos contramestres das agências de navegação para ingressar nas embarcações. A parede não era apenas um lugar de disputa por colocação de estivadores nos navios e pelos serviços mais rendosos; era também um espaço destinado às conversas, ao “debate político”, à descontração e ao encontro de estáveis amizades, o que fortalecia sua capacidade de agirem coletivamente.³⁰

Na ausência de um sistema formal de informação sobre em que ponto haveria necessidade de mão-de-obra, a notícia de que um ou vários navios haviam aportado corria rapidamente de boca-em-boca, fazendo circular uma espécie de “Gazeta do Porto”, ou seja, uma rede de informações que mobilizava donos de botequins, vizinhos, colegas e parentes.³¹ Assim, os custos do transporte urbano e, sobretudo, o característico trabalho ocasional exigiam dos candidatos ao serviço uma presença permanente nas proximidades do cais, onde o emprego era oferecido algumas vezes durante o dia. Como somente certas equipes eram formadas para abrir as escotilhas, equipar e carregar ou descarregar os navios, os não contratados perambulavam pelo cais à procura de emprego

²⁹ Lima, Joaquim Celso de. *Navegar é preciso: memórias de um operário comunista*. São Paulo, Diniz, 1984, p. 34. Para uma análise mais detalhada sobre o assunto, cf. Silva, Fernando Teixeira da. *A carga e a culpa. Os operários das Docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade, 1937-68*. São Paulo-Hucitec/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, capítulo 1.

³⁰ Apesar do caráter errático e aleatório do trabalho ocasional nos portos, alguns trabalhadores quase sempre se encontravam em uma mesma parede para realizar as mesmas atividades, como era o caso dos comunistas Francisco Rodrigues Garcez e Antônio de Brito Lopes, amigos e “compadres” desde quando trabalharam por muito tempo no carregamento de bananas. Entrevista por eles concedida ao autor, em 14/7/1998. Sobre as relações de sociabilidade na parede, cf. DiFazio, William. *Longshoremen, community and resistance on the Brooklyn waterfront*. South Hadley, 1985.

³¹ Para uma descrição dessa “Gazeta” em Nova Iorque, cf. Bell, *op. cit.*, p. 146; Montgomery, *op. cit.*, pp. 97-8.

ou aguardavam nos bares próximos ao porto.³² Em Santos, o Café Evaristo, localizado no centro da cidade, “foi sempre o ponto preferido pelos estivadores”, uma espécie de “território virtualmente livre”, onde, nos anos 1930, reuniam-se lideranças sindicais e onde também, como veremos adiante, algumas diferenças eram “resolvidas” pelo confronto aberto.³³

O trabalho ocasional estreitava, portanto, a proximidade entre moradia e fontes de emprego, fazendo com que os trabalhadores do cais fossem vizinhos e habitassem nas localidades contíguas ao cais, como os bairros Macuco, Vila Matias, Paquetá e a região central da cidade.³⁴ Como em outras cidades portuárias, havia em Santos a presença de uma forte endogamia no interior dos bairros ou mesmo de ruas, dando origem a estreitas “comunidades familiares”, caracterizadas por sólidas redes de comunicação. Relações preexistentes às estabelecidas nos locais de trabalho fortaleciam-se, assim, por meio de laços pessoais de contratação da mão-de-obra, sendo comum a constituição de verdadeiras linhagens familiares de portuários, que transmitiam uma cultura de trabalho de geração para geração.³⁵

³² Como lembrou um ex-estivador do porto de Rio Grande (RS), os bares constituíam-se em locais de encontro, nos quais os estivadores esperavam “a hora de chamada no ponto de estiva ou do porto. (...) Não iam para casa, ficavam por ali, almoçavam alguma coisa e ficavam esperando o serviço”. Oliveira, Carlos Alberto de. *Quem é do mar não enjoa: vivências e experiências dos estivadores de Rio Grande/RS*. São Paulo, março de 1999 [texto datilografado], p. 97.

³³ Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos [AGCFS]. Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal. Tribunal do Júri da Comarca de Santos. Antonio André Carijo [réu], nº 2.587, caixa 208, 1931. Se os bares próximos ao cais têm sido apontados como focos de embriaguez e dissolução, por outro lado eram também uma espécie de espaço livre em relação à ação da polícia e à disciplina industrial. Uma boa análise da importância dos bares como espaço de politização encontra-se em Nelson, *op. cit.*, capítulo 1. Para um estudo dos bares como “local de uma intensa atividade de associação”, cf. também Rébérioux, Madeleine. “Lugares da memória operária”, in: *O direito à memória: patrimônio histórico e cidadania*. São Paulo, Departamento de Patrimônio Histórico, 1992.

³⁴ Dos endereços localizados referentes a 131 estivadores nas décadas de 1920 e 1930, 98 trabalhadores moravam nos bairros densamente proletários e mais próximos ao porto: Centro (49 estivadores), Macuco (28), Paquetá (11) e Vila Matias (10). Os dados foram extraídos de entrevistas e, sobretudo, de processos judiciais e prontuários do Deops. Sobre a formação dos bairros santistas, cf. Lanna, Ana Lúcia D. *Uma cidade na transição, Santos: 1870-1913*. São Paulo-Hucitec/Santos Prefeitura Municipal de Santos, 1996, pp. 98-103.

³⁵ Além de entrevistas realizadas com diversos portuários, narrativas sobre a constituição de relações familiares, de amizade e compadrio no trabalho portuário santista encontram-

Entretanto, os modelos de análise relativos às “comunidades fechadas” são um instrumento inadequado para apreender os variados contatos estabelecidos pelos portuários santistas, pois a habitação operária em Santos não se constituía em lugar de isolamento e segregação, sem contato com o “mundo exterior”. A historiadora Ana Lanna mostrou fartamente que a mobilidade não se limitava ao percurso entre moradia e trabalho. Face à precariedade das habitações, muitas das quais eram coletivas, a transiência era uma característica dos operários e os deslocamentos se estendiam livremente a múltiplos lugares da cidade.³⁶ Embora a autora considere que, a partir do final do século passado, o processo de urbanização e modernização de Santos levou a uma separação mais nítida entre casa e rua, essas esferas permaneceram por muito tempo intercambiáveis.³⁷ O trabalho ocasional permitia aos trabalhadores uma movimentação incessante entre porto, moradia e espaços públicos, o que alimentava seu característico sentimento de liberdade e independência.³⁸

A sazonalidade do emprego, as precárias condições de moradia e os poucos recursos econômicos dos trabalhadores geravam também uma alta mobilidade residencial que inibia incentivos para radicais reformas habitacionais a fim de fixar e disciplinar os operários em espaços restritos e organizados segundo os princípios racionalizadores dos empresários. Desse modo, nas cidades portuárias foram raríssimas as iniciativas de construção de vilas operárias para confinar os empregados de uma determinada indústria em um espaço estreitamente delimitado. A experiência dos portuários estava, portanto, marcada por uma elevada cultura urbana.

Não por acaso, a política operária e popular invadia também os espaços originalmente fechados à manifestação dos trabalhadores. O Teatro Guarani que, desde o final do século, destinava-se à apresentação

se em dois romances: Prata, Ranulpho. *Navios iluminados*. São Paulo, Scritta, 1996; Leal, Alberto. *Cais de Santos: romance*. Rio de Janeiro, Cooperativa Cultural Guanabara, 1939.

³⁶ Lanna, *op. cit.*, pp. 103-150.

³⁷ *Ibid.*, capítulo 3.

³⁸ Sobre essa questão entre os portuários de Liverpool, cf. Simey, T. S. “La comunidad portuaria y el sindicalismo”. *Estructuras sindicales*. Buenos Aires, Nova Visión, 1969.

de companhias dramáticas e óperas, foi palco também de comícios abolicionistas e republicanos, festividades e reuniões promovidas por associações de classe.³⁹ Muitos anos depois, em 1935, dezenas de estivadores assistiram nesse teatro ao lançamento da policlassista Aliança Nacional Libertadora.⁴⁰

Vimos também que em algumas comunidades portuárias, por medo da concorrência no mercado de trabalho, os operários desenvolviam um estreito senso de separação em relação a outras categorias, cultivando mais uma identidade de grupo do que uma noção de pertencimento a uma comunidade mais ampla. Os portuários de Santos, porém, mantinham contatos permanentes com trabalhadores de outros setores.⁴¹ Em primeiro lugar, é preciso considerar um mercado de trabalho instável onde a permuta ocupacional era uma constante. Nos anos 1930, alguns estivadores declararam nos processos criminais e do Deops suas profissões anteriores na cidade, podendo ser listadas as seguintes ocupações: ensacador e carregador de café, doqueiro, pedreiro, inspetor de veículos, auxiliar do comércio, ferroviário da São Paulo Railway, oficial da Força Pública, marítimo e carroceiro.

Em segundo lugar, parcelas significativas de uma população operária em grande medida masculina, jovem e solteira encontravam-se cotidianamente em “casas de pasto” e pensões.⁴² Em razão do trabalho

³⁹ Rodrigues, Olao. *Dicionário de curiosidades*. Santos, Instituto Histórico e Geográfico de Santos, 1973, pp. 131-2; *Idem*. *Nos tempos de nossos avós*. Santos, A Tribuna, 1976; Sobrinho, Costa e Silva. *Santos noutros tempos*. São Paulo, Revista dos Tribunais, 1953, pp. 265-75; Gitahy, Maria Lucia Caira. *Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo-Editora da Unesp/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1992, p. 44.

⁴⁰ Arquivo do Estado de São Paulo [Aesp]. Setor Deops. *Prontuário do Sindicato dos Portuários de Santos*, n.º 6.280, vol. 3.

⁴¹ Quanto ao porto de Buenos Aires, os bairros e as relações de vizinhança cresceram nas zonas adjacentes aos lugares onde eram movimentadas as mercadorias, seja no porto ou no mercado, permitindo uma fluidez de relações entre locais de trabalho e bairros, o que se revelou crucial para o desenvolvimento de redes de solidariedade entre os portuários e os demais trabalhadores. Adelman, J. “State and labour in Argentina: the portworkers of Buenos Aires, 1910-21.” *Journal of Latin American Studies*, Cambridge, University Press, n. 25, feb. 1993, pp. 79-80.

⁴² Segundo o recenseamento de 1913, 47,9% dos homens eram solteiros, 40,5% casados e 11,8% viúvos. Em 1940, mantém-se o maior número de solteiros: 52.690 contra 30.890 casados. Entre 144 dos estivadores sobre os quais esta pesquisa

ocasional, como observou o cônsul de Portugal na Cidade, “a grande parte de operários fazem [sic] as refeições em restaurantes.”⁴³ Os contatos nesses ambientes podiam potencializar a coesão e a solidariedade entre diferentes categorias em movimentos grevistas.⁴⁴ Além disso, em uma cidade relativamente pequena e em que grande parte das atividades econômicas dependia, direta ou indiretamente, do comércio portuário, não apenas os trabalhadores eram vizinhos, mas também a maioria dos sindicatos, situados na zona central da cidade, cuja proximidade possibilitava a organização de movimentos unificados.⁴⁵

Assim, a fluidez dos contatos e uma economia relativamente homogênea contribuíram para que Santos fosse talvez a única cidade brasileira em que, ao longo da história do movimento operário, teria havido tantas e tão significativas greves gerais e de solidariedade a outras categorias. Paralisações da cidade em tão pouco tempo explicam-se, em parte, pela presença dos portuários no quadro urbano local, onde teceram estreitos laços com outros trabalhadores.⁴⁶

encontrou dados sobre estado civil, 74 eram casados, 60 solteiros e 10 viúvos. Santos. Prefeitura Municipal de Santos. *Recenseamento da cidade e do município de Santos em 31 de dezembro de 1913*. Santos, 1914; Brasil. Fundação IBGE. *Censo Demográfico de 1940*.

⁴³ Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal/Lisboa. “Colônias Portuguesas no Estrangeiro”. Consulado de Portugal. *Inquérito consular*. Santos, 1934, p. 4, maço 468, armário 11, piso 3.

⁴⁴ Um exemplo disso pode ser destacado do livro de memórias do comunista Celso de Lima que morou numa pensão onde co-habitavam portuários e ferroviários. Ele conta um cômico episódio em que, ao comentar na pensão que os ferroviários haviam sido convocados para “furar” uma greve dos doqueiros em 1945, a dona da pensão disparou em direção às grades das docas e chamou pelos ferroviários pensionistas “como mãe chama seus filhos” que, em seguida, voltaram para casa. Lima, *op. cit.*, pp. 26-30. Para uma narrativa pormenorizada da greve, cf. Silva, *op. cit.*, pp. 87-97. Sobre o papel desempenhado pelas pensões na formação de sociabilidades entre migrantes nordestinos em um bairro de São Paulo, cf. Fontes, Paulo R. *Migração nordestina e experiências operárias: São Miguel Paulista nos anos 50*. Manchester, 1999 [texto datilografado].

⁴⁵ Uma liderança do PCB, o portuário Leonardo Roitmann, recordou que, por volta de 1929, quando tinha 13 anos, acompanhava seu irmão, um militante comunista, nas assembléias “em quase todos os sindicatos, principalmente as assembléias que se realizavam na sociedade dos carroceiros”, que distava de sua casa cerca de 20 a 30 metros. Depoimento de Leonardo Roitmann ao Centro de Memória Sindical de São Paulo, em 30/8/1980, p. 2.

⁴⁶ Para diversas narrativas sobre greves gerais e de solidariedade em Santos ao longo deste século, cf. Gitahy, *op. cit.*, Silva, *op. cit.* e Sarti, *op. cit.*

Em uma cidade com elevado exército industrial de reserva, as estreitas oportunidades oferecidas pelo mercado de trabalho podiam criar tensões e disputas entre os trabalhadores, sobretudo quando centenas ou mesmo milhares de vagas eram oferecidas a “fura-greves”, como ocorria freqüentemente em inúmeros portos. Entretanto, não por acaso, em diversas paralisações gerais do porto de Santos, a Companhia Docas, com receio de contratar vizinhos e colegas de seus empregados com o objetivo de substituí-los, recorria ao expediente, seguramente mais dispendioso, de trazer imensas levas de fura-greves de São Paulo e do Rio de Janeiro.

Afinal, furar uma greve era considerado pela esmagadora maioria dos trabalhadores um ato desonroso, uma covarde deslealdade que deveria ser punida com escárnio e severidade. O receio de infringir esse valor moral, sofrer violências dos colegas, carregar a pecha de traidor e ganhar o desprezo da comunidade levava os grevistas a respeitarem a decisão de entrar e permanecer em greve. Tal valor compartilhado era cuidadosamente observado e desenvolvido nos bairros, nos bares, nas casas de pensão e entre as famílias, levando as mulheres a procederem a enérgicos atos de desagravo contra os “crumiros”.

Em uma dramática greve dos portuários, ocorrida em 1920, por exemplo, operários qualificados das oficinas mecânicas contrariaram a decisão da maioria de manter o movimento e voltaram ao trabalho. No dia seguinte, em uma greve exclusivamente masculina, as esposas dos grevistas trataram os “crumiros” como subservientes animais em “uma original demonstração de desagrado”:

“cortaram grande porção de capim que amarravam em pequenos feixes, espalhando-os pelas ruas. E à hora de saírem das oficinas para o almoço elas, em número talvez de 200 e armadas cada uma com um tamanco, saíram-lhes à frente, descompondo-os verbalmente e pretendendo que eles mastigassem os feixes de capim”.⁴⁷

⁴⁷ *Gazeta do Povo*, 22/12/1920. Nos estudos sobre os portuários há poucas referências acerca da participação política de suas esposas, embora exista uma bela reconstituição do papel desempenhado recentemente pelas mulheres em um *lockout* no porto de Liverpool. Kennedy, Jane e Lavalette, Michael. *The women of*

Mas uma greve de grande magnitude, como esta de 1920, tornava-se um acontecimento que extravasava os limites do “mundo do trabalho”, colocando parcelas da população e da imprensa solidárias com os grevistas. Alguns comerciantes também colaboraram, oferecendo refeições gratuitas aos grevistas, como ocorreu no restaurante “4 Nações”, de propriedade do espanhol Ramon Perez.⁴⁸ Como relatou ainda o escritor Affonso Schmidt, as

“façanhas da polícia acabaram de colocar o público santista completamente ao lado dos operários da Docas. Eu vi até burgueses, negociantes grossos (dos poucos que ainda não perderam o coração) vir às redações dos jornais, relatar os fatos, com a mais justa das indignações e exclamarem: ‘diga que eu vi; eu assumo a responsabilidade!’”⁴⁹

E como pergunta Gitahy, “o que dizer, por exemplo, sobre as greves dos motorneiros de bonde nas quais crianças proletárias dos bairros atiravam pedras nos fura-greves?”⁵⁰ O que dizer também de fura-greves que entravam em greve em solidariedade aos grevistas?⁵¹

A característica industrial e ocupacional de Santos, além dos laços historicamente tecidos entre as mais diversas categorias da cidade, não nos permite considerar os portuários segundo os termos da teoria das “massas isoladas”, sobretudo se levarmos em conta que os contatos entre os trabalhadores extravasavam também os limites do município. Apesar de separada de São Paulo e de outras cidade por uma extensa serra litorânea, Santos não estava fechada a contatos mais amplos.

Os freqüentes e intensos contatos com militantes de outras cidades e países eram, em grande parte, viabilizados pelos marítimos. Eles

the waterfront: the role of the women in the Liverpool lockout, 1995-7, s.l., s.d. [texto datilografado]. Agradeço a Paulo Fontes por ter cedido esse artigo.

⁴⁸ Rodrigues, Edgar. *Trabalho e conflito: pesquisa, 1906-1937*. Rio de Janeiro, Arte Moderna, s.d., p. 282.

⁴⁹ *A Plebe*, 18/12/1920.

⁵⁰ Gitahy, *op. cit.*, p. 121; sobre essas greves, cf. *Idem*, *Os trabalhadores do porto de Santos*. Campinas, IFCH/Universidade Estadual de Campinas, 1986 [dissertação de mestrado], p. 175.

⁵¹ Cf. capítulo 6 e Silva, *op. cit.*, capítulo 3.

desempenhavam o papel de “gazeteiros”, transmitindo informações políticas “em primeira mão”, dando início, como veremos, à rápida repercussão popular alcançada em Santos pela vitória da Aliança Liberal, em 1930, quando a imprensa estava proibida de divulgar os acontecimentos no teatro de operações revolucionário.

Os marítimos encontravam-se, de fato, em uma posição chave para fazer ingressar na cidade militantes de outros países. Alguns comunistas que vinham da Europa para a América do Sul desembarcavam legalmente no porto de Santos quando tinham seus documentos “em ordem”, ou ilegalmente, pois “deixam as suas malas a bordo do vapor e desembarcam em Santos ‘para fazerem um passeio’, e assim ficam no Brasil para sempre.” Existiam ainda passageiros comunistas que, não trazendo consigo qualquer documento, entravam em entendimento com pessoas da tripulação do vapor (“onde eles podem sempre achar algum marinheiro da mesma crença”), saíam à noite em companhia de marinheiros e, confundidos com estes, ingressavam na cidade.⁵²

Muitos estivadores, alguns dos quais se tornaram militantes no porto de Santos, haviam sido marinheiros, “o mais cosmopolita dos trabalhadores do mundo”.⁵³ O recrutamento ocupacional nos portos tem sido apontado como um fator-chave para explicar o teor radical da militância política dos trabalhadores. Em lugares onde a força de trabalho era em grande parte recrutada entre marinheiros ou operários com um estilo de vida itinerante, o movimento operário tendia a ser mais combativo, organizado e a abraçar ideologias mais radicais.⁵⁴

Mesmo autores críticos à tese das massas isoladas, como Howard Kimeldorf e Bruce Nelson, sublinham os efeitos políticos de um estilo de

⁵² Aesp. Setor Deops. Gabinete de Investigações. “Informe reservado”, 24/10/1936. *Prontuário da Delegacia Auxiliar da 7ª Divisão Policial (Santos)*, n. 561, vol. 1.

⁵³ Kimeldorf, *op. cit.*, p. 20. Não foram localizados registros que permitam uma averiguação detalhada da proporção de ex-marinheiros na estiva santista, mas depoimentos de antigos trabalhadores afirmam que muitos estivadores eram “desembarcados”; de 20 trabalhadores sobre os quais foi possível conhecer a profissão anterior, seis declararam ter sido marítimos. Os depoimentos são de Francisco Rodrigues Garcez e Antônio de Brito Lopes, em 14/7/1998; Oswaldo Pacheco da Silva, em 17/5/1990.

⁵⁴ É o caso dos portos da Costa Oeste dos Estados Unidos. Cf. Kimeldorf, *op. cit.*, pp. 20-8.

vida na maior parte do tempo desenvolvido “nas franjas da sociedade”. Sua reputação de trabalhadores abertos a idéias revolucionárias pode ser explicada, em primeiro lugar, pelo fato de que os marinheiros eram operários excessivamente explorados, conheciam de perto os significados da opressão, da privação e eram plenamente conscientes da enorme distância entre a vida de ricos e pobres em diferentes países.⁵⁵

Entretanto, esse senso internacionalista da exploração não é privilégio dessa categoria de trabalhadores. Há, assim, um segundo e mais importante fator: de um modo geral, os marítimos viviam “ao largo da sociedade”, tinham pouca ou nenhuma ligação permanente com família, igreja, etnia e outras instituições cujo propósito seria o de submeter os trabalhadores à “hegemonia dos empregadores”. Tal condição forjava uma cultura capaz de reforçar um sistema alternativo de valores, criando um forte sentido de solidariedade que persistia após ter sido concluída a viagem; ao desembarcarem, estabeleciam estreitos contatos com as comunidades portuárias, onde trocavam informações a respeito da situação sindical ou política encontrada em outros portos. Em síntese, a estreita relação entre trabalho e vida podia tornar o sindicalismo “menos uma doutrina que uma disposição e uma tendência”, criando um “componente natural da visão de mundo dos trabalhadores marítimos”.⁵⁶

Mas se a maior parte dos contatos sociais dos portuários se dava entre trabalhadores, as redes de relações intraclasses não impediam, porém, a existência de comunicação entre diferentes classes sociais. O Deops mantinha informações detalhadas e cotidianas da frequência de trabalhadores e dirigentes sindicais nas residências de advogados,

⁵⁵ Para uma rápida descrição das péssimas condições de trabalho dos marítimos brasileiros no começo do século, cf. Souza, Romulo Augustus Pereira de. *Memórias de um pelego*. Rio de Janeiro, Grypus, 1998, p. 10. Essa experiência de exploração e sentimento internacionalista dela resultante foram expressos de maneira lapidar por José Joaquim Santana, presidente do Centro dos Estivadores de Santos, de 1931 a 1932. Segundo ele, “tenho viajado o mundo. Sofri e trabalhei em diversos países. Com o meu suor ganhei o pão em diferentes terras. Considero meus irmãos todos os homens que sofrem, que lutam, que trabalham e que sempre, em todas as nações, debaixo de todos os climas, têm a miséria como recompensa. Para definir as minhas idéias bastam três palavras: sou um proletário. “A estiva de Santos”. *Diário da Manhã*, 19/3/1932.

⁵⁶ Nelson, *op. cit.*, pp. 22-6 e 183.

intelectuais, políticos e profissionais liberais ou nos melhores hotéis da cidade, onde muitos desses “burgueses” se hospedavam.⁵⁷

Contrariando não apenas a observação genérica de que as comunidades portuárias não estabelecem vínculos com “membros da classe média”, as greves no porto de Santos, desde o final do século passado, mostram também a falácia da afirmação segundo a qual os conflitos tendiam a se desenrolar pela única via da ação direta, sem a mediação de instituições ou indivíduos não operários. Nos mais diversos movimentos grevistas durante a Primeira República, não faltou a intermediação de advogados, jornalistas, imprensa, cônsules, políticos, delegados e comerciantes.

Em síntese, a natureza do trabalho portuário favorecia a constituição de uma ampla rede de relacionamentos e colocava os trabalhadores em uma situação em grande parte à margem dos parâmetros disciplinares da indústria fabril. O trabalho nem sempre era sentido como rotineiro ou monótono dada a variabilidade das cargas, dos navios, das flutuações do comércio marítimo, da relativa mobilidade em diferentes locais de trabalho, freqüentes interrupções do serviço, além das idas e vindas entre habitação, cidade e porto que a ocasionalidade dos transportes podia oferecer.⁵⁸

Os componentes “integrativos” apresentados até aqui, entretanto, não corroboram os pressupostos da teoria das massas isoladas para explicar uma freqüente e generalizada propensão dos estivadores à greve e à adoção de ideologias políticas e sindicais de caráter mais radical. Não resta dúvida de que, ao longo de sua história, o porto de Santos registrou greves de ampla magnitude e visibilidade, mas elas devem ser analisadas

⁵⁷ Da mesma forma, Leonardo Roitmann lembra-se de ter acompanhado no sindicato dos carroceiros muitas palestras de jornalistas e intelectuais. Leonardo Roitmann, *op. cit.*, p. 3.

⁵⁸ Herb Mills demonstrou que estas foram umas das condições da satisfação desfrutada pelos portuários em relação à profissão durante sua “época de ouro” (décadas de 1930 a 1960), ou seja, antes da “revolução tecnológica” dos *containers*, que veio a transformar as bases sobre as quais estava assentada tradicionalmente a organização do trabalho. Mills, Herb. “The San Francisco waterfront: the social

em conjunturas históricas determinadas, e não segundo uma suposta propensão atemporal e inata. Além disso, é preciso não considerar a categoria “portuários” como um todo homogêneo e indiferenciado.

A literatura sobre portuários tem apontado que os trabalhadores ocasionais, embora apresentem em geral maiores dificuldades de sindicalização, seriam mais propensos à greve que os operários estáveis, regulares.⁵⁹ Os trabalhadores com contrato de emprego “permanente” com uma dada companhia tendiam para o confronto aberto apenas como um “último recurso”, uma vez que desenvolviam laços mais estreitos com a firma empregadora. Os ocasionais, ao contrário, contratados por um curto período de tempo, trabalhavam para diferentes empresas, não se viam comprometidos com os objetivos de uma única companhia e não sofriam os mesmos efeitos disciplinares a que os regulares estavam submetidos. Assim, sua mobilidade ocupacional e a falta de laços com uma firma em particular lhes permitiam enfrentar os empregadores por meio da confrontação direta.⁶⁰

No caso santista, porém, verificamos uma situação inversa: desde o final do século passado, os operários da Companhia Docas (trabalhadores regulares) eram mais inclinados à deflagração de massivos movimentos grevistas, que surpreendiam por sua coesão, duração e extensão, além de envolver violentos conflitos com a polícia. No período abarcado por essa pesquisa (os anos que medeiam as duas grandes guerras mundiais), os estivadores, ao contrário, apresentaram o mais baixo índice de movimentos grevistas entre as principais categorias da cidade, seja em extensão, duração, frequência ou intensidade das paralisações.

Uma rápida enumeração revela que, de 1913 a 1923, não foi registrada uma única paralisação na estiva, passando incólume pela conjuntura grevista de 1919 e 1920 que mobilizou praticamente todos os trabalhadores de Santos. Na década seguinte, encontramos quatro

consequences of industrial modernization”, in: Zimabalist, A. (ed.). *Case studies on the process*. London, Monthly Review Press, 1979, pp. 128-9.

⁵⁹ Nijhof, Erik, *op. cit.*, p. 87.

⁶⁰ Cf. Weinbauer, *op. cit.*, pp. 224-9.

pequenas greves, três das quais não paralisaram os navios por mais de quatro horas; apenas uma teve duração de um dia. Somente essa última, ocorrida em janeiro de 1925, envolveu negociações com a Companhia de Navegação Transatlântica para o estabelecimento de tabelas salariais para toda a categoria;⁶¹ duas ocorreram, em 1923, por “questões de serviço” e limitaram-se aos navios que estavam sendo operados;⁶² apenas uma, deflagrada nesse mesmo ano, esteve restrita a todos os trabalhadores de uma única agência de navegação.⁶³ Se utilizarmos o critério de dias de trabalho perdidos, os estivadores estariam entre os operários de Santos com menor índice de propensão à greve.

De 1932 a 1935, quando o movimento operário alcançou novo ímpeto grevista, os trabalhadores da estiva primaram pela ausência: não decretaram uma única greve nem mesmo em solidariedade a outras categorias. As paralisações nos navios só voltariam a ocorrer de 1956 a 1963, mas conforme mostrou Ingrid Sarti, representaram uma parte ínfima se comparadas com as de outros setores no Estado de São Paulo. Além disso, se houve muitas paralisações em solidariedade a outros trabalhadores ou por “bandeiras políticas”, várias greves restritas unicamente aos temas da categoria eram parciais e não duravam senão algumas poucas horas. Apenas um aumento salarial e uma reivindicação foram conquistados por meio de greve em um único movimento, ocorrido em 1960.⁶⁴

Assim, não observamos greves massivas e com duração mais elevada entre os estivadores senão no final do século passado e início deste, quando ocorreram três grandes movimentos. Dois deles, entretanto, deflagrados em 1897 e 1905, só adquiriram vultosa proporção por ter se

⁶¹ “Greve solucionada”; “Os trabalhadores na carga e descarga da estiva particular do porto de Santos”. *Comércio de Santos*, 13 e 14/1/1925.

⁶² “Movimento operário”; “Vida proletária”. *Comércio de Santos*, 19 e 20/4/1923; “Em Santos”. *A Plebe*, 21/4/1923; “Uma turma de estivadores recusa-se a trabalhar”. *Comércio de Santos*, 4/9/1923.

⁶³ “Em Santos”. *A Plebe*, 12/5/1923.

⁶⁴ Sarti, *op. cit.*, pp. 67-9.

ampliado às demais categorias do porto e se voltado contra a Companhia Docas e não somente ao conjunto dos empregadores da estiva.⁶⁵

Além de apresentar um baixo teor grevista, como será amplamente analisado, os estivadores desenvolveram por muito tempo um sindicalismo que pode ser caracterizado, na expressão de Frank Broeze, de “pragmático”, pautado por um estreito trade-unionismo solidamente refratário à união e à solidariedade com outras categorias, além de rivalizar e fazer coro com outras correntes contra as pretensões organizativas dos comunistas no porto de Santos.

Em suma, a “subcultura portuária”, forjada em um conjunto de redes de relações tecidas nos bairros, no trabalho e entre as diferentes categorias de trabalhadores, revela-se insuficiente para explicar as atitudes e as escolhas políticas dos estivadores, sobretudo se a análise operar com o pressuposto da homogeneidade e da indiferenciação de um dado grupo social. São grandes os riscos dos estudos sobre cultura e comunidade operárias que pressupõem uma vida integrada, socialmente coesa e harmônica a partir de testemunhos que tendem a idealizar a homogeneidade em contraponto à dispersão e à variabilidade de referências e atitudes sociais. Antes de analisar a complexa e heterogênea organização da indústria portuária que explica, em grande parte, algumas das diferenças entre estivadores e doqueiros, faz-se necessário, então, incorporar ao conceito de comunidade referências ativas, ambíguas e dissonantes.⁶⁶

3. Diferenças internas e rivalidades profissionais

Se a natureza do trabalho portuário permitia a formação de fortes laços de solidariedade entre os trabalhadores, por outro lado possibilitava também a emergência de conflitos internos à categoria.

Ao contrário dos portos onde as cargas eram mais homogêneas e, por isso, as rivalidades pelos “melhores serviços” revelavam-se menos

⁶⁵ Cf. Gitahy, *Ventos do mar*, *op. cit.*, capítulo 3.

⁶⁶ Para uma fina análise a respeito, cf. Gribaudi, Maurizio. *Mondo operario e mito operario: spazi e percorsi sociali a Torino nel primo novecento*. Torino, Einaudi, 1987.

intensas, em Santos a pauta de importação de mercadorias era muito diversificada, de modo que as diferentes classificações das cargas engendravam cotidiana competição pelo “trabalho nobre”.⁶⁷ Essa situação foi testemunhada, em 1943, por Ramos Cerqueira, funcionário do Instituto de Aposentadoria e Pensões da Estiva, em um processo-crime sobre a recusa de um grupo de trabalhadores em operar no carregamento de carvão. Uma vez que o terno de serviço se compunha de poucos homens pelo fato de que era em geral diminuto o número de estivadores que se apresentavam para esse tipo de trabalho,

“o serviço de estivar carvão é sempre recusado pelos estivadores matriculados e sindicalizados, os quais pretendem estivar sempre mercadoria limpa e rendosa, razão porque a estiva de carvão é quase feita pelos ‘bagrinhos’, isto é, os estivadores matriculados [na Capitania dos Portos], mas não sindicalizados”.⁶⁸

Entretanto, depoimentos de antigos trabalhadores da estiva assinalaram que, mesmo entre os sindicalizados, reinou por muito tempo um esquema de favoritismos por parte de contramestres que escalavam “sempre os mesmos” para determinados tipos de serviço.⁶⁹ No processo movido contra Manoel Gaspar Cannas, por exemplo, Arsênio Diegues afirmou no inquérito policial que Cannas era amigo do contramestre José Pedro Brito, “tanto que Brito sempre o tirava para o serviço de estiva”.⁷⁰

Foi observado que nos portos onde determinados ofícios qualificados resistiram ao processo de modernização da indústria podia emergir sentimentos particularistas entre os operários melhor situados no processo de trabalho. Em Santos, porém, a avassaladora reorganização do

⁶⁷ Em alguns tipos de carregamento de grãos, por exemplo, era necessária a existência de algum talento, habilidade e aprendizagem prévias; os cereais estavam entre os grãos que apresentavam certo grau de periculosidade e requeriam cuidados especiais na estivagem de navios convencionais, não especializados. Sarti, *op. cit.*, p. 22.

⁶⁸ AGFCS. Juízo de Direito da Segunda Vara Criminal. Tribunal do Júri da Comarca de Santos. Antonio André Carijo [réu], n.º 11.663, caixa 109, 1943.

⁶⁹ Depoimentos de Rodrigues Garcez e Brito Lopes, *op. cit.*

porto, levada a cabo pela Companhia Docas desde o final do século passado, diminuiu as acentuadas diferenças de qualificação profissional. Ao construir um cais retilíneo e derrubar gradativamente os antigos trapiches e pontes, os quais não permitiam a atracação dos navios que ficavam ao largo, foram reduzidas as operações realizadas por lanchas,⁷¹ fazendo quase desaparecer a qualificada profissão dos motoristas dessas embarcações, os quais deveriam saber navegar e possuir um bom conhecimento das marés.⁷²

Em terra, as esteiras rolantes utilizadas no transporte de mercadorias a granel ou embaladas em pequenos volumes, levando as mercadorias diretamente dos armazéns para o porão das embarcações, desempenharam papel semelhante aos guindastes na movimentação mais rápida de grandes quantidades de mercadorias, diminuindo a necessidade de mão-de-obra.⁷³ Os trabalhadores de máquinas que acionavam um crescente número de rebocadores e guindastes a vapor podiam ser considerados operários com alguma qualificação, trabalhavam mais isolados nas cabines dos aparelhos e chegavam a nutrir um sentimento de superioridade em relação aos “trabalhadores ordinários”. Conforme

⁷⁰ AGFCS. Juízo de Direito da Segunda Vara Criminal. Tribunal do Jùri da Comarca de Santos. Manoel Gaspar Cannas [reú], caixa R-3, 1935.

⁷¹ Honorato, Cezar. *O polvo e o porto: a Companhia Docas de Santos, 1888-1914*. São Paulo-Hucitec/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1996, p. 156.

⁷² Esse trabalho não foi completamente extinto, conforme revela documentação trocada entre a CDS e a Associação Comercial de Santos. Cf. Companhia Docas de Santos. *Relatório apresentado pela diretoria em assembléia geral ordinária de 29 de abril de 1916*. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1916, pp. 29-30. Mas no final dos anos 1920, o cônsul de Portugal em Santos informava que no porto as operações não podiam ser feitas ao largo “por falta absoluta de meios (catraias, lanchas, rebocadores, batelões, etc.)”. Santos, Augusto Borges dos. *Relatório consular referente ao ano de 1928*, p. 90 [Arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal].

⁷³ Em 1911, a Companhia Docas instalou aparelhos de movimentação e embarque automáticos do café em sacas, partindo dos armazéns externos e atravessando a rua em tubos subterrâneos até os pátios de mercadorias, onde ligavam-se a esteiras rolantes. Companhia Docas de Santos. *Relatório apresentado pela diretoria em assembléia geral ordinária de 18 de abril de 1912*. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1912, pp. 19-20. Por contrato com o governo federal, a Companhia estava isenta de pagar impostos na aquisição de equipamentos para modernizar o porto, podendo aumentar a aplicação de capital na compra de aparelhos hidráulicos e elétricos de “última geração”, em substituição aos antigos guindastes a vapor. Honorato, *op. cit.*, pp. 156 e 168.

escreveu, em 1928, um “observador” do trabalho portuário de Santos, eles distinguiam-se dos demais pela ausência do emprego da “força bruta”:

“nos guindastes o manobrista fica em uma ‘cabine’, no alto, parece-me que está sentado, ao abrigo do sol e da chuva. Move o aparelho com a maior facilidade, quase sem o emprego de força muscular. Não é trabalho exaustivo”.⁷⁴

À ausência de força se sobrepunha a perícia, pois manejar uma lingada do cais para o porão de um navio requeria grande senso de responsabilidade para evitar avarias nas cargas e acidentes de trabalhadores que operavam sob a movimentação dos guindastes. Uma escala de responsabilidades subdividia-se entre o trabalho dos motorneiros, dos sinaleiros nas escotilhas e dos estivadores nos porões dos vapores, conforme testemunhou Joaquim Antonio Ribeiro:

“que entre ‘Navalhada’ e Francisco de Souza houve há dias uma querela a bordo de um navio porque Francisco queria que Xixiu e Boca de Lasca trabalhassem na escotilha, serviço de grande responsabilidade e a que os mesmos não estavam afeitos; que esse serviço é de grande responsabilidade porque embaixo dos que trabalham na escotilha, ficam os homens que trabalham nos porões, sendo de conseqüências funestas quaisquer descuidos dos que trabalham em cima; (...) que os estivadores que trabalham na escotilha são sinaleiros e estes sinais são dados aos motorneiros das Docas, que ficam na parte de baixo, para funcionamento dos guindastes”.⁷⁵

Tendo em vista lidarem com guindastes, enquanto os trabalhadores de turmas ficam embaixo das lingadas”, não foi sem alegar “maior parcela de responsabilidade” que, nos anos 1960, os motorneiros demandavam uma remuneração mais elevada e acabaram por se

⁷⁴ Aranha, Alvaro. “Notas da cidade”. *A Gazeta* (São Paulo), 26/12/1928 *apud* Companhia Docas de Santos. *Relatório apresentado à assembléia geral ordinária de 30 de abril de 1929 pela diretoria*. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1929, p. 64.

⁷⁵ AGFCS. *Processo-crime contra Antonio André Carijo*, *op. cit.*

desvincular do sindicato dos operários das Docas para formarem sua própria entidade.⁷⁶

As diferentes modalidades de remuneração nos portos também causavam atritos entre os trabalhadores. Na medida em que algumas categorias recebiam por hora e outras por produção, essas últimas instilavam aquelas a acelerar o trabalho, criando um clima de recíprocas hostilidades.⁷⁷ Em 1953, em assembléia dos operários da CDS, um trabalhador denunciou estivadores, pagos por tarefa, de estarem subornando doqueiros que se curvavam à “baixeza de aceitar o dinheiro” para acelerar o ritmo de trabalho.⁷⁸

Por outro lado, o peso atribuído às diferenciações internas dos grupos profissionais deve ser considerado com cautela, uma vez que em vários portos a divisão entre operários qualificados e não qualificados era quase inexistente.⁷⁹ As bases tecnológicas do transporte marítimo, ao contrário de muitas outras indústrias no período de transição para o capital monopolista, não se alteraram fundamentalmente até o advento do container nos anos 1960.⁸⁰ Desde o século XIX, os guindastes de bordo, movidos pelas caldeiras do navio, tinham sido o equipamento padrão dos vapores transatlânticos e a invenção tecnológica mais importante, tornando possível ao armador aumentar a exploração da força de trabalho utilizada nas embarcações por meio da aceleração do ritmo de trabalho.

O baixo grau de mudança tecnológica nos portos explicam, então, por que os métodos de trabalho nas docas e na estiva sofreram poucas alterações em um período relativamente longo. Durante muito tempo, o principal “instrumento” de trabalho nos portos foi a força física empregada pelos ternos de estiva e docas, de forma que o funcionamento do trabalho

⁷⁶ Sindicato dos Operários dos Serviços Portuários de Santos. *Ata da Assembléia Geral Extraordinária*, 29/4/1962 *apud* Silva, *op. cit.*, p. 74.

⁷⁷ Esse era o caso, particularmente, entre os trabalhadores regulares do porto de Hamburgo, que recebiam por produção, e os ocasionais que trabalhavam por hora. Nijhof, *op. cit.*, p. 85.

⁷⁸ Sindicato dos Operários dos Serviços Portuários de Santos. *Ata da Assembléia Geral Extraordinária*, 14/6/1953 *apud* Silva, *op. cit.*, p. 69.

⁷⁹ Era o caso de Hamburgo em que, com raras exceções, o trabalho era em geral pouco ou nada qualificado. Cf. Weinbauer, *op. cit.*, p. 224.

⁸⁰ Sobre os efeitos da containerização, cf. DiFazio, *op. cit.*, capítulo 3; Mills, *op. cit.*

dependia, em grau elevado, da perícia e da capacidade de iniciativa dos trabalhadores.

Os diferentes tipos de mercadorias, navios e equipamentos jogavam peso destacado na configuração do processo de carga e descarga portuário, permitindo a emergência tanto da solidariedade quanto das disputas na lida cotidiana do cais. Mas qualquer estudo sobre os portuários seria irremediavelmente mutilador da experiência desses trabalhadores sem levar em conta o fato de que, nas palavras de Gordon Phillips e Noel Whiteside, “os hábitos e crenças que formaram a cultura do trabalho dos portuários eram inseparáveis da natureza ocasional do emprego”.⁸¹

A chegada errática de navios e mercadorias tornou os portos um caso paradigmático do regime de trabalho ocasional. Em diversas cidades portuárias, onde a economia era predominantemente baseada nas atividades marítimas e havia um pífio parque industrial manufatureiro e pouco diversificado, a força de trabalho ocasional foi constituída, em grande parte, por homens que sempre trabalharam de maneira irregular em um ou vários serviços. Assim como Santos, Liverpool era uma cidade portuária típica do predomínio das atividades sazonais: apenas uma proporção muito pequena da população economicamente ativa estava empregada em algum tipo de atividade manufatureira, sob regime de contratação permanente.⁸² Em Nova Iorque, por exemplo, onde o mercado de trabalho era relativamente estável, por volta de 1910 mais da metade dos homens que procuravam emprego tinha uma longa história de irregularidade no trabalho.⁸³ Assim, em nenhuma outra indústria o típico engajamento no serviço era tão breve, pois os trabalhadores podiam ser contratados e remunerados por não mais que um dia ou meio dia, sem que tivessem qualquer garantia de emprego em um futuro imediato; em nenhuma outra também o emprego irregular era tão predominante em relação ao regular.

⁸¹ Phillips, Gordon e Whiteside, Noel. *Casual labour: the unemployment question in the port transport industry (1880-1970)*. Oxford, Clarendon Press, 1985, p. 271.

⁸² Cf. Lee, *op. cit.*, p. 160.

⁸³ Phillips & Whiteside, *op. cit.*

Essa condição sazonal das operações portuárias era não apenas responsável, na maior parte dos casos, pela acirrada disputa entre operários e patrões para controlar o mercado e a organização do processo de trabalho nos portos, mas também pela ruidosa rivalidade e competição entre os próprios trabalhadores. Assim, analisarei aqui as tensões internas à categoria e, mais adiante, a luta pela “pacificação na estiva” a partir de dois valores compartilhados de forma desigual pelos estivadores: a valentia e o orgulho de serem “operários sem patrões”. A compreensão desses valores exige a mobilização das múltiplas variáveis indicadas nesse capítulo, mas ambos estão estreitamente atados sobretudo aos conflitos relacionados ao mercado de trabalho. O emprego ocasional, portanto, está na raiz do “estado de natureza” e do “processo civilizatório” na estiva de Santos.

4. *Navalhadas e “beneméritos valentões”*

Em sentença contra um portuário de Santos, um juiz trabalhista argumentou que insultos e agressões eram

“fatos quase normais no seu meio social, onde são freqüentes disputas físicas, pelos motivos mais fúteis, impera a rudeza no trato pessoal, uso de palavra de baixo calão, cuja repercussão, se proferidas em outro ambiente, seria outra”.⁸⁴

São inúmeros os exemplos de agressividade verbal na lida do cais, compondo um terreno semântico caracterizado por noções de força e honra forjadas pelo trabalho masculino, pela unisexualidade inerente às relações sociais tecidas no porto. A violência verbal implica na capacidade de cada um reagir “como homem”, “expressão propícia à entrada no *ethos* dessa condição social”, ou seja, da legitimidade do papel e da capacidade pessoal masculina.⁸⁵ Em outros termos, os portuários definem, em grande

⁸⁴ Brasil. Tribunal Superior do Trabalho, Processo TST, 2.527-48. *Diário da Justiça*, 21/7/1948 [grifo meu].

⁸⁵ Sobre essa questão entre grupos de pescadores, cf. Duarte, Luiz Fernando D. “Identidade social e padrões de agressividade verbal em um grupo de trabalhadores urbanos”, in: Leite Lopes, José Sérgio (org.). *Cultura & identidade operária*. São Paulo, Marco Zero, s.d.

medida, sua própria identidade a partir de um forte senso de masculinidade, cujos desdobramentos se expressam tanto no orgulho da ostentação de sua força física quanto em uma cultura de insubordinação ao poder de mando dos chefes de serviço.⁸⁶

O princípio de autoridade arrogado por contramestres de estiva e feitores de docas estava na origem de vários conflitos. A utilização de símbolos de virilidade estabelecia distinções binárias entre aptidão e inabilidade, força e fraqueza, destreza e negligência, macho e fêmea, disciplina e inobservância no serviço. Como dizia um feitor da Companhia Docas de Santos, “se o senhor não pode com a carga, chama a mamãe”; “você usa calça, mas eu também uso”; você é homem e tem barba na cara”; “sou mais homem que o senhor”?⁸⁷ Essa linguagem articula-se com valores consagrados entre os portuários em função de expectativas de resistência física, surgindo “rusgas, briga de companheiros, chacota” quando um trabalhador “não podia com a carga”.⁸⁸

Feitores e contramestres manipulavam com eficácia tais símbolos a fim de angariar reputação de valentia. Era o caso de um personagem do romance de Ranulpho Prata, médico da Associação Beneficente dos Empregados da Companhia Docas. “Malhado” era um feitor

“duro e tirânico, trazendo os homens sempre de galope. E disposto. Para abotoar um trabalhador, fazendo valer a sua autoridade, não cochilava. Isto de descompostura e nome feio era a cada passo e a cada hora.(...) Quando algum sujeito mal-encarado aparecia na turma, trazendo fama de valente, murmurava-se: ‘É agora; com aquele o ‘Malhado’ vai se

⁸⁶ Essa temática tem sido pouco explorada no campo da história social da cultura operária, uma vez que questões de gênero têm sobretudo absorvido maiores esforços de interpretação em estudos voltados à história das mulheres trabalhadoras. Para uma análise sobre os “sentidos de masculinidade” entre um grupo de mineiros do Chile, cf. Klubock, Thomas Miller. “Working-class masculinity, middle-class, morality, and labor politics in the chilean copper mines”. *Journal of Social History*, vol. 30, n. 2, inverno 1996. Apesar desse artigo tratar de vários aspectos relacionados às esferas do trabalho e da vida privada dos mineiros, são insuficientes as articulações entre masculinidade e experiência política e sindical em uma categoria, em geral, fortemente politizada.

⁸⁷ Depoimento de Cândido Pereira concedido ao autor em 28/6/1990.

⁸⁸ Lima, *op. cit.*, p. 31.

estrepár'. Mas qual! Na primeira ocasião, quando o novato fazia coisa errada, seu Bernardo soltava-lhe berros do diabo no pé do ouvido, parecendo até querer desafiá-lo. E quando todos esperavam que o afamado reagisse na altura, saltando nas goelas do feitor, o homem murchava, se encolhia, metendo o rabo entre as pernas. O 'Malhado' tinha sorte, de fato, não achava nunca quem lhe quebrasse a 'castanha'. E por isso abusava, e abusava muito".⁸⁹

A disputa pela fama de valente, portanto, exigia platéia, torcida, testemunhas que deveriam funcionar como um "tribunal da reputação", ao qual cabia reconhecer "quem era quem", ou seja, gozava de respeito, reverência, distinção. A aquisição da honra, que não implica necessariamente em noções de virtude e justiça, dependia da visibilidade das ações, da avaliação pública dos "feitos" de um homem.⁹⁰ Palavras e atos são ingredientes significativos de um código de honra no qual impera o direito ou a legitimidade da força ("a honra como lei do mais forte") segundo um poder de soma-zero: o desejo de se prevalecer em relação aos outros, de adquirir glória extorquindo-a dos demais pela humilhação. A afronta física supõe afronta à honra. Na expressão do antropólogo Pitt-Rivers, deixá-la sem resposta é o mesmo que "deixar a própria honra em estado de profanação", pois tão importante quanto a conquista da reputação era a luta para não perdê-la.⁹¹ Na medida em que palavras e ações são atitudes que reivindicam, concedem e negam reputação, a valentia assume também o significado de uma estratégia política que envolve relações de fidelidade, baseadas em noções de distinção, privilégios, preferências e precedência. E é esse o significado que importa analisar aqui.

⁸⁹ Prata, *op. cit.*, pp. 74-5.

⁹⁰ Apesar de tratar de um contexto histórico muito diferente, sobre o assunto são sugestivas as reflexões de Ribeiro, Renato Janine. *A etiqueta no Antigo Regime*. São Paulo, Brasiliense, 1990, pp. 43-71.

⁹¹ Pitt-Rivers, Julian. *Antropologia del honor o política de los sexos*. Barcelona, Critica, 1979, pp. 17-40. No romance de Alberto Leal, *Cais de Santos* (*op. cit.*), o personagem Argamodio, um estivador cearense, é ilustrativo quanto ao funcionamento desse "tribunal da reputação" e à necessidade de sustentar a fama de "bamba do cais", alimentada e mitificada por seus colegas de trabalho.

Segundo um antigo estivador, sua categoria nos anos 1930 “era mal vista, tinha má fama, crimes, saía muita briga, matavam-se uns aos outros”.⁹² Fundadores do Centro dos Estivadores de Santos, criado em 1930, ficaram conhecidos pela fama de “valentões do porto”; teriam organizado a categoria para melhor dominá-la, criando pela intimidação e pelo favoritismo uma clientela de fiéis seguidores. Poderíamos considerar que se trata de uma memória de militantes comunistas, filtrada por sua luta pela “paz na estiva” como condição para a “guerra de classes” e por um ativismo que, como será analisado, buscou equalizar as oportunidades de emprego, diminuindo a rivalidade no interior da categoria. Entretanto, há inúmeras evidências de que tal memória está seguramente plasmada em várias ocorrências sangrentas e na prática autoritária de gestão da mão-de-obra adotada pelo sindicato.

O mais célebre valentão, lembrado ainda hoje por suas façanhas, foi Antônio André Carijo, mais conhecido como Antoninho Navalhada. Começou a trabalhar no porto em 1915, aos 16 anos deu início às suas proezas e, em 1930, apresentava uma longa e prodigiosa ficha policial. No processo que Julieta de Almeida e Dinória Michelina moveram contra ele e seu amigo “Peixinho” (Manuel Gomes), por “tentarem obrigá-las à prática de atos libidinosos”, Navalhada contava com nada menos que 16 passagens pela polícia na década de 1920: três por furto e gatunagem, duas por vadiagem, uma por venda de cocaína obtida a bordo do vapor “Olívia” e dez por agressão (luta corporal, ferimentos causados pelo uso de arma de fogo e “armas brancas” - canivete, faca e navalha).⁹³ Mas Antoninho parecia ser um homem de sorte: levado sete vezes a Tribunal, foi absolvido de quatro acusações, pagou fiança duas vezes e foi preso uma única vez por menos de três meses. Apesar de ter ferido gravemente

⁹² Depoimento de Francisco Rodrigues Garcez, concedido ao autor em 14/7/1998. Conforme alertava a nota de um informante do Deops, “é de bom aviso que se vigie os estivadores de Santos, ou melhor, a Associação [sindicato] dos estivadores porque (...) eles têm armas e são muito unidos, sendo necessário um trabalho inteligente para poder-se penetrar na Associação”. Aesp. Setor Deops. *Prontuário de Miguel Costa*, n.º 4.429.

⁹³ “Peixinho”, também diretor do Centro dos Estivadores, não deixava de apresentar um ficha “menos respeitável”: nove passagens por agressão e desordem. AGFCS. Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal. Antonio André Carijo e Manoel Lourenço Gomes [réus], caixa P-1/1933, 1930.

algumas de suas vítimas, Navalhada jamais tinha sido acusado de homicídio.⁹⁴

Na linguagem policial, tratava-se de um “indivíduo qualificado” para exercer o cargo de contramestre que, via de regra, tinha de lidar com outros estivadores com reputação de valentia. Um contratante de estivadores de Nova Iorque afirmou que

“se me derem a possibilidade de escolher entre um ex-presidiário rude, e alguém que não tenha antecedentes criminais estarei mais inclinado a dar preferência ao primeiro. Sabe por quê? Porque como *boss* um ex-presidiário vai inspirar medo aos trabalhadores, que se manterão disciplinados, e trabalharão o máximo”.⁹⁵

A prisão conferia prestígio; as proezas tributavam reputação. Talvez pela mesma razão, Navalhada tenha trabalhado por muitos anos como contramestre da Companhia Costeira de Navegação, sendo acusado “pelo gênio violento que tinha de maltratar estivadores e esbofeteá-los”. Como lhe cabia a função de escolher os homens que deveriam formar os ternos, contava também com ampla margem de manobra para articular esquemas de favoritismo. Em 1931, Mario Pinto Soares, trabalhador da Costeira, o acusou de perseguir operários do Lloyd Brasileiro, colocando-os em “sua lista de morte”, e de tê-lo impedido de trabalhar, entregando o serviço a “Miguelão” (Miguel Francisco Rolim), amigo de Navalhada e tido também como valentão da estiva.⁹⁶

Antes de prosseguirmos a narrativa sobre as peripécias de Navalhada, cabe tecer mais algumas observações acerca do sistema de contratação na parede. Situações como as que acabaram de ser descritas eram comuns nos portos em razão de seu característico regime de trabalho ocasional, sobretudo quando a escalação da mão-de-obra era prerrogativa

⁹⁴ Em 1926, “por questões de serviço”, Navalhada agrediu o estivador José do Patrocínio, também “valentão”, com “canivetadas na cabeça”. AGFCS. Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal. Cartório do Júri e das Execuções Criminais da Comarca de Santos. Antonio André Carijo [réu], nº 1.617, caixa 132, 1926.

⁹⁵ Bell, *op. cit.*, pp. 147-8.

⁹⁶ *Processo-crime contra Antonio A. Carijo*, n. 2.587/1931, *op. cit.*

exclusiva dos empregadores por meio dos contramestres. O sistema de contratação era turbulento e adquiria o aspecto de um verdadeiro espetáculo público que mereceria uma “descrição densa” capaz de decifrar os sinais e seus múltiplos significados que nele se manifestavam.⁹⁷

Conforme descreveu David Montgomery, os estivadores olhavam de modo conspícuo para o contramestre, erguiam-se nas pontas dos pés para demonstrar compleição física, faziam sinais de reconhecimento ou “lembravam” favores devidos. Esse sistema permitia a desigual distribuição das oportunidades de emprego por meio de múltiplas lealdades, “afilhadismos”, propinas e de acordo com critérios de força, eficiência e subordinação às ordens dos chefes. Solidariedade e ação coletiva podiam ser enfraquecidas face à criação de núcleos de trabalhadores que disputavam simpatia e proteção desse ou daquele contramestre.⁹⁸

Para limitar o arbítrio patronal, os portuários buscavam lutar pelo controle do mercado de trabalho e definir contratualmente os termos em que o ofício deveria ser executado. Mas essas medidas seriam insuficientes se o poder de mando dos contramestres também não fosse fortemente controlado, ou mesmo eliminado. Os sindicatos da categoria seguiam, em geral, uma conduta diferenciada em relação ao tradicional veto estatutário ao ingresso dos contramestres em organizações tipicamente operárias. Como estes tinham a função não apenas de supervisionar o trabalho, mas também de contratar a mão-de-obra na parede, o que lhes abria amplas possibilidades de engendrar esquemas de favoritismos, os trabalhadores tendiam a forçá-los à sindicalização. Essa medida pretendia enquadrá-los nas regras que subvertessem “a natureza das lealdades que presidiam as relações de autoridade e mando no processo de trabalho”.⁹⁹ Mas para que isso pudesse ocorrer, era fundamental ainda a atuação dos fiscais dos sindicatos, destinada a fazer os régulos dos empregadores respeitarem a observância de tais regras.

⁹⁷ Esse sistema era conhecido na Inglaterra por *free call*, e nos Estados Unidos por *shape-up*. Sobre o complexo arranjo de contratação nos portos da Costa Oeste estado-unidense, cf. Weir, Stan. “The West Coast longshoremen”. *Maxwell Review*, primavera de 1972, pp. 54-5.

⁹⁸ Montgomery, *op. cit.*, p. 98.

⁹⁹ Velasco e Cruz, *Virando o jogo*, *op. cit.*, p. 257.

No Centro dos Estivadores de Santos, porém, a situação era inicialmente mais confusa. As fronteiras entre as funções de dirigente sindical, contramestre e fiscal não estavam claramente delimitadas, o que criava uma política de favorecimentos e, ao mesmo tempo, de ressentimentos por parte dos preteridos na parede. A trajetória de Navalhada é emblemática das contradições do Centro. Reconhecido como “batalhador incansável a favor da classe” por seu destacado empenho na fundação do sindicato, ele tornou-se “sócio benemérito número 1” e um dos diretores do Centro. Continuou como contramestre, mas pouco depois ocupou o cargo oposto: foi nomeado fiscal-geral do sindicato. Mas sua nova função também lhe era propícia para formar sua *troupe*. Alguns de seus companheiros reconheceram nele uma generosidade apenas possível em franco desrespeito aos estatutos do sindicato. Em processo criminal movido contra ele em 1931, Sylvio Lopes depôs que

“Navalhada arranhou para o depoente trabalho na estiva, depois de já fundado o Centro; como fiscal geral e contramestre, ele sempre foi protetor dos trabalhadores, arranjando serviço aos que o procuravam; que *os estatutos do Centro não permitem que se dê trabalho aos que não são sócios*, mas como o justificante tem bom coração, sempre dava serviço àqueles que se aproximavam dele e que precisavam ganhar a vida”.¹⁰⁰

José Montenegro da Rocha não deixou de reiterar o depoimento acima: “o justificante, contra o regulamento do Centro dos estivadores permitia que pessoas que não eram sócias trabalhassem na estiva sob as suas ordens”. E fazia mais: “até passagens para o Sul e para o Norte conseguiu com comandantes de vapores (...) fazer com que patrícios que aqui sofriam necessidade pudessem voltar aos seus Estados”.¹⁰¹

Na tríplice e quase simultânea função de diretor sindical, contramestre e fiscal, Navalhada recebeu “prova de consideração de seus

¹⁰⁰ *Processo- crime contra Antonio André Carijo, op. cit.* [grifos meus].

¹⁰¹ Arthur do Monte, igualmente, reconheceu em Navalhada “um moço de bom coração que sempre procurou ajudar os companheiros necessitados”. *Ibid.*

colegas com a eleição para o cargo de presidente do Centro em caráter provisório". Na verdade, não houve eleição, mas "assalto ao sindicato" por um grupo que pretendia derrubar a diretoria, acusada de perseguir Navalhada e seus companheiros. Em setembro de 1931, segundo o vice-presidente do Centro, Accacio Augusto Ramos, ele foi destituído do cargo de fiscal por proceder de modo violento contra vários trabalhadores.

Mas sem poder tomar posse do cargo de presidente e reconquistar seu posto de fiscal, que lhe rendia 600 mil réis mensais, Antoninho trocou sua navalha sevilhana por um "38 alemão" e foi ao Café Evaristo, o mencionado ponto de encontro dos estivadores. Ele teria manifestado antes a "vontade ripar (matar, na gíria da estiva) um negro", ou seja, o presidente do Centro, Octávio Thomaz. Segundo o chauffeur do sindicato, diante do insulto que Thomaz lhe teria feito no bar (com as seguintes palavras: "vá embora, vá a merda seu puto, você não tem direito a nada"), Navalhada deu vários disparos, matando o presidente do Centro. Apesar de alegar ter chorado nos braços de sua mãe, pesou-lhe desfavoravelmente o depoimento do garçom do Café: quando atirou, "estava com um charuto na boca"; após os disparos, "Antoninho calmamente fumava seu charuto".¹⁰²

Mas os aspectos prosaicos do caso tinham evidentes conotações políticas que se vinculavam ao complexo problema do mercado de trabalho. O agressor e seus correligionários sustentaram perante o juiz que os diretores do sindicato eram corruptos, utilizavam o dinheiro do Centro para comprar armas e ir a São Paulo "buscar mulheres", "sob pretexto de conferências com o general Miguel Costa, desnecessárias".¹⁰³

Essa referência ao então secretário estadual de Segurança Pública envolve um conjunto de acontecimentos e significados que ganharam aura legendária, cujo contexto ainda será analisado. Cabe adiantar que, quando acirrou-se a tensão pela disputa do controle do mercado de trabalho com a Companhia Docas, o "tenentista" Miguel Costa interveio em favor do Centro dos Estivadores, o que tornou decisiva a conquista do *closed shop* pelo sindicato. Os diretores do sindicato

¹⁰² *Ibid.*

¹⁰³ *Ibid.*

passaram a ter então encontros regulares com o general, e o “miguelismo” passou a ser a maior influência política entre os portuários, especialmente entre os estivadores.

No entanto, as bases de Miguel Costa não eram sólidas o bastante para se proteger das investidas de outros grupos. O assassinato passou a ser tratado pela imprensa local como uma violência orquestrada nos bastidores da polícia regional, onde Navalhada fora visto várias vezes em confabulações com o comissário Lauro Pedrosa, “achando-se ao luxo ainda de passear ombreado com investigadores”.¹⁰⁴ Os rumores sobre planos urdidos na delegacia reforçaram-se após o assassinato, em 1932, de outros dois diretores do Centro (José Claudino e Accacio Ramos), ambos desafetos de Navalhada.¹⁰⁵ Segundo documentos recolhidos pelo Deops, o comissário teria ido pessoalmente ao Centro dos Estivadores para exigir de Octávio Thomaz “os livros da sociedade para uma devassa”. Após examiná-los, “reuniu um grupo de trabalhadores maleáveis (...) e mandou forjar uma assembléia para destituir a diretoria do sindicato”, quando então Navalhada foi alçado a “presidente” do Centro. O capitão Pedroso era, portanto, suspeito de autoria intelectual do crime.¹⁰⁶

Mas qual o intuito dessa perseguição a alguns estivadores? O delegado Heitor Pedrosa e seu comissário (Pedroso) eram radicalmente antimiguelistas. Em março de 1932, Miguel Costa exigiu que Pedrosa fosse afastado do cargo e instaurou sindicância para investigar supostas irregularidades e desfalques verificados na delegacia.¹⁰⁷ Mas tudo indica

¹⁰⁴ Aesp. Setor Deops. *Prontuário 561*, vol. 1.

¹⁰⁵ *Diário da Manhã*, 14/2 e 29/3/1932; *A Tribuna*, 13/2/1932.

¹⁰⁶ “Complica-se o caso do assassinato do presidente dos estivadores de Santos”, documento sem data e autoria. Aesp. Setor Deops. *Prontuário 561*, vol. 1.

¹⁰⁷ “As acusações ao delegado regional de Santos”. *A Tribuna*, 18/3 e 21/4/1932. A delegacia era acusada de desvio de dinheiro público, cobrança arbitrária de multas e exigência de elevadas propinas para manter em funcionamento casas de prostituição. Miguel Costa tornou pública uma carta por ele endereçada a Cordeiro de Faria, comandante da Chefia da Polícia do Estado, em que acusava Pedrosa de não tomar quaisquer providências a respeito do que se passava na delegacia. As correspondências a Faria encontram-se no Arquivo Edgard Leuenroth (Coleção “Miguel Costa” – série correspondência ativa). Desde fevereiro de 1931, Costa manifestava desagrado em relação à entrega de delegacias regionais a oficiais do Exército, o que era parte dos planos do interventor João Alberto de promover uma

que se tratava de uma retaliação contra a perseguição a seus “fiéis seguidores”, levada a efeito pela Frente Única Brasileira (FUB), fundada em Santos pelo comissário de polícia. Tratava-se de uma versão local da Frente Única Paulista que congregava antigas oligarquias de São Paulo, defendia a instalação da Constituinte e pretendia desalojar os tenentes dos postos de comando do Governo Provisório. Com efeito, em correspondência privada, o próprio Miguel Costa afirmou que

“esse oficial [Pedroso], está provadíssimo, está perseguindo sistemática e ostensivamente todos os elementos que me apóiam. Santos tem sido mesmo o matadouro dos nossos elementos”.¹⁰⁸

De fato, não havia terreno mais propício em Santos para atacar as bases de Miguel Costa do que a estiva. Um dos meios para aglutinar operários em torno da FUB era explorar latentes conflitos étnicos. Mais uma vez, o mercado de trabalho era o ponto sensível das discórdias na estiva. No início da década de 1930, o setor não era mais ocupado majoritariamente por portugueses, mas por brasileiros, em grande parte jovens migrantes nordestinos, recém-chegados em Santos. Assim, em um momento de aguda “crise de trabalho”, nada mais generoso que ampliar o ingresso de outros migrantes em busca de emprego nos navios, em detrimento dos estrangeiros.¹⁰⁹

reorganização do estado. Borges, Vavy Pacheco. *Tenentismo e revolução brasileira*. São Paulo, Brasiliense, 1992, p. 38.

¹⁰⁸ Arquivo Edgard Leuenroth. Correspondência de Miguel Costa a Frederico Buys, São Paulo, 10/3/1932. Sobre os conflitos entre “miguelistas” e “constitucionalistas”, cf. capítulo 8.

¹⁰⁹ Esses dados, mencionados nas entrevistas, podem ser confirmados por uma amostragem obtida em informações retiradas de entrevistas, processos criminais e prontuários do Deops. Dos 153 estivadores cujos dados pessoais foram encontrados, 128 eram brasileiros (68 do Norte e Nordeste) e 25 estrangeiros (17 portugueses). A grande maioria ingressara no porto depois ou pouco antes da revolução de 1930. De 79 nomes dos quais foi possível conhecer a data de ingresso na estiva, apenas 11 trabalhadores tinham experiência na profissão antes de 1930. No período imediatamente posterior à fundação do sindicato (1930 e 1931), ingressaram na estiva 42 operários; em 1932, todos os 7 associados eram nordestinos. E dos referidos 153 nomes, localizei 47 que apresentam a data de chegada na cidade: 23 haviam morado em Santos algum tempo antes de se empregar no porto depois de 1930.

Segundo Joaquim Santana, presidente do sindicato, sob o patrocínio do comissário Pedroso, cerca de 40 estivadores formaram a FUB, “sociedade de ideais jacobinos contra o braço estrangeiro”. O português Manoel da Silva acusava o grupo que “vive nas ante-salas policiais” de arquitetar um “programa visando colocar na fome operários do cais radicados ao meio, para ceder lugar aos que ontem chegavam e ninguém conhecia”.¹¹⁰ Prisões aos “legionários” de Miguel Costa, intervenção do comissário nas eleições do sindicato, ameaças de morte e passeatas de alguns estivadores pela causa constitucionalista aumentaram a temperatura dos conflitos.¹¹¹

Manoel Dias, fiscal do sindicato, talvez fosse mais odiado que o comissário Pedroso. O estivador Arthur Monte afirmou na polícia que o objetivo de Dias era depor a diretoria do Centro, forçando diversos trabalhadores a ingressarem na FUB, sob ameaça de “sofrer bastante e passar uns quinze dias na cadeia”, expulsando do Centro os sócios que não fossem brasileiros. Dias era um

“homem abrutalhado, que tratava os companheiros de trabalho com desprezo (...) e ficou apelidado pelos estivadores de ‘Bamba’, pois era muito metido a valente, andando sempre armado de pistola e provocando a cada passo os seus companheiros que não se submetessem aos seus caprichos”.

Mas para não se submeter a “uma bala na agulha” de sua *mauser*, o estivador Honório da Silva, que havia testemunhado em um inquérito sobre um atentado de Dias contra o filho do presidente do sindicato, “retira da cinta a faca que trazia e vibra dois golpes contra o seu adversário” dentro de uma alfaiataria. Era o fim do “Bamba” e, conforme o operário Belarmino do Nascimento, “da espionagem de seus companheiros para ir delatá-los à polícia”.¹¹²

¹¹⁰ “A estiva de Santos”. *Diário da Manhã*, 29/3/1932.

¹¹¹ “Prisões arbitrárias de trabalhadores do cais santista”; “A questão da estiva”; “Dentro da Delegacia Regional de Santos”. *Diário da Manhã*, 5/4, 26 e 29/5/1932; *A Tribuna*, 4/4, 26/5/1932; Aesp. Setor Deops. *Prontuário de José Joaquim Santana*, n. 4.429.

¹¹² AGFCS. Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal. José Honório da Silva [rêu], caixa 217, n. 2.689, 1932.

Logo em seguida, rebentou a “revolução constitucionalista”. O bloqueio do porto por quatro meses significou atroz desemprego, o sindicato foi fechado e seu presidente, Joaquim Santana, preso pelos revolucionários. Em 1933, “a ala miguelista tinha perdido seu prestígio em Santos”, enquanto a “ala paulista”, identificada com os setores constitucionalistas e liderada por Artur Freitas, assumia a diretoria do Centro dos Estivadores.¹¹³ Sua gestão, contudo, abria um novo período de instabilidade e conflito no interior do sindicato. Apesar das conotações políticas das disputas entre esses grupos, até o início da década de 1940 o pivô das discórdias oscilava entre duas acusações sempre reiteradas, como veremos ainda, pela oposição miguelista e comunista: malversação dos bens do sindicato, envolvendo seus diretores, e política de favoritismos na parede. Esses temas, sobretudo o último, passariam cada vez mais a dividir os grupos em disputa.

Em síntese, no início da década de 1930, o Centro dos Estivadores de Santos esteve manchado de sangue. A “Grande Política” entrou na organização da categoria de forma ruidosa, adaptando-se e apropriando-se de um valor presente em parte da categoria: a valentia. As trágicas violências não eram fruto de uma inata cultura sanguinária, mas tinham raízes, em parte, na instabilidade política dos grupos envolvidos nos confrontos. Tal fragilidade não era o simples reflexo da também instável condição das facções políticas em luta pelo controle do Estado, tais como tenentes e constitucionalistas, que prolongaram seus enfrentamentos palacianos entre a categoria. Os temas da “macropolítica” entrelaçavam-se com os temas específicos do cotidiano dos trabalhadores, nomeadamente os que se referiam à sua sobrevivência, sobretudo em um atrofiado mercado de trabalho.

No entanto, a experiência dos estivadores e de sua organização não se resumia a “jacobinas navalhadas”. Se a valentia estava estreitamente associada à natureza ocasional do trabalho portuário, atado

¹¹³ Aesp. Setor Deops. *Prontuários de Miguel Costa*, n. 4.429 e *Gilberto de Andrada e Silva*, n. 2.573; “Reina agitação entre os estivadores de Santos”. *Correio de São Paulo*, 5/7/1933; “A questão dos estivadores de Santos”. *Diário da Manhã*, 31/3/1933.

a esse mesmo fenômeno encontrava-se também a luta para “eliminar os patrões” e “trabalhar por si e para si”.

Se neste capítulo foram enfatizados alguns dos aspectos desagregadores inerentes à cultura portuária, por outro lado cabe escapar às tendências recentes da historiografia que acentuam a diversidade, a divisão e os conflitos internos existentes na cultura operária como elementos responsáveis pela despolitização e ausência de uma cultura classista dos trabalhadores.¹¹⁴ Do mesmo modo que a característica ocasional do trabalho contribuía fortemente para o quadro hobbesiano da comunidade portuária, constituía também o fator em torno do qual os trabalhadores se uniram para fazer frente à política monopolista da Companhia Docas e às suas investidas de eliminar das organizações dos estivadores qualquer possibilidade de controle do mercado de trabalho.

Assim, antes de vermos como os estivadores procuraram “pacificar a parede” e limitar ao máximo a influência dos valentões e contramestres na escalação da força de trabalho, voltemos aos valores integrativos de sua experiência, sendo um deles – e talvez o mais importante – o orgulho de serem “operários sem patrões”.

¹¹⁴ Cf. Kirk, *op. cit.*

Capítulo 4

Tentáculos do Polvo e Closed shop

Um dos pontos sensíveis das relações sociais nos portos era a disputa pelo controle do mercado de trabalho. Essa luta era agravada, segundo definição clássica de Eric Hobsbawm, por um “sistema de fronteiras fluidas”, no qual o trabalho consiste em um complexo operacional de movimentação de mercadorias que apresenta um conjunto de funções muito diversificadas e cujos componentes podem ser organizados de diversas formas.¹ As inúmeras cargas são transportadas entre vagões de trem ou lanchas e navios dos mais diversos tipos, passando por ruas, terminais ferroviários, armazéns, faixa do cais e pátios. A indústria portuária envolve um sem-número de empregadores que estabelecem diferentes salários, horários e regras de trabalho, compondo o que Maria Lucia Gitahy chamou de “Babel portuária”.² Como assinalou David Montgomery, os portos dramatizam os avanços e o caos do capitalismo industrial, sendo um testemunho da capacidade humana para orquestrar a atividade social.³ O problema, porém, está na disputa para determinar quem será o regente dessa gigantesca orquestra.

1. A polifonia portuária

Como a chegada errática dos navios tornava irregular a demanda de mão-de-obra, raramente os armadores empregavam diretamente os trabalhadores por ser pouco viável utilizar a própria tripulação ou manter um grupo permanente de operários em cada porto onde seus navios atracavam. Em outros termos, navios que, por exemplo, davam entrada nos portos de uma a três vezes por mês apenas, incorreriam em ônus

¹ Cf. Hobsbawm, Eric. “Os sindicatos nacionais portuários”, in: *Os trabalhadores*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1981.

² Gitahy, Maria Lucia Caira. *Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo-Editora da Unesp/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1992.

³ Montgomery, David. *The fall of the house of labor*. Cambridge, Cambridge University Press, 1995, p. 97.

proibitivos ao terem de utilizar em cada porto seu agente e operários por este engajados, obrigando-se a manter em cada agência uma organização apropriada e grande capital imobilizado.

Nos anos 1930, no Brasil, entre os cinco grandes armadores nacionais, apenas o Lloyd Brasileiro realizava a “estiva direta”, em Porto Alegre, contratando por sua agência no porto estivadores mensalistas e diaristas engajados, “quando necessários”. Os demais quatro grandes armadores domésticos (Companhia Nacional de Navegação Costeira, Lloyd Nacional S/A, Companhia de Comércio e Navegação e Companhia Carbonífera Sul Rio-Grandense) adotavam o sistema historicamente dominante: tinham sua estiva contratada por empreiteiros que se obrigavam a agir como contratantes da mão-de-obra, pagando as despesas relativas a taxas portuárias e eventuais avarias, tendo ainda que fornecer todo material necessário à segurança e ao transporte nas embarcações.⁴

Assim, a característica de inúmeros portos era a dispersão física e institucional de suas unidades, sem a existência de um órgão centralizador e coordenador das atividades, o que dificultava a formação de um quadro de trabalhadores permanentes.⁵ A diversidade ocupacional nos portos podia levar à proliferação de um mosaico de sindicatos que representavam grupos específicos de trabalhadores. A independência de cada um deles na fixação de diferentes normas de contratação dificultava a existência de acordos unificados para limitar a concorrência entre trabalhadores e criar solidariedade contra os patrões. Em períodos de crise de emprego, via de regra, os sindicatos detinham pouca força para negociar as condições em que o serviço deveria ser oferecido e realizado.⁶

⁴ Guinle, Guilherme. *Projeto de regulamento do serviço de estiva*. Rio de Janeiro, Leuzinger S.A., 1939, pp. 18-9. A prática internacionalmente mais comum era a contratação de trabalhadores realizada por firmas intermediárias (empreiteiros de estiva, companhias de navegação, corretores de navios, casas importadoras e exportadoras). Velasco e Cruz, Maria Cecília. “Portos, relações de produção e sindicato: o caso do Rio de Janeiro na Primeira República”. *Ciências Sociais Hoje*. Rio de Janeiro, Cortez, 1986.

⁵ O porto de Nova Iorque, em 1915, contava com 852 píeres, sem qualquer organização centralizadora que os integrasse. Cf. *Idem*, *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. São Paulo, FFLCH/Universidade de São Paulo, 1998 [tese de doutorado], pp. 32-3.

⁶ Foi o caso dos efeitos da depressão econômica sobre os sindicatos londrinos do início da década de 1890. Broeze, Frank. “Militancy and pragmatism. An

Portanto, o controle do mercado de trabalho exercido pelos empregadores estendia as prerrogativas patronais não apenas à definição salarial e da jornada de trabalho, mas também à decisão quanto aos limites das cargas carregadas (tamanho, peso e natureza das mercadorias), à composição dos ternos e às normas de segurança do trabalho.

Como as despesas com a estiva atingiam grande parte da receita bruta das companhias de navegação, a margem de lucros dependia muito do ritmo de trabalho. Para minimizar o tempo dos vapores nos portos e maximizar o capital, os armadores tendiam a forçar os contratantes de operários a competirem entre si na definição de jornada de trabalho e salários.⁷ O resultado era uma acentuada pulverização nas negociações entre uma miríade de empregadores e estivadores.

Por outro lado, a urgência dos armadores fazia com que o tempo – o mais precioso dos bens no capitalismo – se tornasse um poderoso aliado dos estivadores. Como grande parte das operações não era ritmada por máquinas automáticas, como numa linha de produção fabril, e pelo fato de as cargas e dimensões dos navios não serem padronizadas, a eficiência no trabalho dependia de um considerável grau de habilidade dos estivadores na improvisação de iniciativas no decorrer da jornada. As atividades realizadas em ternos permitia contatos e conversas regulares entre seus componentes, possibilitando a resistência à exploração e aos caprichos dos contramestres.

As principais armas dos estivadores eram as freqüentes e breves paralisações no decorrer dos serviços ou a redução do ritmo de trabalho. Tais táticas, como veremos, podiam forçar os empregadores à negociação imediata com os “grevistas” para diminuir a permanência do navio no porto.⁸ Os estivadores não encontravam muitos riscos nessas pequenas ações, pois podiam receber remuneração extraordinária. Na medida em que tentava reduzir a permanência da embarcação no porto, o empregador ampliava as horas de trabalho para além do período regulamentar das

international perspective on maritime labour, 1870-1914”. *International Review of Social History*, 36, 1991, p. 178.

⁷ Cf. Babcock, Robert H. “Saint John longshoremen during the rise of Canada’s winter port, 1895-1922”, *Labor/Le Travail*, 25, primavera, 1990, p. 21.

⁸ Os trabalhadores dos EUA denominavam essas táticas de *job actions*, *quickie strikes* ou *hit-and-run quickies*, que chegavam a ser epidêmicas nos portos.

atividades. Se essas “artimanhas” eram uma arma sem custo aos olhos dos trabalhadores, para os empregadores podiam representar um oneroso fardo econômico.⁹ Essas “pequenas lutas”, muitas das quais não chegavam a ganhar espaço nos jornais, tendiam a ser mais eficazes do que grandes e espetaculares greves, em certas condições fadadas ao fracasso face à violência policial e à retaliação patronal.¹⁰

Por outro lado, aos olhos dos patrões, conforme ocorreu no início do século no porto de Hamburgo, os operários ocasionais eram mais inclinados às greves e às táticas de redução do ritmo de trabalho. Assim, os empregadores passavam a considerar a necessidade de contratar núcleos mais amplos de operários regulares, submetidos a um maior controle.¹¹ Porém, responsabilidades e custos advindos das obrigações para com o emprego regular podiam dissuadi-los de implementar esse

⁹ Kimeldorf, Howard. “Sources of working-class insurgency: politics and longshore Unionism During the 1930s”, in: Maurice Zeitlin (ed.). *Insurgent workers: studies of the origins of industrial unionism on the East and West docks and in the South during the 1930s*. Los Angeles, Institute of Industrial Relations/University of California, s.d.

¹⁰ Cabe assinalar, porém, que essa tendência à ação direta não pode ser generalizada, pois nem sempre constituía uma efetiva arma quando os trabalhadores estavam sujeitos a demissões e o mercado de trabalho não encontrava-se controlado pelos sindicatos. Em Hamburgo, as *job actions* foram drasticamente limitadas, sobretudo a partir dos anos 1920, não apresentando a mesma intensidade alcançada na Costa Oeste dos Estados Unidos. Weinbauer, Klaus. “Labour market, work mentality and syndicalism: dock labour in the United States and Hamburg, 1900-1950s”. *International Review of Social History*, 42, ago. 1997, pp. 247-8.

¹¹ No porto de Hamburgo, o abandono do trabalho ocasional por meio da contratação centralizada da força de trabalho pelos empregadores foi um objetivo perseguido desde o começo do século. As companhias de navegação formaram uma associação que, em 1925, congregava 890 empresas. Em termos internacionais, a organização do mercado de trabalho era singular, dividindo a contratação em três categorias de trabalhadores: os regularmente empregados, os irregulares matriculados (*card holders*) e os ocasionais. Os primeiros eram permanentemente empregados por uma companhia específica. Os segundos transitavam de uma empresa a outra dependendo da quantidade de trabalho disponível. Os demais eram apenas escolhidos se os regulares e os *card holders* fossem insuficientes. Essa organização foi consolidada no começo da Primeira Guerra Mundial, erodindo praticamente a “mentalidade do trabalho ocasional” em comparação com os portos britânicos, o que foi reforçado depois da crise de 1929, tornando o *casual labor* um fenômeno marginal. O resultado dessa política de centralização foi a redução da mobilidade dos portuários e de sua potencial inclinação ao conflito aberto. Cf. Weinbauer, *op. cit.*, p. 230.

sistema de contratação, como se deu nos portos britânicos durante várias décadas.¹²

Os trabalhadores ocasionais, por sua vez, opunham-se a ele por temer a eliminação de vários postos de trabalho e por ter que se submeter aos rigores de uma ou poucas firmas contratantes. Esse sentimento de liberdade e independência era particularmente acentuado entre jovens trabalhadores solteiros que podiam levar, dentro de certos limites, uma vida “autodeterminada” e caracterizada pelo controle individual do seu tempo de trabalho e lazer. Muitos trabalhadores ocasionais, portanto, não estavam interessados em um emprego permanente e regular, apenas voltando a procurar serviço novamente quando precisassem de dinheiro.¹³ Os estivadores trabalhavam para diferentes empresas e, assim, não identificavam sua ocupação profissional a uma firma ou a um determinado empregador.¹⁴

Em suma, os grupos que controlassem o processo de contratação da mão-de-obra exerceriam o domínio de uma considerável fatia de poder no porto, decidindo quem deveria trabalhar, por quanto tempo e em que condições.¹⁵ Foi em torno do controle desse poder que, desde os anos 1920, se desenvolveram em Santos os principais embates entre estivadores e empregadores, o que envolvia duas concepções opostas de vínculo com a profissão: o emprego regular e o trabalho avulso. Tais embates em Santos adquiriram um perfil peculiar em relação a inúmeros outros portos pelo fato de que o complexo portuário estava organizado de forma atípica, contrastando com a maioria de seus congêneres.

¹² Cf. Phillips, Gordon & Whiteside, Noel. *Casual labour: the unemployment question in the port transport industry (1880-1970)*. Oxford, Clarendon Press, 1985.

¹³ Weinbauer, *op. cit.*, pp. 228-9.

¹⁴ A ausência da figura do patrão era fonte de orgulho. Nas palavras de um estivador, “eu gostava da liberdade, dizer: ‘olha, eu não quero trabalhar...’ E não ia (...) Não ia trabalhar, não tinha compromisso, não tinha patrão”. Outro depoimento revela a identificação com a profissão: “até a vestimenta era igual... e tu via o estivador... aqueles que gostavam de botar a luva no bolso de trás e chegar no Abrigo e pedir uma cerveja e dizer que eram estivador. Eles faziam questão de dizer que eram estivador” [sic]. Oliveira, Carlos Alberto de. *Quem é do mar não enjoa: vivências e experiências dos estivadores de Rio Grande/RS*. São Paulo, março de 1999, p. 113 [texto datilografado] [grifo meu].

¹⁵ Kimeldorf, Howard. *Reds or Rackets? The Making of Radical and Conservative Unions on the Waterfront*. California, University of California Press, 1988, p. 29.

Observamos que na maior parte dos portos a característica do sistema da indústria é a dispersão e a desintegração física e institucional de suas mais variadas peças; as unidades são relativamente independentes entre si, compondo um complexo e confuso cenário. No final da primeira década deste século, porém, o porto de Santos apresentava-se como um sistema centralizado e integrado. A Companhia Docas havia monopolizado o cais de ponta a ponta, incluindo embarque e desembarque de mercadorias e armazéns. Todavia, a expansão da empresa no setor não se deu sem conflitos.¹⁶

2. A formação do Polvo

De um modo geral, como analisou Maria C. Velasco Cruz, os principais confrontos intra-empresariais nos portos ocorrem em torno da dualidade porto-navio. Ao armador interessa a maximização do tempo do navio no mar pela diminuição do período de permanência ociosa nos portos. Aos donos dos cais, por seu turno, interessa aumentar a renda obtida por meio da cobrança de taxas de atracação, movimentação de mercadorias, armazenagem, utilização dos equipamentos do cais, fornecimento de água, lastro, etc.

Verifica-se, assim, uma disputa em torno da velocidade, eficiência e custo dos serviços, sobretudo depois da substituição da vela pelo vapor. Durante o predomínio dos barcos a vela, a renda dos portos dependia menos da quantidade e do número de tonelagem dos navios e mais do volume das mercadorias armazenadas, o que foi alterado com a utilização das embarcações a vapor que, mais velozes e resistentes aos desafios da natureza, podiam circular com maior regularidade. Além disso, a estrada de ferro aumentava o fluxo das mercadorias, fazendo diminuir a necessidade de um grande número de armazéns. Por outro lado, a compra

¹⁶ Visto que o processo de formação e consolidação da Companhia Docas foi exaustivamente analisado por Maria Lucia Gitahy e Cezar Honorato, farei uma breve síntese de alguns aspectos desse processo a fim de tornar inteligível a luta dos estivadores pelo controle do mercado e do processo de trabalho no porto. Cf. Honorato, Cezar. *O polvo e o porto: a Companhia Docas de Santos, 1888-1914*. São Paulo-Hucitec/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1996; Gitahy, *op. cit.*; *Idem*, "Porto de Santos", in: Prado, Antonio Arnoni (org.). *Libertários no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1986; *Idem*, "Processo de trabalho e greves portuárias, 1889-1910: estudo sobre a formação da classe operária no porto de Santos", in: *Ciências Sociais Hoje*, Vértice, 1987.

e o aproveitamento do potencial do navio a vapor requeriam grandes investimentos que exigiam como compensação a maximização do tempo de navegação, diminuindo a permanência forçada da embarcação nos portos. Assim, a ênfase dos conflitos entre os empresários deslocou-se da mercadoria e da armazenagem para a circulação das embarcações.¹⁷

O porto de Santos, entretanto, foge a esse padrão de acumulação, e os principais embates da Companhia Docas se deram “em terra”. A maior fonte de arrecadação da empresa provinha do desembarque de mercadorias vindas do exterior. Desde meados da primeira década do século, face ao processo de industrialização de São Paulo, o movimento de importação suplantava o de exportação, o que, de acordo com os relatórios anuais da empresa, perdurou por várias décadas. Mas também no setor de embarque de mercadorias para o exterior, a CDS auferia maior arrecadação por meio das tarifas cobradas sobre o café exportado do que das taxas aplicadas à permanência dos navios no cais.

Os proprietários das embarcações apenas pagavam as tarifas que incidiam sobre a atracação, utilização do cais para carga e descarga, dragagem e desobstrução do porto. Da demonstração dos balancetes da renda bruta da Companhia Docas, referentes aos anos de 1911 a 1914, podemos constatar que esses serviços não rendiam à empresa mais que 25% do total por ela arrecadado. Aos donos das mercadorias incidiam obrigatoriamente as taxas referentes a armazenagem e capatazia (serviço braçal ou realizado por meio de aparelhos e máquinas no embarque ou desembarque das mercadorias), o que representava cerca de 60% da arrecadação da CDS naqueles anos. Os donos das mercadorias podiam ainda requisitar outros serviços facultativos (transporte, suprimento de água e armazéns gerais). A empresa prestava-os em concorrência com firmas particulares (donos de carroças e automóveis e empresas de armazenagem de mercadorias), o que lhe proporcionava mais 10% do volume total de sua renda bruta.¹⁸

¹⁷ Cf. Velasco e Cruz, *op. cit.*, pp. 38-40.

¹⁸ Sobre a repartição das taxas, cf. Companhia Docas de Santos. *Relatório apresentado pela diretoria em Assembléia geral ordinária de 30 de abril de 1915*. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1915, pp. 25-30; sobre as demonstrações dos balancetes, cf. relatórios anuais de 1911 a 1915. Limitei os cálculos a esses relatórios por serem, entre todos os apresentados entre as décadas

Assim, eram infundáveis as reclamações e os processos judiciais dos donos das mercadorias contra as tarifas praticadas pela Companhia Docas, sempre sob o argumento de que o monopólio por ela representado era o principal fator do elevado custo das operações portuárias. Do contrato estabelecido com o Governo Imperial que, em 1888, concedeu ao grupo Gaffrée, Guinle & Cia. (mais tarde Companhia Docas de Santos) o direito de construir o porto, cabia unicamente à empresa executar as obras do cais. Não existia qualquer cláusula relativa à monopolização do processo de embarque e desembarque das mercadorias. Contudo, a CDS logo se empenharia contra os donos de 23 trapiches e pontes existentes em 1889, responsáveis pela movimentação das cargas.¹⁹

Eis as alegações mobilizadas de maneira recorrente pela Companhia para monopolizar as operações do porto: evitar a evasão fiscal em razão da sonegação dos impostos alfandegários, reduzir a demora e os custos de embarque e desembarque de mercadorias, prestar “serviços de utilidade pública”. Os comerciantes, por sua vez, opunham-se a tal monopólio, pois temiam ter de se submeter à fixação das taxas determinadas por uma única empresa.

A construção de um porto com as características de um complexo integrado de suas partes, sob uma única coordenação, exige sem dúvida a inversão de grande quantidade de capital. Em quaisquer condições, avultados investimentos implicavam em riscos e incertezas de retorno de capital não pequenos, desafiando o potencial dos empreendimentos privados, o que em alguns casos exigiu a forte presença dos cofres públicos na modernização dos portos.²⁰ Em Santos, a iniciativa privada foi inequivocamente amparada pela proteção estatal.

Com o apoio do governo federal, a CDS saiu vitoriosa e, em 1897, acabaram-se os trapiches. Depois dessa primeira batalha, essa empresa expandiria seus tentáculos aos seguintes setores: reparação de navios, produção de energia elétrica, sistema ferroviário próprio na faixa e “na rua do cais” e armazenagem, gozando de isenções fiscais e vantagens na desapropriação de terrenos. O coroamento desse processo foi a dilatação

de 1910 e 1940, os únicos que incluem “demonstração do balancete da renda bruta da Companhia”.

¹⁹ Gitahy, *Ventos do mar*, op. cit., p. 77.

do prazo concedido à CDS para administrar e explorar o porto por 90 anos (de 1890 a 1980). Nesse período, a empresa obteve ampla isenção fiscal, sem que a Câmara Municipal e o governo estadual, em diversas disputas judiciais, conseguissem lhe cobrar Imposto Predial e de Indústrias e Profissões. Para termos uma noção aproximada do seu poderio econômico, o capital da Companhia, já em 1892, era superior à arrecadação anual de qualquer um dos estados brasileiros, com exceção do Distrito Federal e de São Paulo, eqüivalendo “ao somatório dos capitais sociais de dezessete grandes indústrias têxteis do Rio de Janeiro e São Paulo.”²¹

As greves portuárias eram instrumentalizadas pela CDS para reforçar seu argumento de que a centralização do porto representava um meio eficaz para coordenar as tensas relações de trabalho. A greve geral na cidade, ocorrida em 1891, foi utilizada na disputa pelo controle de embarque e desembarque de café entre exportadores e Companhia Docas. Após a paralisação, a CDS passou a ter prioridade na operação de mercadorias provenientes do exterior ou a este destinadas, controlando então turmas de carregadores do porto. Durante a violenta greve geral de 1897, que durou 15 dias, a empresa tirou proveito do movimento para denunciar irregularidades na cobrança de impostos alfandegários, enquanto os exportadores propunham a volta ao uso dos velhos trapiches. Nas palavras de Gitahy, “a Docas vence mais esta ‘batalha’ contra seus rivais, fazendo deles seus fregueses; após a greve de 1897 acabaram-se os trapiches. Todo o comércio aduaneiro passa a ser processado no cais”.²²

Em 1908, a empresa passou a executar todo o serviço de transporte do café no interior do porto. No período anterior, as sacas do produto eram levadas para o cais e em seguida removidas para bordo por meio de pranchas. Esse serviço de capatazias era realizado por carroceiros e carregadores de café que trabalhavam para as firmas proprietárias das carroças e casas exportadoras. Com a intromissão da Companhia, o serviço de pranchas passou a ser feito pela Docas “como o faz com outros gêneros de exportação (...) para regularizar os seus serviços do cais,

²⁰ Cf. Velasco e Cruz, *op. cit.*, p. 37.

²¹ Honorato, *op. cit.*, pp. 119-20.

²² Gitahy, *op. cit.*, p. 84.

sujeitando-os à mesma disciplina".²³ Em concorrência com os donos de carroças e armazéns gerais, a empresa oferecia fora da faixa do cais serviços facultativos de transporte e armazenagem, buscando atrair os interessados que "recorrem à Companhia Docas porque encontram vantagens em sua tarifa".²⁴

Desde então, a empresa contava em seu quadro de pessoal com as seguintes categorias: trabalhadores das turmas do tráfego (carga e descarga), empregados de armazéns, motorneiros de guindastes elétricos, guincheiros de pontes rolantes e guindastes hidráulicos, manobreiros de linhas férreas, mestres, maquinistas, foguistas e marinheiros de embarcação. Além dos serviços restritos ao transporte de mercadorias, a CDS contava ainda com operários das oficinas mecânica, elétrica e de carpintaria, pedreiros, calceteiros e serventes, empregados de escritório, vigias e zeladores.

Assim, em Santos, se observa uma situação diferenciada em relação aos complexos portuários fragmentados e dispersos. Nestes a inexistência de um órgão centralizador e coordenador das atividades tornava menor a "racionalidade" empresarial quanto à criação e manutenção de um grupo de trabalhadores fixos. A Companhia Docas de Santos, porém, desde o início do século, não procurou organizar a mão-de-obra sobre um caótico sistema ocasional de trabalho. Ao contrário, preferiu criar e manter um corpo permanente de trabalhadores, podendo discipliná-lo e controlá-lo de um modo mais "racional" do que nos portos descentralizados. Isso foi possível porque a empresa pôde controlar a quase totalidade dos serviços do complexo portuário.

Nesse processo de monopolização das atividades portuárias, a Companhia Docas de Santos procurou então uniformizar salários, jornada de trabalho e impor a todos os seus empregados uma férrea disciplina.²⁵ Como apontam as pesquisas de Gitahy, de seis greves ocorridas no porto

²³ Anúncio da CDS em *O Estado de São Paulo*, junho de 1908 *apud Ibid.*, p. 87.

²⁴ Companhia Docas de Santos. *Relatório apresentado pela diretoria em Assembléia geral ordinária de 30 de abril de 1915*. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1915, p. 29.

²⁵ Sobre o tema da disciplinarização no cais, cf. Silva, Fernando Teixeira da. *A carga e a culpa. Os operários das Docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade, 1937-68*. São Paulo-Hucitec/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1995, capítulo 1.

entre 1889 e 1912, apenas a de 1889 trouxe resultado inteiramente positivo para os trabalhadores. Nas demais paralisações, o padrão de relacionamento da empresa com os grevistas foi, invariavelmente, inflexível: intransigência nas “negociações”, contratação de dezenas ou mesmo centenas de fura-greves e mobilização de um vasto contingente policial para reprimir violentamente os trabalhadores.

Depois da greve pela jornada de 8 horas, em 1908, somente os estivadores não foram totalmente absorvidos pela Companhia no interior do cais. Eles eram empregados por mestres-estivadores que contratavam os serviços com as companhias de navegação e casas exportadoras. Mas pairava a enorme sombra da CDS...

3. *Companhia Docas versus estivadores “avulsos”*

Desde o princípio do século, essa empresa jogou forte papel desmobilizador em algumas paralisações dos estivadores, providenciando fura-greves e se imiscuindo diretamente em um setor que não estava afeto à sua “jurisdição”. Mas para além dessa intromissão, desde o início dos anos 1910, a CDS passou a organizar algumas turmas de estivadores.²⁶ Durante a Primeira Guerra Mundial, ela tirou proveito da crise dos transportes marítimos e da completa desmobilização dos operários no porto para avançar mais alguns palmos no terreno das operações de estiva e desestiva das cargas. Em 1914, por exemplo, de um total de 1.885.318 toneladas de mercadorias movimentadas no porto, 733.670 foram estivadas pela empresa, ou seja, 40% do total.²⁷ Mas foi apenas depois da vaga grevista de 1919-1921 que a CDS estendeu seus tentáculos de forma mais agressiva na estiva, aproveitando-se do estado desmobilizado do movimento operário.

A partir de 1922, a empresa estabeleceu uma política de concorrência no mercado de trabalho, oferecendo seus serviços às agências de navegação “a preços mais vantajosos” que os praticados pelos estivadores “avulsos”, contratados por outras firmas particulares. Em

²⁶ Companhia Docas de Santos. *Relatório apresentado pela diretoria em 18 de abril de 1912*. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1912, p. 11.

²⁷ *Idem*, *Relatório apresentado pela diretoria em Assembléia geral ordinária de 30 de abril de 1915*. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1915, p. 30.

1925, o inspetor geral da CDS foi categórico: “sou de parecer que os serviços de estiva, em geral, de todas as companhias, deveríamos executá-los”.²⁸

Esse afã monopolista, porém, encontrava sérios limites. A política de baixos salários da Companhia Docas tinha um efeito contrário em relação às suas próprias intenções. Enquanto os estivadores da CDS recebiam de 7\$200 a 8\$000 diários no início de 1924, os avulsos atingiam o montante de 10\$000. No transporte do café, a desproporção era ainda muito maior. Após o aumento salarial de abril de 1924, os trabalhadores da CDS passaram a receber 100 réis por saca; os avulsos, sem qualquer elevação salarial, recebiam 220 réis na jornada ordinária e 330 réis nas horas extraordinárias.²⁹ Além disso, a Companhia não fazia distinção entre doqueiros e estivadores, pois as turmas de carga e descarga se encarregavam não apenas de transportar as mercadorias no cais, mas também entre este e o navio, onde acondicionavam as cargas. Assim, os baixos salários pareciam ainda menores diante dos recebidos pelos avulsos, que operavam apenas nos porões e no convés dos vapores.

Diante desse quadro de baixos salários, o cônsul norte-americano na cidade, Herndon Goforth, observou, em 1923, que mais da metade dos empregados da CDS “tem deserdado do cais em busca de trabalho melhor remunerado”. A falta de braços resultava “em vagaroso carregamento das cargas e permanência prolongada de navios no porto”, levando mestres-estivadores e agentes de navegação a constantes reclamações contra a Companhia. Assim,

“o único alívio possível tem sido o emprego de estivadores independentes [avulsos] que recebem mais de o dobro das taxas oferecidas pela CDS e são responsáveis também por mais da metade das cargas no porto”.³⁰

²⁸ Companhia Docas do estado de São Paulo [Codesp]. Museu do Porto de Santos [MP] (a partir daqui essa referência será citada como Codesp. MP). Ofício de Antônio C. Gomes a Ismael de Souza, 12/3/1925.

²⁹ “A Companhia Docas aumenta os salários dos seus trabalhadores”. *A Tribuna*, 1/4/1924.

³⁰ National Archives II. Washington/Department of State. Goforth, Herndon W. “Labor difficulties on the wharves at Santos, Brazil”, 18/1/1924. Agradeço a Alexandre Fortes por ter fornecido esse valioso documento.

Seguindo a máxima dos armadores - "navio parado não pega frete e tem prejuízo" -, não deixou de pesar nos cálculos dos contratantes de estiva argumentos como o do cônsul português na cidade:

"em geral as taxas dos [estivadores] particulares são alguma coisa mais elevadas, entretanto, as cargas são melhor manipuladas, bem como, os espaços a bordo são aproveitados de maneira melhor".³¹

A necessidade da mão-de-obra avulsa por parte dos armadores se fez ainda mais urgente diante da prolongada e crônica crise de congestionamento de navios no porto. O problema teve início em fins de 1923 e se estendeu até setembro de 1925, colocando a Companhia Docas em posição vulnerável frente às mais diversas "radiografias" destinadas a apurar as causas do problema. Para se ter uma idéia da gravidade da situação, o congestionamento teria causado, em 1924, um prejuízo de cerca de 300 mil contos de réis, ou seja, mais do que a receita anual do Estado de São Paulo.³² Cifras como essa eram amplamente mobilizadas por importadores, exportadores, jornalistas, engenheiros e políticos, os quais insistiam que o valor dos prejuízos eqüivalia, ou mesmo superava, o montante financeiro necessário à construção de um novo porto.

Vários pareceres sobre a crise eram unânimes em responsabilizar principalmente a insuficiência do material rondante da São Paulo Railway. Entretanto, não deixava também de ser quase consensual o diagnóstico de que o monopólio portuário exercido pela empresa concessionária, a Companhia Docas, autorizava-a a cobrar taxas "excessivamente onerosas e prejudiciais ao desenvolvimento econômico do Estado". Segundo a Associação Comercial de São Paulo, "não conhecemos no mundo porto algum em que cada metro linear de cais apresente um custo tão fabuloso".³³ Conforme o relatório do cônsul de Portugal, as companhias de

³¹ Santos, Augusto Borges dos. *Relatório consular referente ao ano de 1928*, p. 93 [Arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal].

³² Associação Comercial de Santos. *A crise do porto de Santos: estudo preliminar*. São Paulo, 1925, p. 6.

³³ Weinschenck, Oscar. *A crise do porto de Santos*. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1926, pp. 9 e 12.

navegação afirmavam que o porto de Santos era “o mais caro do mundo”.³⁴ A maior parte dos pareceres técnicos sobre o congestionamento concluía pela necessidade da abertura de um novo porto no Litoral Paulista, localizado em São Sebastião, abolindo assim o monopólio estabelecido em Santos para a exploração dos serviços portuários.³⁵

Foi nesses anos de crise, de 1923 a 1925, que a CDS procurou oferecer serviços de estiva “a preços vantajosos”. Entretanto, conforme afirmou em 1925 o próprio inspetor da Companhia, seria mais prudente dar alguns passos mais firmes na conquista dos serviços da estiva “em era mais propícia, (...) convindo aguardar tempo melhor, ocasião favorável”.³⁶ Seu avanço tentacular em um setor tão sensível da indústria portuária era motivo de preocupação para os seus “fregueses”. As taxas salariais praticadas pela CDS nos serviços de estiva não representavam um atrativo suficiente para as agências de navegação no momento em que o movimento de mercadorias atingia elevados patamares.³⁷

Assim, para muitos armadores, poderia ser mais vantajoso pagar salários superiores aos estivadores particulares para que seus navios deixassem o porto o mais rapidamente possível. Tal urgência aumentava quando, em razão das crises de congestionamento, as embarcações já tinham que arcar com o ônus de permanecer ao largo por vários dias à espera de vaga para atracação.

Mas a maior dificuldade às pretensões tentaculares do “Polvo” – termo pejorativo para designar a Companhia Docas, utilizado por seus adversários -, estava na própria organização dos estivadores. Em 1926, de 1.600 operários de empresas particulares, 980 estavam associados à

³⁴ Santos, Augusto Borges dos. *Relatório consular referente ao ano de 1925*. Santos, 10 de março de 1926, pp. 57-8 [Arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal].

³⁵ Associação Comercial de São Paulo. *A solução das crises do porto de Santos: estudo elaborado pela Associação Comercial de São Paulo*. São Paulo, São Paulo Editora, 1927.

³⁶ Codesp. MP. Ofício de Antônio Cândido Gomes a Ismael de Souza. Santos, 12/3/1925.

³⁷ Enquanto, em 1922, o porto movimentou 1.622.006 toneladas de cargas, de 1923 a 1925 o volume foi, respectivamente, de 2.036.535, 2.227.701 e 2.895.649. Araújo Filho, José Ribeiro de. *Santos, o porto do café*. Rio de Janeiro, Fundação IBGE/Instituto Brasileiro de Geografia, 1969, p. 116.

Sociedade Beneficente dos Trabalhadores de Carga e Descarga. Essa agremiação foi fundada em fevereiro de 1924 com o objetivo de

“melhorar, por todos os meios legais, a situação dos seus sócios perante os respectivos patrões, quer se trate de particulares, empresas ou companhias de navegação”.³⁸

Tratava-se, portanto, de uma iniciativa que visava unificar as condições de trabalho dos estivadores contratados por mestres-estivadores, agentes de navegação e pela Companhia Docas, mas uma das principais preocupações da organização era a de conter os avanços da CDS no setor da estiva.

Apesar da repressão do governo Arthur Bernardes ao movimento operário, os estivadores souberam se organizar e tirar proveito da crise de congestionamento do porto, implantando gradativamente o controle do mercado de trabalho. A Sociedade exigia

“como obrigação a todos os trabalhadores a adesão ao sindicato, sendo o controle [da contratação] realizado mediante a apresentação do carnê no dia [do trabalho] ao guarda do serviço do respectivo navio. Ademais, o presidente e um delegado do sindicato fiscalizam e controlam a entrada dos trabalhadores nos navios”.³⁹

De fato, a Sociedade impôs parcialmente o *closed shop*. Cerca de nove agências de navegação requisitavam os serviços à CDS, enquanto as demais (todas operando com linhas estrangeiras) contratavam os estivadores avulsos.⁴⁰ Além disso, como observou o inspetor-geral da CDS, “os Diretores desse Centro se arrogam ao direito de fiscalizar, nos navios, os serviços onde estivessem empregados os seus contribuintes”.⁴¹ Essa fiscalização de fato funcionava, sobretudo por contar com o apoio de

³⁸ “Sociedade Beneficente dos Trabalhadores em Carga e Descarga”. *Comércio de Santos*, 13/2/1924.

³⁹ Arquivo Edgard Leuenroth [AEL]. Arquivos da Internacional Comunista em Moscou [AICM]. “Movimento sindical em Santos”, outubro de 1926, microfilme do rolo 3.

⁴⁰ “Os Trabalhadores do Porto”. *O Solidário*, 22/3/1926.

⁴¹ Codesp. MP. Ofício n. 287 de Antônio Cândido Gomes a Ismael de Souza. Santos, 9/5/1925.

funcionários e guardas aduaneiros da Guarda-Moria do porto.⁴² O estivador Alfredo Marques Patrocínio, por exemplo, relatou que, após afastar-se do sindicato “por não concordar com fatos ali ocorridos”, foi trabalhar a bordo de um vapor, quando um guarda aduaneiro exigiu-lhe a caderneta de associado da Sociedade. Depois de apresentá-la, Arthur Lopes Teixeira, membro da diretoria do sindicato, teria dito ao guarda que não permitisse sua entrada a bordo por ter deixado a Sociedade.⁴³

Essa fiscalização por parte de um grupo de trabalhadores que não pertencia à estiva – os guardas aduaneiros – era respaldada pelo advogado e patrono da Sociedade Beneficente, dr. Lemos Cordeiro, que era também ajudante do Guarda-Mor de Santos.⁴⁴ O inspetor da CDS, Cândido Gomes, temia que “as funções do mandato de Lemos Cardoso na Alfândega, incompatíveis ao lugar cuja investidura lhe foi confiada”, permitiriam a ampliação do raio de ação do sindicato,

“compelindo os operários (...) ao abandono do trabalho, como tem sucedido com as firmas particulares. (...) Suas pretensões estão se tornando sistemáticas, [pois] ainda agora acaba de obter ruidoso sucesso”.⁴⁵

Cândido Gomes talvez estivesse se referindo a uma breve paralisação em janeiro de 1925, quando os estivadores conseguiram negociar uma tabela salarial que lhes oferecia 12\$000 diários, enquanto os empregados da CDS recebiam apenas 9\$600.⁴⁶ Poucos meses depois, os estivadores da Agência Mala Real – um dos principais armadores estrangeiros – entraram em greve e “foram felizes porque passadas apenas quatro horas, em virtude de sua coesão, foram atendidos”.⁴⁷

O “ruidoso sucesso” dos estivadores deve ser relacionado ao caráter altamente competitivo da indústria marítima e ao grau de

⁴² Sobre as atribuições da guarda-moria, cf. Muniz Júnior, J. *Organizações e repartições do porto de Santos*. Edição Comemorativa dos 180 Anos da Abertura dos Portos no Brasil, Série Cultural V, 1988, pp.17-8.

⁴³ “Na estiva”. *Comércio de Santos*, 27/1/1926.

⁴⁴ Sociedade Beneficente dos Trabalhadores em Carga e Descarga. *Comércio de Santos*, 6/5/1925.

⁴⁵ Codesp. MP. Ofício n. 287 de Antônio Cândido Gomes a Ismael de Souza, Santos, 9/5/1925.

⁴⁶ *Comércio de Santos*, 13 e 14/1/1925.

concentração de capital no setor. Tais fatores são cruciais para a compreensão das diferentes posturas patronais frente às demandas dos trabalhadores, o que interfere diretamente nas práticas sindicais. Aqui, então, faz-se necessária uma explicação sobre as possibilidades abertas à atitude beligerante ou conciliatória dos empregados em relação às pressões dos trabalhadores, o que dependia em grande medida da capacidade de organização e unidade de ação dos armadores.

4. Capital e sindicalismo pragmático

Com a passagem da vela para a embarcação a vapor, houve um processo de concentração de linhas de navegação em um menor número de companhias de grande porte, que operavam com escalas fixas de viagens e transportavam valiosas cargas, tornando-as suscetíveis diante de qualquer interrupção em sua rotina. Assim, como resultado de uma ideologia anti-sindical e da necessidade de retorno de vastas somas investidas, os líderes das maiores companhias de navegação européias freqüentemente relutavam em reconhecer a legitimidade dos sindicatos e suas reivindicações, formando ainda agressivas organizações patronais.⁴⁸

Kimeldorf observou que, entre as duas guerras mundiais, a estrutura concentrada da indústria na Costa Oeste dos Estados Unidos permitia às três maiores companhias jogar um papel de liderança contra os operários, usando seu poder para galvanizar as muitas pequenas firmas em uma forte política anti-sindical. Os conflitos eram utilizados pelos empregadores para destruir as organizações operárias, aplicando enormes somas de dinheiro na contratação de fura-greves. Além disso, desde os anos 1920, as companhias de navegação passaram a dirigir de modo mais centralizado o mercado de trabalho.⁴⁹ Neste caso, os empregadores alcançaram um alto grau de concentração de capital que lhes permitiu encarar a indústria como um todo e não como um mero problema individual de cada um dos diversos empresários. O mesmo ocorreu na Inglaterra, onde se verificou uma coordenação entre os empregadores na

⁴⁷ *Ibid*, 12/5/1925.

⁴⁸ Uma das experiências mais bem sucedidas foi a britânica Shipping Federation, liderada por três das maiores companhias de navegação. Cf. Broeze, *op. cit.*, pp. 175-6.

indústria de navegação que fosse capaz de reduzir a multiplicidade das ações independentes dos diversos empregadores.⁵⁰

Por outro lado, onde a dispersão do capital era acentuada verifica-se um vácuo na liderança patronal, levando as firmas a cultivarem relações individualmente informais e colaboracionistas com as organizações operárias, conforme ocorria em Nova Iorque, em cujo porto os armadores estrangeiros eram mais propensos à negociação com os sindicatos do que os domésticos. Nesse caso de pulverização do capital, a vulnerabilidade das companhias européias à interrupção do trabalho concorria para uma atitude menos belicosa do que a apontada anteriormente. Ao contrário dos navios de cabotagem que paravam em vários portos, os navios transatlânticos gastavam mais tempo no mar do que na carga e descarga de mercadorias, o que implicava em menor despesa e colocava as empresas estrangeiras em situação mais favorável para absorver os maiores custos do trabalho estivador.⁵¹

Além disso, as companhias armadoras européias estavam vinculadas a poderosas câmaras de comércio e seus respectivos governos, servindo como arma na luta internacional pelo controle do comércio. Assim, por estarem em meio a uma cerrada competição de preços e *scheduling* dos fretes, seus administradores mostravam-se menos inclinados a rebaixar os salários e mais interessados em ver seus navios zarpando rapidamente.⁵²

Em síntese, onde as firmas competiam em bases mais ou menos semelhantes, era relativamente fácil organizar uma resistência coordenada às exigências dos trabalhadores. Por outro lado, onde fossem internamente divididas pela diferenciação acentuada de capital, maior seria a probabilidade de tolerância e conciliação com os sindicatos em razão da difícil unidade de ação entre os empregadores. Os conflitos intrapatronais

⁴⁹ Kimeldorf, *op.cit.*, capítulo 3.

⁵⁰ Hobsbawm, *op. cit.*, p. 210.

⁵¹ Kimeldorf, *op. cit.*, p 78.

⁵² Seus piores em Nova Iorque ostentavam os mais altos salários e engajavam os trabalhadores mais experientes, que recebiam 30% a mais por hora que qualquer trabalhador em outros navios da Costa Leste. Cf. Montgomery, *op. cit.*, p. 101.

podiam beneficiar enormemente as lutas dos sindicatos pelo controle do mercado e do processo de trabalho.⁵³

Essa última situação encaixa-se perfeitamente ao quadro apresentado pelas agências marítimas em Santos. Conforme observou o mencionado cônsul dos Estados Unidos,

“por causa da *falta de uma organização responsável*, agentes de navegação locais que lidam com estivadores independentes têm experimentado muitas *dificuldades em estabelecer satisfatoriamente cálculos amigáveis*, além de incorrerem freqüentemente em pesadas despesas.”

A pulverização patronal era responsável, portanto, pela falta de uma coordenação na definição de acordos que impusessem uma política de contenção salarial. Ainda nas palavras do cônsul, “na prática, um homem usualmente faz acordos para si mesmo e para 10 ou 12 de seus companheiros”.⁵⁴

Essa dispersão está relacionada, de fato, à baixa concentração de capital das companhias de navegação estrangeiras em Santos. Há dados completos, entre 1921 e 1925, sobre a participação das agências no transporte do café, produto responsável pela quase totalidade das mercadorias exportadas. Nada menos que 57 companhias estavam engajadas na exportação de 8 a 10 milhões de sacas de café. Se tomarmos a safra de pouco mais de 10 milhões de sacas de 1o. de julho de 1923 a 30 de junho de 1924, a maior do período 1921-1925, a empresa nacional Lloyd Brasileiro liderava a exportação do “ouro verde”. Contudo, sua participação no total das sacas embarcadas não ultrapassava a 15%,

⁵³ A existência de muitos patrões de pequeno porte podia se tornar um potencial aliado dos trabalhadores no enfrentamento à intransigência das grandes firmas. No porto de New Orleans, no início do século, os pequenos empregadores se uniram contra os “princípios de autoridade empresarial” defendidos pelas grandes linhas de navegação e, assim, desempenharam papel decisivo para que os sindicatos obtivessem o controle do mercado e do processo de trabalho. A atitude flexível dos pequenos armadores forçou os grandes a assinarem o acordo exigido pelos estivadores que, entre outros aspectos, buscavam eliminar a concorrência entre trabalhadores brancos e negros na disputa pelo acesso ao emprego, impondo o *half and half plan* que consistia em oferecer equitativas oportunidades de trabalho para ambos os grupos de estivadores. Cf. Arnesen, Eric. “To rule or ruin: New Orleans dock workers’ struggle for work control, 1902-1903”. *Labor History*, 28 (2), primavera de 1987.

⁵⁴ Goforth, *op. cit.* [grifo meu].

seguida pela Munson Steamship Line (12%) - a quarta maior linha de navegação no porto de Nova Iorque -, a Mississippi Shipping Co. e a International Freightling Corp (8%); as 11 empresas seguintes contavam com uma participação que variava entre 6 e 2%, enquanto cada uma das demais 33 linhas estavam abaixo de 1% do total.⁵⁵

Tal pulverização contrastava claramente com a situação da Costa do Pacífico dos Estados Unidos, onde as três maiores companhias transportavam mais de 60% da tonelagem movimentada nos portos. Por isso, encontravam-se em uma posição privilegiada para impor à totalidade dos armadores uma sólida organização e uma política francamente anti-sindical.⁵⁶

Além da baixa concentração de capital das companhias de navegação em Santos, as linhas estrangeiras, conforme já foi assinalado, eram mais propensas à conciliação e à rápida negociação com os trabalhadores para que seus navios deixassem o cais sem muita demora. E ao lado das razões que já foram apontadas anteriormente para explicar a inclinação conciliatória dos armadores estrangeiros, a situação das linhas internacionais no porto santista contrastava claramente com a das linhas domésticas. Os vapores nacionais eram isentos das visitas da saúde pública quando dispunham de médico brasileiro a bordo, e seus serviços de cabotagem estavam imunes às fiscalizações aduaneiras. Além disso, para tais vapores, o porto contava com armazéns especiais que lhes eram destinados e onde as cargas entravam e saíam sem maiores formalidades (a não ser as do processo de despacho na CDS).

Para os vapores estrangeiros, entretanto, eram exigidas as visitas das autoridades da saúde pública, alfândega, Polícia Marítima, imigração federal e estadual. Tal fiscalização obrigava o navio a parar, “arrear ferros” e aguardar as autoridades, uma de cada vez, para depois atracar, o que o levava a perder algumas horas. As visitas realizadas das 7 às 18 horas nada custavam; efetuadas fora desse horário, deveriam ser pagas no valor de cerca de 1:600\$000 réis.⁵⁷

⁵⁵ Araujo, A. Stockler de. *O problema dos portos*. Santos, Tipografia do Instituto D. Escolástica Rosa, 1925, pp. 139-45.

⁵⁶ Kimeldorf, *op. cit.*, p. 58.

⁵⁷ Santos, Augusto Borges dos. *Relatório consular referente ao ano de 1928*, p. 54 [Arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal].

Não eram poucas as empresas de navegação que sofriam essa demora e incorriam nesses custos. Das 57 firmas acima indicadas, apenas quatro eram nacionais; exceto o Lloyd Brasileiro, as demais tinham participação ínfima na exportação de café. Na safra de julho de 1923 a junho de 1924, a Companhia Comércio e Navegação e a Companhia de Navegação Costeira exportaram apenas 263 sacas. Assim, as linhas estrangeiras transportaram mais de 80% de café naquela safra.⁵⁸ Portanto, ao contrário das agências domésticas, as estrangeiras requisitavam os serviços mais onerosos dos “estivadores particulares”, submetendo-se muitas vezes às pressões do sindicato.

Mas se os trabalhadores contavam com essa fragilidade dos armadores, por outro lado tinham que enfrentar a intromissão da Companhia Docas, que servia como contrapeso à vulnerabilidade das agências marítimas. Era justamente nos esforços da CDS que os empregadores da estiva esperavam compensar os obstáculos para implementar uma unidade de ação em torno das relações de trabalho. A fim de conter a “fuga de braços” e as altas taxas pagas aos avulsos pelos mestres-estivadores e agências de navegação (duas questões interdependentes), a CDS vinha pleiteando no Ministério da Fazenda permissão para aumentar suas tarifas em cerca de 100%. Assim, poderia “pagar salários mais elevados aos seus empregados e atrair praticamente o dobro do número de homens em sua folha de pagamento”. E mais: “os estivadores independentes desapareceriam com certeza porque sua necessidade seria removida”.⁵⁹

Em muitos portos, as companhias de navegação lutaram para manter o controle das operações de estiva, buscando impedir que os administradores portuários (companhias docas) monopolizassem todos os serviços do sistema portuário. O tempo despendido na carga e descarga de mercadorias era contabilizado no frete e, assim, qualquer demora do navio nos portos acarretaria diminuição dos lucros obtidos na viagem.⁶⁰ Portanto, o monopólio da estivagem das mercadorias pela CDS podia ser

⁵⁸ Araujo, *op. cit.*

⁵⁹ Herndon W. Goforth, *op. cit.*

⁶⁰ Velasco e Cruz, *op. cit.*, p. 42.

vista com desconfiança pelos armadores, sobretudo porque a Companhia, em princípio, não teria a mesma urgência dos donos dos navios.

Em Santos, porém, o potencial conflito entre porto e navio estaria mitigado na medida em que os armadores passassem a ter menores despesas com a força de trabalho e entregassem à CDS a responsabilidade pelo controle e disciplinarização dos trabalhadores, terreno no qual a Companhia tinha um longo e comprovado *know-how*. E tinha mais: um contingente de trabalhadores potencialmente “pronto” a substituir estivadores habituados às pequenas paralisações em “serviços não convencionados”.

Em abril de 1923, por exemplo, os estivadores que operavam no “Gélria” cruzaram os braços para “não se sujeitarem às imposições de um tal Manoel Nicolau, que lhes exigia um serviço não convencionado”, mas a CDS escalou “turmas intrometidas e inexperientes no serviço de estiva”.⁶¹ Em seguida, os trabalhadores da Casa Martinelli, uma das maiores agências de navegação de Santos, deixaram de operar no Gélria, que desaportou com apenas 4 mil das 24 mil sacas de café previstas. A pedido da Companhia Docas, chegou sem tardar de São Paulo um reforço de 30 praças.⁶² Em setembro, a paralisação da turma 41 da CDS foi mais rápida e facilmente debelada. Os trabalhadores recusaram-se a transportar as sacas de café para o “Balboa” em razão de uma ordem do inspetor da Alfândega que os obrigava a percorrer, sob o peso das sacas, um caminho mais extenso entre o pátio do armazém e o navio. Depois de apenas três horas, o café foi transportado pela turma 50 da CDS.⁶³

O sindicato, porém, procurava evitar a ocorrência de paralisações na estiva.⁶⁴ Sua atitude cordata com as empresas de navegação levava a descontentamentos como esse, manifesto por um estivador:

⁶¹ *A Plebe*, 21/4 e 12/5/1923; *Comércio de Santos*, 19 e 20/4/1923.

⁶² “Movimento operário”. *Comércio de Santos*, 19 e 20/4/1923; “Greve em Santos”. *A Plebe*, 21/4/1923.

⁶³ “Uma turma de estivadores recusa-se a trabalhar”. *Comércio de Santos*, 4/9/1923.

⁶⁴ Em outubro de 1924, havia declarado que, ao contrário dos “boatos propalados”, seus associados não desejavam parar os serviços em alguns navios, não se responsabilizando o sindicato “por nada”. *Comércio de Santos*, 25/10/1924.

“anteriormente à organização dos trabalhadores em sociedade, registravam-se constantes paralisações no serviço e agora, que a classe se encontra organizada, há dois anos que não se verifica uma só paralisação, sem que a Sociedade intervenha. (...) Antes os nossos pedidos eram imediatamente atendidos porque a paralisação no serviço impunha essa ‘benevolência’ por parte dos agentes e do Centro de Navegação”.⁶⁵

Tal insatisfação com o sindicato era o prenúncio de um confronto que levaria a organização da categoria à ruína. Em 1926, a direção do sindicato e a maior parte dos associados concordaram com a proposta do Centro de Navegação Transatlântico de reduzir os salários em alguns réis, “alegando a má situação por que atravessa o comércio”.⁶⁶ Reunidos em assembléia para deliberar sobre o assunto, os estivadores se dividiram, embora a grande maioria concordasse com a posição da diretoria da Sociedade de aceitar a proposta.⁶⁷

A posição da Sociedade podia ser motivada pela orientação do sindicato de evitar greves e confrontos com os empregadores. Afinal, seus estatutos pretendiam “solucionar, dentro da ordem e da lei, todas as dúvidas ou questões entre seus sócios e os respectivos patrões”.⁶⁸ Mas tal posição era também reforçada por razões conjunturais que prendiam-se aos riscos de um enfrentamento que poderia levar os estivadores a perderem o terreno parcialmente conquistado no domínio do *closed shop*, particularmente em um momento no qual o transporte marítimo se deparava com uma situação de refluxo.

Conforme a caracterização de Broeze, trata-se de um “sindicalismo pragmático”, cujos líderes/ buscavam evitar a confrontação aberta com os patrões, advogavam a definição de acordos amigáveis e

⁶⁵ *Comércio de Santos*, 25/8/1925.

⁶⁶ *O Solidário*, 22/3/1926.

⁶⁷ “Grave conflito na Sociedade Beneficente dos Trabalhadores de Carga e Descarga”. *Comércio de Santos*, 17/1/1926; “A sangrenta desordem ocorrida na Sociedade dos Estivadores”. *Gazeta do Povo*, 18/1/1926; “Um grave conflito na sede dos estivadores”. *A Tribuna*, 17/1/1926.

⁶⁸ Sociedade Beneficente dos Trabalhadores em Carga e Descarga. *Comércio de Santos*, 13/2/1924.

pautavam suas práticas em orientações políticas moderadas, o que não deixava de incluir militantes adeptos de ideologias radicais.⁶⁹ Essa postura conciliatória era, em parte, o resultado de um cálculo de autopreservação do sindicato. Com efeito, o jornal comunista *O Solidário* era a favor da resolução da categoria e do sindicato de terem aceito a proposta do Centro de Navegação. O argumento cingia-se ao fato de que, face à política cambial e “intransigência dos fazendeiros em não quererem vender o café por menos preço”, eram “poucas as casas que têm serviço para dar aos 980 homens organizados”.⁷⁰

Tratava-se, assim, de assegurar as conquistas até então alcançadas, sobretudo no terreno da disputa com a CDS pelo controle da contratação da força de trabalho, visto que a empresa vinha aumentando o número de “fregueses” dos seus serviços de estiva.⁷¹ Frente à natureza competitiva da indústria marítima, para as lideranças parecia estar claro que o sindicato apenas poderia funcionar efetivamente se as agências de navegação o reconhecessem como interlocutor válido e continuassem a oferecer os serviços aos seus associados, o que implicava em reduzir ou banir qualquer atitude militante mais agressiva.⁷²

⁶⁹ Broeze mostrou que em diversos países, de 1870 a 1914, se verificou entre os portuários um processo de crescimento do radicalismo militante, destruição dos sindicatos e, frente à ofensiva patronal, adesão de líderes de esquerda a uma plataforma “reformista-pragmática”. “Militancy and pragmatism”, *op. cit.*

⁷⁰ *O Solidário*, 22/3/1926.

⁷¹ Em 1926, passada a crise de congestionamento, a CDS voltou a fazer contatos com as agências de navegação, sobretudo junto à Sociedade Martinelli, que superintendia os serviços de quatro companhias de navegação estrangeiras. Codesp. MP. Ofícios de Guilherme Guinle a Ismael de Souza. Rio de Janeiro, 20/6, 13 e 27/10/1926; Ofício da Sociedade Anônima Martinelli a Ismael de Sousa, 17/2/1926. Sobre a Martinelli, cf. “As grandes empresas”. *Gazeta do Povo*, 26/1/1924.

⁷² A mesma atitude de diminuir as tarifas cobradas ocorreu entre os carregadores do porto de Marselha na segunda metade do século XIX. Com a criação da Compagnie des Doks et Entrepôts, em 1859, também se verificou um processo monopolista por parte dessa empresa que, por meio de tarifas concorrenciais, buscou banir do porto os trabalhadores que não estivessem sob seu domínio. Diante da ameaça de desaparecimento de antigos ofícios, tradições laborais, comunitárias e familiares, os carregadores viram-se na contingência de rebaixar seus salários para fazer frente às ameaças da empresa e tentar manter a fidelidade de negociantes que ainda preferiam contratar homens de sua antiga confiança. Nguyen, Victor. “Les portefaix marseillais: crise, declin, survivances”. *Provence Historique*, v. 2, 1962, pp. 363-97 [agradeço a Malu Gitahy por ter fornecido esse artigo].

Mas a categoria estava dividida. Para os “antigrevistas”, um grupo pretendia “arrastar a corporação a uma greve inoportuna” e, em 16 de janeiro de 1926, houve um dramático conflito na sede da Sociedade, quando centenas de estivadores reuniam-se para deliberar sobre a proposta do Centro de Navegação de redução salarial. Cerca de setecentos associados concordaram com a proposta, mas alguns desejavam levar a categoria a uma paralisação geral nos navios. O advogado Antonio Feliciano assim se referiu ao anticlímax dos conflitos sangrentos na sede da Sociedade:

“lá estava grande número de associados. Discutiam sobre o assunto de interesse geral. Eis que de repente a discussão toma uma temperatura mais elevada e a reunião transformou-se numa saraivada de pancadaria. Eram vozes que se elevavam dando a idéia de tumulto; eram cadeiras que voavam visando as cabeças dos oposicionistas; eram tábuas que arrancadas atravessavam o espaço. (...) Trata-se, pois, de um conflito armado entre os situacionistas e os dissidentes na Sociedade dos Estivadores”.⁷³

Os mencionados dissidentes foram acusados por diversas testemunhas de dar início às agressões. Enquanto vários estivadores tentavam expulsá-los do recinto, Manzzini Batista sacou um revólver e disparou contra três colegas, que “escaparam milagrosamente”; em seguida, Firmino de Freitas esfaqueou Marcolino de Lima no ventre, enquanto Gaspar Cannas ameaçava outros de morte. Mas alegando legítima defesa, o Júri absolveu os agressores.⁷⁴ Entretanto, a Sociedade não teve a mesma sorte e foi fechada pelo delegado de Polícia sob o

⁷³ AGFCS. Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal. Tribunal do Júri da Comarca de Santos. *Processo contra Manoel Gaspar Cannas, Manoel Mazzini Baptista e Firmino José de Freitas*, n.º 1.511, caixa 124, 1926.

⁷⁴ *Ibid*; “Grave conflito na Sociedade Beneficente dos Trabalhadores de Carga e Descarga”. *Comércio de Santos*, 17/1/1926; “A sangrenta desordem ocorrida na Sociedade dos Estivadores”. *Gazeta do Povo*, 18/1/1926; “Um grave conflito na sede dos estivadores”. *A Tribuna*, 17/1/1926.

argumento de que na estiva trabalhavam homens “brutos e geralmente afeitos ao mal”.⁷⁵

Segundo os comunistas, depois do sangrento conflito a Sociedade entrou em “completa desorganização”, a maioria dos associados deixou de pagar suas cotizações, o “burocratismo” tomou conta da diretoria e a imposição do *closed shop* foi anulada.⁷⁶ Por cinco anos os estivadores permaneceram em um profundo estado de marasmo, sem conseguir retomar os avanços verificados justamente nos duros anos do governo Arthur Bernardes. Encontrando terreno livre, nos anos seguintes a Companhia Docas avançou mais alguns palmos no setor, matriculando seus empregados “em grande número” na Capitania dos Portos para que os mesmos pudessem ingressar nos porões dos navios.⁷⁷ A crise de 1929, por fim, embalou o acalentado sonho da Companhia de abarcar todo o serviço de estiva.

Os efeitos da crise foram deletérios para os trabalhadores de inúmeros portos. O aumento do exército industrial de reserva fez a parede assemelhar-se a um verdadeiro “mercado de escravos”.⁷⁸ No Brasil, as restrições de crédito e a baixa cambial determinadas pelo governo reduziram drasticamente a importação e, conseqüentemente, a renda da Companhia Docas, que dependia, sobremaneira, do tráfego importador.⁷⁹ A margem de lucros das companhias de navegação, por sua vez, quase desapareceu, levando-as em vários países a uma crescente intolerância à organização dos trabalhadores, mesmo onde havia uma história de

⁷⁵ Palácio da Polícia de Santos. Setor de Protocolo. Ofício n.º 189 do delegado regional de Polícia ao chefe de Polícia de São Paulo, 26/22/1926.

⁷⁶ AEL. Arquivos da Internacional Comunista em Moscou. *Movimento sindical em Santos*, outubro de 1926, microfilme do rolo 3. Em maio, foi eleita nova diretoria, mas a mesma não parece ter tido qualquer efetividade. “Sociedade Beneficente dos Trabalhadores de Carga e Descarga do Porto de Santos”. *O Solidário*, 1/5/1926.

⁷⁷ Codesp. MP. Ofício IG-35.05 de Ismael de Souza ao capitão dos portos do estado de São Paulo, Capitão Américo Ferraz e Castro. Santos, 28/10 e 4/11/1927.

⁷⁸ Kimeldorf, “Sources of working-class insurgency”, *op. cit.*, p. 11.

⁷⁹ Em 1930, o porto movimentou cerca de 600 mil toneladas a menos em relação a 1929; nos dois anos seguintes, a queda foi ainda mais acentuada, sobretudo em 1932, quando o porto foi bloqueado por três meses em razão da revolução constitucionalista; mesmo com a recuperação do tráfego no biênio de 1933-34, nesse último ano se verificou uma movimentação geral de cargas inferior a 1929 (quase 500 mil toneladas a menos). Cf. Relatórios anuais da diretoria da empresa de 1931 a 1935.

conciliatórias relações entre capital-trabalho e em que os sindicatos adotavam uma linha moderada.⁸⁰

Os estivadores tiveram de lutar em duas frentes: contra os avanços da CDS e a rearticulação dos armadores que favoreciam as pretensões expansionistas daquela empresa. Se nos anos 1920 as companhias de navegação dividiram-se entre requisitar os serviços à CDS e aos trabalhadores avulsos, em 1930 a maior parte delas estava disposta a “colaborar” com o “Polvo”. De setembro a dezembro de 1930, a empresa empregou uma média de 800 homens na estiva.⁸¹ Segundo um estivador, a CDS tinha estendido seus tentáculos no setor “a tal ponto de, ultimamente, ficar com quase todo o trabalho que cerca de 1.800 homens vinham realizando”. Além disso, não precisava de contratar novos operários, uma vez que utilizava seu próprio pessoal que, simultaneamente, tinha duas matrículas profissionais: uma terrestre e outra marítima.⁸²

Guilherme Guinle apresentou diversas explicações sobre a preferência das Companhias de Navegação em oferecerem a estiva à CDS. O fator mais destacado pelo diretor da empresa era a eficiência da produção e os baixos custos advindos da centralização da atividade de carga e descarga. Buscando refutar acusações relativas a “lucro sensível e desejos monopolistas” por parte da empresa, Guinle oferecia sua “palavra de honra de que jamais pleitearei a preferência dos trabalhos de carga e descarga para as Docas”. Mas para não deixar pairar qualquer dúvida sobre suas intenções, acrescentou: “não devo também recusá-los”.⁸³ E para não deixar transparecer qualquer interesse particularista, sublinhou: “tenho interesses não pequenos, ligados aos da Nação”.⁸⁴

Os armadores, por sua vez, utilizavam os mesmos argumentos para explicar sua preferência pelos serviços prestados pela Companhia Docas. Referindo-se à “muito grave crise mundial das empresas de

⁸⁰ Kimeldorf, *Reds or rackets?*, op. cit., pp. 55-6.

⁸¹ “Companhia Docas de Santos”. *Praça de Santos*, 21/12/1930; “Na febre das Docas santista”. *Praça de Santos*, 10/12/1930.

⁸² “A questão da estiva”. *A Tribuna*, 18/12/1930.

⁸³ Guinle, Guilherme. “Companhia Docas de Santos. Ao comércio de Santos, à navegação e ao público”. *Praça de Santos*, 18/12/1930.

⁸⁴ “A questão da estiva”. *Praça de Santos*, 20/12/1930.

transportes marítimos”, W. Marshall, secretário do Centro de Navegação, alto funcionário e “representante dos mais famosos armadores do mundo”, a britânica Royal Mail, afirmou que

“se as Docas abandonarem a estiva é um desastre para o Estado de São Paulo. Tal gesto determinará prejuízo de milhares de contos. Todas as companhias de navegação, mesmo aquelas que mantêm serviços particulares de estiva, pensam assim. (...) Temos um serviço perfeito dirigido por uma companhia idônea que honra o Brasil e não encontra rival na Sul América. Em nada dependemos da Docas de Santos, mas temos obrigação de lhe prestar justiça”.

Para corroborar seu ponto de vista, Marshall exemplifica o que se deu com o navio H. Monarch, da Royal Mail: tendo entrado em 16 de dezembro e saído na madrugada do dia 17, a estiva particular “nos custou o dobro do que pagaríamos se a Docas fizesse a descarga”. Neste sentido, “por que desorganizar, com um monopólio [sindical], o que hoje é livre e perfeito”?⁸⁵

Mas a posição dos armadores expressava-se melhor na sua luta para alterar a situação reinante na estiva carioca, onde pretendiam criar o “regime de trabalho livre” e, assim, eliminar o tradicional *closed shop* no porto do Rio de Janeiro. Segundo eles, caberia às agências engajar “os operários que julgarem mais capazes, independente da filiação destes a qualquer associação”. Mas suas aspirações não limitavam-se ao *open shop*: era preciso eliminar também o controle sindical na definição das regras que regulavam as condições em que o trabalho deveria se realizar. Exigiam do governo, portanto,

“liberdade, para os agentes, de organizar os ternos com o número de homens que for necessário ao serviço, acabando-se com a anomalia, imposta pela União dos Estivadores, de turmas fixas de 14 homens dos quais apenas 8 trabalham de modo efetivo”.⁸⁶

⁸⁵ “A questão da estiva no porto de Santos”. *Praça de Santos*, 24/12/1930 [grifo meu].

⁸⁶ *Idem*, 23/12/1930 [grifo meu].

Mas como reagiam os estivadores a essa conjunção de interesses (em geral díspares) entre porto e navio? Contra a concorrência da Companhia, os estivadores avulsos salientavam que

“dando-se a ela o direito de contratar serviços de estiva, a situação permanecerá inalterada [referência ao desemprego], dada a circunstância de ninguém poder lutar contra ela, não só por suas reservas financeiras, como também por sua condição de senhora dos serviços portuários.”⁸⁷

Exigiam, assim, “reintegração no serviço que vínhamos fazendo há anos com eficiência”. Como? Primeiro, “proibindo a Companhia Docas de contratar e realizar serviço de estiva”. Segundo, “realizando sob nossa responsabilidade e direção todos os serviços de estiva”.⁸⁸ Assim colocadas em tão clara simetria, ambas as aspirações implicavam no poder de somar o sindicato no controle do mercado de trabalho. Ao contrário do que ocorreu em meados dos anos 1920, tratava-se agora de instituir completamente o *closed shop* por meio da eliminação da concorrência imposta pela CDS.

Porém, o momento era pouco alvissareiro. Em diversos portos, a crise de 1929 resultou em aceleração do ritmo de trabalho, desemprego, esvaziamento do controle da contratação da mão-de-obra pelos sindicatos e concentrados esforços patronais para centralizar a indústria portuária em órgãos destinados a criar um corpo permanente de trabalhadores. Mas os estivadores de Santos retomaram antigas aspirações, dando início a um forte e coeso movimento em direção à conquista e solidificação de uma das mais extraordinárias e duradouras experiências de controle dos trabalhadores na história do movimento operário brasileiro. Para entendermos como isso se tornou possível, faz-se necessário acompanharmos os esforços dos estivadores para atualizar antigas demandas no pós-1930.

⁸⁷ “Os serviços de carga no porto de Santos”. *Praça de Santos*, 17/12/1930.

⁸⁸ *Praça de Santos*, 17, 18 e 19/12/1930.

5. A conquista do *closed shop*

Entusiasmados com a vitória da Aliança Liberal, em outubro de 1930, e interpretando-a como sinal verde à liberdade do movimento operário e sindical, trabalhadores que fizeram parte do sindicato nos anos 1920, entre outros, fundaram o Centro dos Estivadores de Santos em novembro de 1930.⁸⁹ O sindicato, inicialmente, instalou-se na modesta sede do grupo carnavalesco “Foliões Santistas”.⁹⁰ Mas muito menos modestas eram as aspirações dos estivadores que, imediatamente, se lançaram na luta pela conquista do *closed shop* e eliminação dos serviços de estiva oferecidos pela Companhia Docas.

No início de dezembro de 1930 começou a “queda de braços” entre a empresa, acusada de “haver tomado a si todo o encargo da estiva” há mais de um mês, e o Centro dos Estivadores, que tentava reconquistar a chamada “estiva particular”.⁹¹ O caso logo se converteu em grande tensão e foi diretamente encaminhado ao interventor do Estado de São Paulo, o coronel João Alberto, destacada liderança no comando militar da revolução de 1930 e que, ao longo de sua breve interventoria, foi visto como um governante sensível em relação à “questão social”.⁹² Otimista e aparentando sintonia com os novos tempos, para Guilherme Guinle “tudo se resolverá dentro do espírito da Revolução Brasileira”.⁹³

Esse espírito foi definido pelo delegado regional de Polícia que, a mando de João Alberto, intercedia nas negociações:

⁸⁹ “Organização sindical dos estivadores”. *Praça de Santos*, 24/11/1930. O impacto da revolução de 1930 entre os estivadores e as relações do Centro com o Governo Provisório serão analisados no capítulo 8.

⁹⁰ AGFCS. Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal. Tribunal do Júri da Comarca de Santos. *Processo contra Antônio André Carijo*, n.º 2.587, caixa 208, 1931. Accacio Augusto Ramos e Carlos Fish Rodrigues haviam sido, respectivamente, presidente e primeiro-secretário da Sociedade Beneficente em 1924 e 1925. Foi possível identificar que, entre os novos diretores, alguns tinham longa experiência no trabalho de estiva. O tesoureiro Rogério Perez trabalhava no setor desde 1904 e Antônio André Carijo (Navalhada) desde 1915.

⁹¹ “Os serviços de carga e descarga no porto de Santos”. *Praça de Santos*, 17/12/1930.

⁹² Cf. Borges, Vavy Pacheco. *Tenentismo e revolução brasileira*. São Paulo, Brasiliense, 1992, p. 36.

⁹³ *A Tribuna*, 17/12/1930; *Praça de Santos*, 18, 20 e 23/12/1930.

“se, como se pretendia, déssemos ao Sindicato dos Estivadores a organização e distribuição das tarefas de carga e descarga de vapores, iríamos contra princípios estruturais da democracia liberal que a Revolução implantou”.⁹⁴

Mas nem tudo se resumia a espíritos e princípios. Era preciso pressão política. Sem a presença de representantes dos estivadores, reuniram-se com João Alberto os dirigentes do Centro de Navegação e da Companhia Docas, além do diretor da Repartição Geral do Trabalho, Heitor Lobato Valle. Das confabulações desse grupo resultou um “acordo” cujas cláusulas eram inteiramente desfavoráveis aos estivadores.

A primeira definia ser “livre a estiva de Santos”; a segunda logo explicava tal definição: “sendo livre, pode a Companhia Docas executá-la”. A terceira oferecia aos estivadores particulares as sobras do mercado de trabalho: “caso a CDS não encontre empregados para efetuar o serviço, ficam os agentes das Companhias de Navegação autorizadas a contratar os estivadores que bem entenderem”. Entretanto, se essa determinação dava margem ao sindicato para reivindicar o domínio de parcela do mercado de trabalho, outra cláusula eliminava essa pretensão. “Por questão de idoneidade comercial”, os agentes de navegação deveriam contratar os trabalhadores “por intermédio dos empreiteiros que possam indenizar avarias e roubos a bordo” (o que não poderia ser feito por um pequeno sindicato com sede nos “Foliões Santistas”).

Além disso, em um mercado de trabalho tradicionalmente marcado pela competição e que, por isso, forçava os sindicatos a limitar o número de candidatos no ingresso da profissão, o acordo atribuía à Capitania dos Portos definir tal limitação: seriam concedidas matrículas a apenas mil homens, de acordo com o prontuário fornecido pela Polícia Marítima, “apresentando os de melhor conduta e os mais antigos no serviço.” Aos excedentes ou “não aproveitados” restava a promessa de, após inscritos na polícia, aguardarem a “preferência em outros serviços que, dentro de breves dias, serão iniciados”. O sindicato, por sua vez, era assim contemplado: deveria “esforçar-se para que não seja perturbado o

⁹⁴ *Praça de Santos*, 20/12/1930.

serviço da Docas, uma vez que ela tenha pessoal para o fazer". Por fim, tratava-se de assegurar as condições do acordo: "a polícia garantirá esse serviço, impedindo qualquer ameaça de perturbação."⁹⁵

Observamos que a balança pendeu desfavoravelmente para os trabalhadores nos acordos definidos com a chancela do governo estadual. Os estivadores manifestaram pronto descontentamento e, sem tergiversar, alegaram que o objetivo do sindicato cingia-se à necessidade de exercer o controle exclusivo do trabalho. Isso implicava na eliminação da interferência da CDS e da intermediação dos empreiteiros na contratação da mão-de-obra, que deveria ser requisitada diretamente pelo Centro junto às companhias de navegação.⁹⁶

O descontentamento estendia-se ainda ao limite de mil homens matriculados na Capitania dos Portos, uma vez que seriam necessários de 1.800 a 2.400 trabalhadores, pois os serviços desdobravam-se em jornadas diurna e noturna. Ou seja, o limite imposto fundamentava-se visivelmente no número de empregados da CDS que faziam o serviço de estiva, sujeitos a baixos salários e longas jornadas de trabalho.⁹⁷ Mas havia, certamente, outra razão para essa insatisfação. A preferência dada "aos mais antigos" impunha obstáculos à política dos fundadores do Centro que, por suas mãos, pretendiam colocar na estiva centenas de recém-chegados à cidade ávidos de emprego e que, mais tarde, não deixaram de oferecer seu reconhecimento e gratidão. Afinal, como vimos no capítulo anterior, foram esses "novatos" que formaram as bases da política de favoritismos levada a efeito por uma parcela de dirigentes do Centro.

Os diretores do sindicato solicitaram "audiência especial" com o interventor para "provar" que ele teria se baseado em "informações inexatas".⁹⁸ Mas os estivadores não se limitaram ao método do diálogo com as autoridades: partiram para a confrontação direta. Nas palavras de

⁹⁵ "A questão da estiva em Santos"; "Está em Santos o coronel João Alberto". *A Tribuna*, 16 e 17/12/1930.

⁹⁶ No Rio de Janeiro, essa pretensão da categoria de se relacionar diretamente com o mercado, contratando eles mesmos a carga e a descarga dos navios, já se esboçava desde 1903. Cf. Velasco e Cruz, *Virando o jogo*, op. cit., p. 248.

⁹⁷ "Centro dos Estivadores de Santos". *A Tribuna*, 20/12/1930; "Os serviços de estiva no Porto de Santos". *Praça de Santos*, 18/12/1930.

⁹⁸ *Ibid.*

Guilherme Guinle, passaram a “fazer pressão sobre o pessoal da Companhia, postando-se em grande número junto aos navios, de modo a atemorizar aqueles que desejam trabalhar”.⁹⁹ Se a intimidação trouxe resultados positivos para o Centro, foi na verdade, na expressão de Oswaldo Pacheco, futuro líder comunista da estiva, “o milagre da solidariedade” o fator decisivo dos rumos do conflito.¹⁰⁰

Ao contrário de haver confronto entre estivadores e doqueiros, estes solidarizaram-se com seus colegas. Em 16 de dezembro, os empregados da Companhia Docas se recusaram a fazer o serviço de estiva em três vapores que estavam inicialmente subordinados a essa empresa. No dia seguinte, o Centro dos Estivadores distribuiu os trabalhos em outros 12 navios para 350 de seus associados. No dia 19, os estivadores da CDS decidiram em assembléia, por unanimidade, “que se mantivesse a situação atual”, ou seja, reiterar o movimento de solidariedade.¹⁰¹

A temperatura dos conflitos no porto aumentou sensivelmente e, no dia 18, o cais amanheceu “em pé de guerra”. Soldados de armas embaladas e numerosos agentes faziam o policiamento, enquanto os estivadores, em “atitude serena”, enviaram telegrama ao general Miguel Costa, então secretário da Segurança Pública, protestando contra “exibição força policial realizada hoje docas”.¹⁰² Interessado em aproximar-se dos trabalhadores organizados, Miguel Costa foi pessoalmente a Santos, “mandou recolher imediatamente os soldados” e ordenou o ingresso dos trabalhadores nos navios.¹⁰³ Tinha início triunfal o miguelismo na estiva santista.

⁹⁹ Guinle, Guilherme. “Companhia Docas de Santos. Ao comércio de Santos, à navegação e ao público”. *Praça de Santos*, 18/12/1930.

¹⁰⁰ Depoimento concedido no evento “Memória sindical da Baixada Santista”, promovido pela Faculdade de Filosofia de Santos (Unisantos), em 17/5/1990 [evento gravado pelo autor].

¹⁰¹ “Os serviços de carga no porto de Santos”; “A questão da estiva”. *Praça de Santos*, 17 e 20/12/1930; “A questão da estiva em Santos”. *A Tribuna*, 18/12/1930.

¹⁰² “Os serviços de estiva no porto de Santos”. *Praça de Santos*, 18/12/1930.

¹⁰³ Comissão Constituinte das Comemorações do Centenário Natalício do General Miguel Costa. *Ligeiros traços da biografia do General Miguel Costa*, s.d. [texto datilografado], p. 19; *Diário da Manhã*, 19/3/32; Sarti, Ingrid. *O porto vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1981, p. 94.

Os significados da intervenção de Miguel Costa serão abordados em outro momento. Cabe por enquanto assinalar que sua interferência surtiu efeitos imediatos. Como declarou Guilherme Guinle, desde o início de 1931, sua empresa “foi forçada a suspender a execução do serviço de estiva, que passou a ser feito por empreiteiros com estivadores a ela estranhos”, deixando estiva e capatazias (serviços de docas executados em terra) “de ter direção única”. Mesmo sem que nenhuma cláusula contratual o permitisse, o Centro dos Estivadores, pelo “uso da violência”, tornou-se o exclusivo fornecedor da mão-de-obra: somente os sindicalizados teriam direito de ingressar nos navios.¹⁰⁴

Apesar da “colaboração” das companhias de navegação com a CDS, mais uma vez o “fator tempo”, sempre presente nos cálculos dos armadores, contribuiu para a vitória dos estivadores. Segundo Guinle,

“não interessa ao armador opor resistência às crescentes exigências da estiva. Sua preocupação limita-se, apenas, ao rápido desembarço das mercadorias, pois ele transfere seu custo ao embarcador ou recebedor”.¹⁰⁵

Mas o êxito do Centro contou também com um importante fator político, ou seja, a aproximação com o general Miguel Costa, cuja intervenção no caso deu condições de sobrevivência ao sindicato para que ele pudesse implementar o *closed shop*.

Era preciso, porém, ajustar legalmente uma situação que se impunha pelos fatos, institucionalizando ou reformulando o que se definia na prática. Sob pressão do sindicato, João Alberto ordenou que o delegado regional de Polícia de Santos providenciasse um novo acordo, estabelecido em fevereiro de 1931. Uma de suas disposições dava aos estivadores uma vitória parcial, mas importante: “nenhuma Companhia ou Empresa poderá ter seção especializada de estiva”. Etribado mais uma vez nos “princípios da democracia liberal que a Revolução implantou”, o delegado assim justificou essa decisão: “se consentíssemos à Companhia Docas a formação de corpo especial de estiva, ela usaria dos seus empregados e os estivadores teriam pouquíssimo trabalho”. Essa afirmação era o

¹⁰⁴ Guinle, Guilherme. *Projeto de regulamento do serviço de estiva*, op. cit., p. 38.

¹⁰⁵ Citado em Barros, Geraldo M. *Guilherme Guinle 1882-1960*. Rio de Janeiro, Agir, 1982, p. 120

reconhecimento explícito de um argumento sempre invocado pelos estivadores e foi formulada quase nos mesmos termos utilizados por eles.

Obviamente, à CDS não agradou essa decisão, pois mantinha o propósito de continuar empregando seus operários de capatazias nos navios, utilizando um “corpo especial de estivadores seus absolutamente alheios à associação de classe”. Contudo, se os mesmos “princípios liberais” inspiraram essa medida, por outro lado valiam para evitar o *closed shop*. Seus termos estabeleciam que

“haverá liberdade completa no trabalho do serviço de estiva deste porto de Santos, podendo os contramestres escolhidos pelas Agências de Vapores, companhias ou empreiteiros contratantes de estiva, engajar os operários que julgarem mais capazes, independentemente da filiação destes a qualquer Associação”.

O Centro dos Estivadores, entretanto, asseverava que

“para tudo entrar nos eixos, queremos que o serviço da estiva seja exclusivamente feito por trabalhadores pertencentes ao nosso sindicato e que a Docas deixe de perseguir os trabalhadores do Centro, com cujos serviços os agentes das companhias de navegação estão satisfeitos”.¹⁰⁶

Para os estivadores, deter o controle absoluto do mercado de trabalho era uma condição, senão suficiente, ao menos necessária para o exercício do controle do processo de trabalho. Por isso, o Centro não questionou a tabela de salários e a respectiva jornada de trabalho fixada no acordo de fevereiro de 1931, que mantinha a diária de 12\$000. Não apresentou também nenhuma reclamação quanto às cláusulas relativas aos temas que, tradicionalmente, mobilizavam com frequência os sindicatos da categoria em diferentes portos: o tamanho dos “ternos”, a quantidade de carga nas lingadas, a distribuição dos serviços e o modo pelo qual o trabalho deveria ser realizado. Tais temas eram prerrogativas

¹⁰⁶ “Os serviços de estiva no porto de Santos”. *A Tribuna*, 12/2/1931; “Paralisarão os serviços do porto de Santos?” *Praça de Santos*, 12/2/1931.

exclusivas dos prepostos dos armadores. Assim, o acordo de 1931 determinava que

“o efetivo de cada turma será calculado pelo contramestre em face do serviço a executar;

“as lingadas serão feitas conforme as instruções transmitidas aos contramestres pelos encarregados de serviço de bordo, tendo em vista o desenvolvimento do trabalho e a força física do trabalhador;

“todo trabalho será feito de acordo com as ordens do contramestre”.

Por fim, era prerrogativa ainda dos régulos dos empregadores uma das questões mais delicadas para os estivadores, que buscavam diminuir a competição na parede e oferecer eqüitativas oportunidades de trabalho: “caberá aos contramestres a distribuição dos serviços e a escala dos estivadores na ocasião de sua entrada a bordo”.

Como o sindicato já tinha muitos problemas a resolver, esses temas seriam alvo de lutas posteriores. Era preciso antes negociar com os “tenentes do Governo Revolucionário” de São Paulo o controle da contratação da força de trabalho, que deveria ser reconhecido pelo governo. Se o *closed shop* já se impunha na prática, tratava-se porém de uma experiência ainda incipiente que dependia fundamentalmente da organização e da força permanente da categoria para mantê-la. Mas os dois anos seguintes foram marcados pela forte crise de trabalho e por acirrados conflitos no Centro dos Estivadores, imobilizando o poder da categoria para negociar com os empregadores.

Mas é provável que, cotidianamente, ocorressem desavenças por questões relativas ao processo de trabalho dentro dos navios, particularmente quanto à composição dos ternos, dimensão física das cargas lingadas, segurança no trabalho e taxas remunerativas de acordo com os tipos de cargas movimentadas. Essas “pequenas” e cotidianas escaramuças evidenciam-se no minucioso “Contrato para o Serviço de Estiva no Porto de Santos”, acordado em abril de 1933 entre Centro dos Estivadores, contratantes de estiva, Centro dos Empreiteiros e Centro de Navegação Transatlântica de Santos.

Trata-se de um volumoso documento contendo 41 cláusulas sobre os mais diversos detalhes referentes às condições e ao processo de trabalho. Pela primeira vez, os estivadores instituíram legalmente as regras que definiam a maneira pela qual o trabalho deveria ser realizado. Assim, tais regras não seriam mais prerrogativas exclusivas dos contramestres, aos quais caberia, pelo contrário, o respeito e a observância das cláusulas em vigor.

A composição dos ternos passaria a ser rigorosamente definida de acordo com a natureza das mercadorias e o tipo de equipamentos necessários às operações a serem realizadas. Assim como essa definição visava reduzir a intensificação do trabalho, não menos importante foi a cláusula que estabelecia limites de peso nas lingadas de cerca de 20 diferentes tipos de mercadorias. Quanto à facilitação das atividades e à segurança no trabalho, o contrato obrigava as empresas de navegação e empreiteiros a fornecerem todo “aparelhamento necessário ao serviço e indispensável à saúde e segurança do trabalhador”. As diferentes espécies de carga foram minuciosamente classificadas, sendo fixadas as respectivas taxas remunerativas que incidiam sobre cada uma delas e o limite de horas trabalhadas conforme a natureza das cargas e das operações.¹⁰⁷

Para os empregadores, essas medidas podiam significar o reconhecimento do poder do sindicato e dos operários que, na prática, vinham tentando impor “um dia justo de trabalho por um pagamento justo”.¹⁰⁸ Mas o reconhecimento desse poder pelos patrões era também o resultado de seu interesse em minimizar pequenas paralisações e atrasos no decorrer do trabalho, motivados pela ausência de garantias contratuais que regulassem o ritmo e a intensidade do trabalho nos navios. A inexistência, por exemplo, da fixação de taxas específicas para “cargas especiais” ou para serviço realizado em domingos e feriados, podia resultar na falta de candidatos para operar em cargas ou em dias não atrativos,

¹⁰⁷ “Contrato para o serviço de estiva no porto de Santos”. *Diário da Manhã*, 26, 27 e 28/4/1933.

¹⁰⁸ No porto norte-americano de São Francisco, na década de 1930, o compromisso se traduzia na expressão *fair day's work/fair day's pay*. Mills, Herb and Wellman, David. “Contractually sanctioned job actions and workers' control: the case of San Francisco longshoremen”. *Labor History*, nº 28, primavera de 1987.

levando os empregadores a negociarem com os operários no momento imediatamente prévio à execução dos serviços.¹⁰⁹

O alcance do acordo de 1933 foi, sem dúvida, extraordinário para a consolidação do poder do sindicato no processo de trabalho, pois lhe era atribuída a função de fiscalizar os serviços, autorizando-o a apresentar queixas no Ministério do Trabalho “para que faça cumprir o presente regulamento”.¹¹⁰

6. “Para que servem os patrões?”

O acordo foi ainda mais longe: permitia ao sindicato contratar os serviços diretamente no mercado. Em outros termos, o Centro podia tornar-se “firma contratante de estiva”, o que lhe dava o direito de “contratar diretamente os serviços profissionais de seus associados com particulares ou Empresas de Navegação”, sem recorrer às firmas intermediárias (empreiteiros de estiva). Estes operavam no mercado de trabalho como prepostos dos armadores, tendo a única incumbência de oferecer o aparelhamento indispensável à realização dos serviços, requisitar ao sindicato o número de trabalhadores necessário na carga e descarga de um navio, além de escolher os contramestres que deveriam fazer a escala da mão-de-obra na parede e dirigir o trabalho nos navios por meio dos contramestres auxiliares (responsáveis pelas operações executadas no convés e nos porões dos vapores). Tais firmas movimentavam elevado capital, proporcionando-lhes considerável margem de lucros.

¹⁰⁹ Mesmo quando já estava ainda mais sofisticada a regulamentação de tais serviços, não parecia incomum a ausência de trabalhadores em operações pouco “nobres”. Em 1943, por exemplo, houve um conflito entre um contramestre e o fiscal do sindicato, motivado por falta de pessoal na estiva de carvão em um domingo à noite, serviço “sempre recusado pelos estivadores sindicalizados, que pretendem estivar sempre mercadoria limpa e rendosa.” O trabalho tardou a ter início porque não era possível formar dois ternos com 12 homens cada um, o que deu origem a um conflito sangrento, pois o contramestre pretendia que os poucos estivadores que se apresentaram na parede ingressassem no *Cisne Branco* e no *Guaracemar*. AGFCS. Juízo de Direito da Segunda Vara Criminal. Tribunal do Juri da Comarca de Santos. *Processo contra Antônio André Carijo*, n.º 11.663, caixa 109, 1943.

¹¹⁰ *Diário da Manhã*, 26 a 28/4/1933.

Essa conquista sem paralelo traduz o orgulho de “operários sem patrões”: não trabalhar para ninguém, mas “por si e para si mesmos”.¹¹¹ Desde 1931, o sindicato lutava por esse objetivo, argumentando que se o trabalho lhe fosse oferecido diretamente pelas agências de navegação poderia aumentar os salários dos seus associados, sem maiores ônus para os armadores. Segundo o Centro, havia em Santos intermediários recebendo “extraordinários lucros”, “magnatas com automóveis de luxo, palacetes de alto preço, que vivem folgadoamente trazendo a ruína dos operários”.¹¹²

Essa questão tomou grande vulto no porto de Santos. O direito de escolha dos operários por parte dos empreiteiros originou nos primeiros anos da década de 1930 “não pequenas desinteligências entre as duas partes”.¹¹³ Informações do Deops corroboram essa observação, pois, em 1932,

“elementos perigosos da estiva (...) andam tramando a eliminação dos empreiteiros Brasiluzo Lopes, José Pereira Carolo e Antonio Domingues Pinto. (...)”

“Eles alegam que pretendem eliminar (assassinar) as pessoas mencionadas porque querem tirar o serviço de descarga de navios, que é feito pelos estivadores, para entregar à Companhia Docas”.¹¹⁴

Tais pressões e argumentos de que a “estiva direta” reduziria os custos das operações de estiva não deixaram de surtir efeitos favoráveis aos trabalhadores e seu sindicato. Em 1934, o Centro fez valer a prerrogativa do acordo de 1933 e assinou um contrato com o Lloyd Brasileiro estabelecendo que todas as operações a bordo dos navios seriam executadas diretamente por seus associados, sendo abolida a

¹¹¹ Sobre essa questão no porto carioca, cf. Velasco e Cruz, *op. cit.*, capítulo 7.

¹¹² “A estiva da banana”. *Praça de Santos*, 8/8/1932.

¹¹³ “A questão dos estivadores está em vias de solução”. *Diário da Manhã*, 19/4/1933.

¹¹⁴ Aesp. Setor Deops. Gabinete de Investigações. São Paulo, 27/2/1932. *Prontuário* 561, vol. 1.

intermediação dos empreiteiros.¹¹⁵ Mas a experiência coroada com maior êxito foi a “estivagem direta” da banana, conquistada em 1934, quando essa mercadoria ocupava, depois do café, o segundo lugar na pauta de exportações do porto de Santos (10,93%).¹¹⁶

Essa conquista não foi facilmente alcançada e, embora tivesse durado seis anos, não menos difícil era mantê-la. Os exportadores de banana não estavam inicialmente dispostos a eliminar a interferência dos contratantes de estiva, responsáveis pela execução e segurança dos serviços. Alegavam que o Centro não encontrava-se organizado legalmente como uma firma do setor; não dispondo assim de capital e “responsabilidade”, o sindicato levaria a exportação da mercadoria à “completa desorganização”.¹¹⁷

O Centro dos Estivadores, contudo, pretendia demonstrar que, antes de responsabilidade e capital, ele detinha a força de trabalho, sem a qual a exportação da mercadoria não chegaria a seu termo. Segundo Guilherme Guinle relatou mais tarde,

“por um golpe de força, em 1934, em dia que havia grande quantidade de bananas cortadas, para embarcar, o sindicato negou-se a fornecer a mão de obra aos empreiteiros da estiva dessa fruta, declarando que o próprio sindicato tomaria a si o serviço.

“Na iminência de perder o carregamento, os exportadores entraram em acordo com o sindicato, a quem entregaram o serviço de estiva.”¹¹⁸

Na medida em que os estivadores são vistos como operários dissolutos, corporativos e dados à prática do “corpo mole”, cabia ao Centro desafiar o argumento de que as firmas intermediárias eram uma garantia de eficiência no trabalho, salvaguardada por seus contramestres, sem os

¹¹⁵ Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro. “Edital de concorrência pública”; “A estiva do Lloyd Brasileiro no porto de Santos”. *Diário da Manhã*, 11/1 e 10/2/1934.

¹¹⁶ Companhia Docas de Santos. *Relatório apresentado à assembléia geral ordinária de 30 de abril de 1935 pela diretoria*. Rio de Janeiro, Tipografia Jornal do Comércio, 1935, p. 29.

¹¹⁷ “Os estivadores de banana e os contratantes do serviço”. *Diário da Manhã*, 29/12/1933.

quais os interesses dos armadores dependeriam da boa vontade dos operários sindicalizados. Com efeito, a estivagem direta da banana pelo sindicato passou a ser alardeada, nos anos seguintes, como uma experiência coroada de sucesso. Além da organização, o serviço era executado com grande vantagem para os armadores em face da redução dos custos.¹¹⁹ O próprio Guilherme Guinle rendeu-se ao fato de que “o preço ajustado, por cacho de banana, foi inferior ao que era pago aos antigos empreiteiros”.¹²⁰

Talvez convencido disso e, por considerar que os sindicatos deveriam ser órgão de colaboração com o poder público, uma vez que os portos são um setor sensível da economia nacional, Getúlio Vargas assinou em 1939 um anteprojeto que, em suas linhas iniciais, concluía:

“pelo estudo a que procedeu o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, está provado que o serviço de estiva, quando contratado diretamente entre as empresas de navegação e os sindicatos de estivadores, traz reais vantagens, quer para o desenvolvimento da exportação, quer para a própria navegação”.

Além disso, o *closed shop* era pela primeira vez oficialmente reconhecido pelo governo:

“Art. 1º - os serviços de estiva nos portos da República serão executados sempre sob a responsabilidade dos sindicatos profissionais devidamente reconhecidos pelo Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, mediante contrato com as empresas de navegação”.

Art. 2º. - “Para os efeitos do artigo anterior, é vedada às empresas de navegação, ou seus representantes, a admissão nos trabalhos de estiva, da interferência de

¹¹⁸ Guinle, Guilherme. *Projeto de regulamento do serviço de estiva*, op.cit., pp. 15-6.

¹¹⁹ “Os serviços da estiva da banana do porto de Santos”. *Correio de Santos*, 17/3/1936; “Centro dos Estivadores de Santos”. *O Diário*, 13/8/1936; “Nacionalização da estiva”. *O Radical*, 27/5/1938.

¹²⁰ Guinle, op. cit., p. 16.

elementos estranhos aos sindicatos profissionais de estivadores”.¹²¹

Portanto, o anteprojeto entregava definitivamente aos sindicatos a contratação e escalção da mão-de-obra e o próprio serviço de estiva em sua totalidade. Além do trabalho do operário, esse serviço comportava o suprimento de aparelhos indispensáveis ao serviço, a direção e a responsabilidade do mesmo, funções que cabiam até então aos representantes dos armadores (agências de navegação e contratantes de estiva).

Além de cortejar os trabalhadores com a legislação trabalhista, o que teria levado Getúlio Vargas a estabelecer cláusulas tão radicais e nada usuais na história da disciplina do trabalho industrial? Em entrevista concedida à imprensa, o presidente da República afirmou que o decreto,

“ao entrar em vigor, jamais poderia ofender os direitos e interesses de quaisquer estivadores do Brasil, mesmo porque seu objetivo fora a supressão dos intermediários e a conseqüente redução do preço dos fretes, encarecidos por aqueles contratantes de estiva”.¹²²

Talvez tivessem chegado a Vargas cálculos como os do estivador Geraldo Rocha: na descarga do vapor *Taubaté*, o empreiteiro teria “embolsado” 69 contos de réis, ou seja, cinco vezes o que receberam os estivadores, três vezes o montante percebido pela Companhia Docas e duas vezes o total das despesas que “desembolsou”.¹²³ Além disso, a experiência do sindicato na estivagem da banana foi mobilizada como a principal referência empírica e “o primeiro caso” para a aplicação do regime que o anteprojeto pretendia estabelecer.

A formulação desse documento prendia-se, assim, a razões de ordem econômica – redução de custos – e políticas – fazer do sindicato um órgão de colaboração do poder público. Porém, aos interesses corporativistas de Vargas no sentido de se aproximar dos trabalhadores de uma importante categoria, Guilherme Guinle contraporía argumentos

¹²¹ Anteprojeto do Decreto-Lei 1.371, de 23/6/1939.

¹²² *Diário de Santos*, 10/12/1939.

¹²³ Rocha, Geraldo. “Casacas da estiva”. A *Nota* [recorte de jornal não datado, encontrado no Sindicato dos Estivadores de Santos].

liberais. Na condição de membro do Conselho Técnico de Economia e Finanças, subordinado ao Ministério da Fazenda e criado 15 dias depois de instituído o Estado Novo, coube justamente ao presidente da Companhia Docas emitir parecer ao anteprojeto.¹²⁴ Seu objetivo era mostrar que, ao lado do *closed shop*, o direito do sindicato de exercer a estiva direta criaria uma anomalia no sistema capitalista: a peculiar condição de operários sem patrões.

Em longo documento destinado a demonstrar que Vargas estava mal assessorado, Guilherme Guinle buscou esclarecer a falta de fundamento de duas alegações contidas no anteprojeto: 1) o elevado custo dos serviços era o resultado da interferência dos empreiteiros; 2) esses intermediários não tinham “função útil nem necessária”.¹²⁵ Guinle apresentou diversas cifras extraídas das operações realizadas em vários portos do país para negar a primeira assertiva. Por fim concluiu que o custo dos serviços deviam-se aos seguintes fatores: “ridícula lentidão” no trabalho, altos salários nas jornadas extraordinárias, composição dos ternos com número de homens muito acima do necessário e “operários não sujeitos às normas da disciplina do trabalho”.

Contra a segunda afirmação – a inutilidade dos empreiteiros –, tratava-se de convencer que a estiva direta seria “a subversão da ordem natural das coisas”, ou seja, “colocaria o sindicato na posição de preposto forçado do armador. O Sindicato receberá, portanto, função patronal, erro fundamental”. E era justamente isso que o anteprojeto pretendia instituir, tratando de oferecer as condições para que os sindicatos pudessem agir como contratantes. Os equipamentos necessários às operações nos navios (pás, estropos, caçambas, estrados, redes, cestos, chatas, saveiros, rebocadores, etc.) seriam supridos por “caixas portuárias” criadas nos diferentes portos. A compra e a indenização do material viriam de fundos do sindicato ou por meio de empréstimos da Caixa de Aposentadoria e Pensões.¹²⁶

¹²⁴ O Conselho caracterizava-se como órgão de assessoria governamental que tinha por objetivo “estudar e emitir pareceres” sobre todos os temas da área econômico-financeira da ditadura estado-novista. Barros, *op. cit.*, pp. 37-8.

¹²⁵ Guinle, *op. cit.*

¹²⁶ Artigo 8 do Decreto-lei 1.371.

Tais facilidades exasperavam o empresário Guinle, que não se cansava de reiterar: “as funções do sindicato serão, portanto, inequivocamente, patronais”.¹²⁷ Consequência dessa aberração: “proibir ao armador qualquer interferência na execução do referido serviço, cuja direção deixa de ser sua, apesar de continuar ele responsável pelo navio”. Chegar-se-ia, então, ao seguinte disparate: “o armador, recebendo a bordo os homens do sindicato, teria de cruzar os braços e a eles se entregar submisso, até deixarem o navio”.¹²⁸

A estiva direta, controlada pelos sindicatos, coroaria então a situação de “anarquia e altos custos” dos serviços portuários, já onerados pelo *closed shop*, imposto “por atos de condenável violência”. Só não seriam atingidas por esse “monopólio da ineficiência” as empresas de navegação que operassem subordinadas ao regime de “estiva particular”. Em todo o país, essa “vantagem” seria desfrutada apenas no porto do Rio de Janeiro pela Companhia Nacional de Navegação Costeira e Companhia de Comércio e Navegação, as quais operavam com seus próprios operários, estranhos ao sindicato. Assim,

“sujeitos a outra disciplina, esses operários próprios dos dois citados armadores, são mais eficientes. Eles estão livres do parasitismo inevitável no sindicato e para seu grêmio podem ser escolhidos somente os melhores elementos. Daí conseguirem os armadores preço baixo para a mão de obra de sua estiva particular”.¹²⁹

Tratava-se de demonstrar que o antigo sistema instaurado pela Companhia Docas, antes de 1930, seria o mais eficiente por não subordinar as operações de capatazias e de estivagem das mercadorias “a regimes tão díspares”. O custo da mão-de-obra dos doqueiros na movimentação de uma tonelada de café, por exemplo, era de 3\$000; o dos estivadores variava entre 9\$000 e 12\$000.

Mas até que ponto as esperanças de Guilherme Guinle de fazer voltar a estiva ao regime antes adotado em Santos sensibilizaram Getúlio Vargas? Atendendo aos “justos reclamos do movimento portuário

¹²⁷ Guinle, *op. cit.*, p. 27.

¹²⁸ *Ibid*, pp. 23-7.

nacional", um novo estudo sobre o assunto resultou no Decreto-Lei 2.032, de 1940. As aspirações de Guilherme Guinle tiveram ressonância. A estiva direta executada pelos sindicatos não era sequer mencionada, sendo a direção dos serviços entregue aos armadores, "diretamente ou por intermédio de seus agentes".

Por outro lado, contrariando suas expectativas, a CDS jamais voltaria a operar no setor que, definitivamente, ficaria sob o controle das entidades estivadoras, intermediárias entre os trabalhadores e as agências de navegação, cabendo-lhes notificar ao sindicato o tipo de carga a ser transportada e requisitar a quantidade necessária de trabalhadores para a movimentação das mercadorias. Conforme sintetizou Ingrid Sarti, sua função principal repousava "no papel de coibir o poder dos sindicatos da estiva, impedindo que o controle das atividades estivadoras fique totalmente sujeito aos sindicatos operários".¹³⁰

Evidentemente, fatores de ordem política pesaram mais do que os econômicos, pois foi proibida a estiva da banana controlada pelo sindicato, considerada como responsável pelos baixos custos dos serviços. Talvez o governo tenha se convencido, de fato, de que o anteprojeto de 1939 abria um perigoso precedente ao atribuir ao Centro dos Estivadores funções que ultrapassavam os objetivos expressos no programa corporativista, conferindo-lhe um poder talvez jamais alcançado por qualquer outra categoria de trabalhadores.

Por outro lado, o *closed shop* foi finalmente institucionalizado, em 1943, pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). De acordo com o artigo 257, "a mão-de-obra na estiva das embarcações só poderá ser executada por operários (...) de preferência sindicalizados, devidamente matriculados na Capitania dos Portos". Tratava-se de uma medida que, definitivamente, reconhecia a prática do controle do mercado de trabalho pelo sindicato; somente hoje, com o programa de modernização dos portos iniciado no governo Fernando Collor, tal preferência encontra-se fortemente ameaçada.

¹²⁹ Guinle, *op. cit.*, p. 48.

¹³⁰ O tema emergiu novamente a partir de 1956, quando o "Projeto 850" do deputado petebista Aarão Steinbruch previa a eliminação dos intermediários e a introdução da estiva direta praticada pelo sindicato, mas foi considerado inconstitucional pelo governo militar no pós-1964. Sarti, *op. cit.*, pp. 39-44.

7. A institucionalização do controle operário

Segundo Ângela Carneiro Araújo, a promulgação das leis trabalhistas e a sindicalização oficial no pós-1930, temas que serão tratados adiante, tornaram tênues as possibilidades do controle da contratação da força de trabalho pelos sindicatos. A quase ausência de leis capazes de regulamentar detalhes importantes das relações de trabalho teria levado sindicatos e patrões, após muitos confrontos, a estabelecerem acordos coletivos voltados sobretudo à fixação de tabelas salariais e limites da jornada de trabalho. Porém, a assinatura de tais acordos não garantia o respeito dos patrões às cláusulas formalizadas. Neste sentido, “a tentativa de colocar sob o controle dos trabalhadores todos os aspectos das suas relações de trabalho não logrou muito sucesso”, o que exigia dos sindicatos alto índice de sindicalização, uma permanente organização e mobilização dos trabalhadores no interior das fábricas para a fiscalização e aplicação das normas estabelecidas nos contratos.¹³¹

A literatura norte-americana voltada ao tema do “controle operário” (*workers' control*) também considera que nos anos 1930 esse tema não desempenhou um papel destacado no movimento operário dos Estados Unidos. Passada a fase do “sindicalismo industrial” das primeiras décadas do século, particularmente sob a égide da “anarco-sindicalista” Industrial Workers of the World (IWW), o fim da luta pelo “controle operário” foi o resultado da vitória do governo e dos programas de administração fabril em suas batalhas para incorporar os trabalhadores ao “sistema industrial”. Os sindicatos teriam trocado a independência política por “vantagens econômicas” dos trabalhadores, de modo que os conflitos abertos pelo controle do local de trabalho teriam findado com o estabelecimento de uma relação contratual entre sindicatos e *management*. Assim, uma vez estabelecidos os acordos que, entre outros aspectos, propiciavam melhoria salarial e redução da jornada de trabalho,

¹³¹ Araújo, Ângela Maria Carneiro. *Construindo o consentimento: corporativismo e trabalhadores no Brasil dos anos 30*. Campinas, IFCH/Universidade Estadual de Campinas, 1994 [tese de doutorado], pp. 181-2.

as lutas pelo controle do processo de trabalho estariam virtual e contratualmente proscritas.¹³²

Entretanto, tal como ocorreu entre os sindicatos portuários da Costa Oeste dos Estados Unidos a partir de meados da década de 1930, as “vantagens econômicas” dos estivadores santistas não levaram o sindicato a abandonar sua tradicional luta pelo controle da organização do trabalho.¹³³ Os acordos estabelecidos com os patrões e a legislação trabalhista não apenas fixavam regras quanto a salários e jornada de trabalho, mas também reconheciam e institucionalizavam o controle do mercado de trabalho pelo sindicato e diversos aspectos relativos às relações de trabalho, subordinados em grande parte ao domínio exercido pelos operários organizados. Nesta perspectiva, os contratos coletivos e a legislação trabalhista, de um lado, e a luta pelo controle do mercado e do processo de trabalho, de outro, não se anulavam reciprocamente. As cláusulas contratuais tornaram-se uma base poderosa para o estabelecimento e o exercício de tal controle.

Por outro lado, não devemos deixar de considerar o caráter “temporão” da experiência de Santos se o compararmos aos estivadores do Rio de Janeiro, os quais exerciam o *closed shop* desde o começo do século. Não resta dúvida de que a ação do Estado em seus intentos cooptativos e corporativos jogou grande peso nas conquistas alcançadas pela categoria. Todavia, a ênfase demasiada nesse aspecto deveria levar ao questionamento dos motivos pelos quais inúmeras outras categorias que lutaram pelo *closed shop* no mesmo período não lograram conquistá-lo e codificá-lo em termos legais.¹³⁴

¹³² Cf. Mills, Herb and Wellman, David. “Contractually sanctioned job actions and workers’ control: the case of San Francisco longshoremen”, *Labor History*, n° 28, primavera de 1987.

¹³³ Nos portos da Costa do Pacífico, houve nesse período um “renascimento sindicalista” que não se limitava às idéias e organizações associadas às tradições anarquistas, mas que tornou possível o exercício do controle da produção pelos trabalhadores por meio da ação direta e da solidariedade com outras categorias, em um processo de atualização dos temas presentes nas primeiras décadas do século. Nelson, Bruce. *Workers on the waterfront: seamen, longshoremen, and unionism in the 1930s*. Chicago, University of Illinois Press, 1990.

¹³⁴ É o caso já analisado dos operários da construção civil em meados dos anos 1930 e de vários outros grupos em diferentes cidades. Sobre a luta pelo controle do mercado de trabalho no Rio Grande do Sul no período, cf. Fortes, Alexandre. “Como era gostoso meu pão francês: a greve dos padeiros de Porto Alegre (1933-1934)”, in: *Anos*

A versão que atribui quase exclusivamente o controle do mercado na estiva a uma atitude permissiva, cooptadora e paternalista por parte do Estado tem sido evocada desde a condensação legislativa expressa na CLT. Tal explicação tem alcançado boa parte dos meios de comunicação nos últimos anos, sobretudo a partir da “lei de modernização dos portos”, que acentua a necessidade de ultrapassar o “legado getulista” rumo à “flexibilização” das relações de trabalho nos portos, o que implica, entre outros aspectos, na eliminação do *closed shop*.

Na versão acadêmica, conforme observou Maria C. Velasco e Cruz,¹³⁵ o monopólio da contratação de mão-de-obra pelo sindicato também não deixou de aparecer como o resultado do corporativismo varguista. Ao analisar o direito preferencial de trabalho conferido ao operário sindicalizado e garantido pela CLT, Ingrid Sarti afirmou que

“o privilégio concedido aos membros do sindicato estivador provoca uma discriminação ao elemento não sindicalizado e inclusive legitima a coexistência de dois setores de uma mesma categoria da classe operária, setores estes hierarquizados exclusivamente em função de sua condição de sindicalizados ou não. Essa dicotomia constitutiva da regulamentação do trabalho estivador contribui para a manutenção do exército industrial de reserva no porto que, embora não sendo causado pela marginalização do trabalhador não sindicalizado, é por ela agravado. É no processo de recrutamento da mão de obra estivadora que se expressa diariamente a divisão hierarquizada do trabalho estivador em sua forma conflitante”.¹³⁶

Mais uma vez, a autora atribui à “era Vargas” a agudização dos conflitos entre sindicalizados e “bagrinhos” (matriculados na Capitania do Porto, mas não sindicalizados): “a legislação corporativista do trabalho responsabiliza-se por situar na raiz da organização da estiva, dando-lhe,

90, n 7, 1997; *Idem*, “Revendo a legalização dos sindicatos: metalúrgicos de Porto Alegre (1931-1945)”, in: Fortes, Alexandre et al (orgs.) *Na luta por direitos. Estudos recentes em história social do trabalho*. Campinas, Editora da Unicamp, 1999.

¹³⁵ Velasco e Cruz, *op. cit.*, introdução.

¹³⁶ Sarti, *op. cit.*, pp. 28-9.

portanto, um caráter estrutural”.¹³⁷ Conforme questão levantada por Velasco e Cruz, “será que o caráter estrutural deste conflito é um artifício da lei?”¹³⁸ Para Ingrid Sarti a resposta parece positiva:

“a legislação trabalhista favorece de modo atípico o sindicato estivador, ratificando seu caráter corporativo, assegurando-lhe o controle do mercado de trabalho e ainda reconhecendo sua autonomia frente à administração portuária ao enquadrá-lo na categoria de ‘avulso’”.¹³⁹

Primeiro, cabe assinalar que o controle do mercado de trabalho e a gestão operária do trabalho “avulso” faziam parte das conquistas dos trabalhadores do porto do Rio de Janeiro desde o início do século. Segundo, a luta pelo *closed shop* no porto de Santos é, como vimos, anterior a 1930. Terceiro, “o caráter estrutural do conflito” nos portos, de maneira geral, precede qualquer regulação legislativa e está inscrito na natureza mesma do trabalho ocasional. Em diversos portos, em diferentes períodos e sob distintos regimes políticos, o controle do mercado e do processo de trabalho pelos sindicatos foi legalmente instituído e, em muitos aspectos, guarda semelhanças com o caso santista.¹⁴⁰ Quarto, os acordos e a legislação trabalhista atinentes aos mais diversos aspectos do trabalho na estiva não foram o resultado de um Estado demiurgo e antecipador às demandas dos estivadores. Ao contrário, inúmeras de suas cláusulas foram fruto de negociações entre as diversas partes envolvidas e, sobretudo, o reconhecimento e a institucionalização legalmente garantidos de inúmeras demandas e práticas adotadas cotidianamente pelos estivadores, tanto na parede quanto no interior dos navios.

Mas segundo Sarti,

“é de se notar o excepcional controle que o Estado exerce sobre o sindicato estivador, atrelando-o de forma umbilical

¹³⁷ *Ibid.*, p. 31.

¹³⁸ Velasco e Cruz, *op. cit.*, p. 7.

¹³⁹ Sarti, *op. cit.*, p. 37.

¹⁴⁰ O exemplo que melhor conheço é o dos portuários de São Francisco, na Costa Oeste dos Estados Unidos, que na segunda metade da década de 1930 tiveram seu poder de gestão da mão-de-obra legalmente reconhecido pelos empregadores e selado pelas autoridades governamentais. Cf. Mills e Wellman, *op. cit.*

através de uma cuidadosa legislação que lhe dedica trinta capítulos”.¹⁴¹

Se lermos a CLT de uma outra maneira, veremos que se tratava, em grande parte, da condensação de uma longa história de lutas dos estivadores e de conquistas alcançadas antes mesmo de sua formulação. A parafernália legislativa, burocrática e corporativista, interpondo diversos órgãos governamentais entre o Estado e a categoria, em nada desfaz a percepção de que as leis no pós-1930 foram o reconhecimento de um poder que se impunha na luta pelos estivadores e seu sindicato.

A esse respeito, Velasco e Cruz resgatou um testemunho revelador de Oliveira Vianna, um dos principais formuladores da legislação trabalhista, e que merece ser transcrito pela força da argumentação, mesmo que seu conteúdo se refira sobretudo ao porto do Rio de Janeiro:

“outro setor costumeiro, cujo descobrimento foi para mim uma verdadeira surpresa, é o do nosso direito social operário. Dei com (...) esta subestrutura jurídica popular, quando - como consultor jurídico do Ministério do Trabalho, no ministeriado do sr. Salgado Filho, em cuja gestão foram lançados os primeiros fundamentos legais do novo direito social (...) - tive que presidir (...) algumas das inúmeras comissões constituídas (...) para a regulamentação dos horários de trabalho das nossas diversas atividades profissionais: - e o que deparamos (...) foi todo um complexo de normas e regras, militante, vivaz (...), objetivando em usos, tradições, praxes, costumes, mesmo instituições administrativas oficiosas. (...)

“Nada quero dizer do que deparamos (...) no setor das atividades do comércio urbano (...) nem no largo setor das atividades industriais, relativamente recentes, aliás. Digo apenas que as ‘revelações’ mais originais e impressionantes deste direito latente não nos vieram destes setores, e sim, do que descobrimos no setor, velho de quatro séculos, do trabalho marítimo e da estiva.

¹⁴¹ Sarti, *op. cit.*, p. 37.

“Estas duas atividades formam duas classes trabalhadoras consideráveis do Brasil. Embora não sejam as mais numerosas, são certamente (...) aquelas cuja estrutura jurídica consuetudinária é mais rica de normas, praxes, tradições e costumes peculiares, as que possuem a maior trama de princípios reguladores, todos de pura criação sua, trazendo a marca ecológica, por assim dizer, da terra e da massa que as compõem. Não é só pela florescência de usos e normas peculiares que elas se fazem notáveis; mas também pelas instituições sociais que criaram para servir à exação destas normas: associações de beneficência, sindicatos, ‘Resistências’ poderosas e, até bem pouco, onipotentes - diante as quais a própria polícia do Rio e dos portos diversos do país recuavam ou contemporizavam, tomadas de receio.

“Pois bem. Na elaboração dos diversos regulamentos de duração do trabalho - que nós, os (...) ‘técnicos do Ministério’ redigimos, e que acabaram incorporando-se à Consolidação das Leis do Trabalho, (...) foram estes costumes (...) que passaram para lei. O nosso labor foi antes o de dar técnica legislativa (...) a esse complexo de normas e costumes que nos havia sido ‘revelado’ e que regulava (...) a atividade dos nossos trabalhadores e as suas relações com o patronato. O mérito dos técnicos do Ministério (...) foi antes de sistematização do que propriamente da criação de um direito novo”.¹⁴²

Essa passagem não pode ser admitida como a expressão fiel das intenções dos legisladores que, certamente, não se limitaram a condensar na lei uma experiência e uma tradição. Afinal, se diversos aspectos das relações de trabalho foram incorporados na CLT, muitos outros estiveram ausentes ou foram juridicamente alterados de forma desfavorável aos trabalhadores e suas tradições de reivindicação e lutas. A versão de Oliveira Vianna não deixa de ser uma tentativa de legitimar uma prática

¹⁴² Vianna, Oliveira. *Instituições Políticas Brasileiras*. Belo Horizonte, Editora Itatiaia/Edups/Eduff, 1987, pp. 17-8 *apud* Velasco e Cruz, *op. cit.*, p. 9.

legisladora que se auto-proclamava mais técnica que política, mais sistematizadora que criação autoritária, mais síntese de práticas efetivas que abstratas leis imperativas. Em todo o caso, o que Vianna enfatiza não é a originalidade da CLT, mas do trabalho portuário anterior à legislação trabalhista. Os capítulos dedicados à estiva pela CLT são, sem dúvida, muito mais a sistematização de usos, normas, costumes, tradições, praxes e instituições portuárias do que um “direito novo”.

Por outro lado, o Estado não era de forma alguma um epifenômeno, uma variável secundária que teria se limitado apenas a institucionalizar certas regras do cotidiano de trabalho na estiva do porto de Santos. O Estado foi, sem dúvida, um ator fundamental na concretização do poder operário dos estivadores. A pronta intervenção “providencial” de Miguel Costa em favor do sindicato é uma prova disso. Mas vale ressaltar que a assunção da presença do Estado por parte da categoria não foi a consequência de uma mera postura cooptativa previamente elaborada pelas autoridades governamentais. A intervenção de Miguel Costa foi inicialmente solicitada pelo sindicato, antes mesmo de estarem plenamente definidas as instituições, leis e doutrinas corporativistas.

A forte influência estatal verificou-se também na estiva direta da banana, que teve amparo contratual selado pelo governo. Embora fosse mais tarde anulada, essa conquista foi reconhecida no anteprojeto presidencial de 1939 como uma bandeira legítima e exequível pelo próprio presidente da República. Por fim, por determinação legal, a poderosa Companhia Docas jamais voltaria a se imiscuir nos serviços de estiva.

Torna-se difícil dar amparo empírico para qualquer explicação sobre os motivos pelos quais Guilherme Guinle, membro do forte Conselho Técnico de Economia e Finanças, não conseguiu atrair totalmente o governo para os seus propósitos tentaculares. Porém, podemos arriscar a hipótese de que a indústria portuária segreda peculiaridades que tornavam os intentos de Guinle mais difíceis de serem objetivados do que se poderia imaginar à primeira vista.

O controle operário dos estivadores nos anos 1930 foi o resultado da combinação de fatores políticos e de determinados aspectos da cultura e da natureza do trabalho dos estivadores. Eliminar a sombra da

Companhia Docas e as firmas intermediárias no mercado de trabalho significava para os estivadores “trabalhar por si e para si mesmos”, buscando provar que o sindicato era uma instituição capaz e responsável o suficiente para controlar a organização do trabalho em todos os seus aspectos, sem a intermediação dos representantes patronais. Tratava-se, assim, de impor o que a literatura norte-americana chama de *job control*: a regulação contratual das relações de trabalho, assegurando ao sindicato o controle da maneira pela qual os serviços deveriam ser realizados, o que lhes dava o direito, como veremos, de questionar o fundamento de qualquer ordem dos contramestres que não estivesse convencionada em contrato coletivo.¹⁴³ A base desse controle pode ser resumida no lamento do superintendente do porto carioca, para quem o fundamento do poder dos estivadores residia

“na natureza do serviço, que é premente e deve ser feito em curto prazo, sob pena de grave prejuízo para o armador, o qual, tratando com operários não sujeitos às normas de disciplina de trabalho, vigentes em fábricas, oficinas, etc., nada pode fazer para se opor a exigências injustas e descabidas, pois, ou as aceita, ou incorre em prejuízo mais avultado, oriundo da retenção de seu navio no porto”.¹⁴⁴

Essa situação colocava os estivadores em uma condição atípica em relação à disciplinarização a que estavam sujeitos muitos trabalhadores fabris. Uma das bases do poder dos estivadores residia em sua capacidade de lançar mão de pequenas paralisações quando o trabalho não estivesse sendo realizado de acordo com o que consideravam ser uma estivagem segura, sensata, razoável ou adequada. Em suma, a eficiência na indústria portuária dependia em grande medida da descentralização das iniciativas, tornando os empregadores muito dependentes da “boa vontade” dos seus trabalhadores.¹⁴⁵ Neste sentido, a

¹⁴³ O quadro sobre esse controle operário só estará completo ao fim deste trabalho, quando analisarei a luta pela distribuição eqüitativa do trabalho. Cf. epílogo.

¹⁴⁴ Citado em Guinle, *op. cit.*, pp. 19-20.

¹⁴⁵ Uma das melhores e mais lapidares definições dessa cultura contratual encontra-se em Mills e Wellman, *op. cit.*, pp. 194-5.

categoria lutava pelo reconhecimento oficial de suas reivindicações e práticas cotidianamente forçadas no porto.

Apesar do sufocamento imposto aos trabalhadores e ao movimento sindical durante o Estado Novo, o lamento do superintendente do porto do Rio de Janeiro foi expresso em 1940. Como ocorria em outros portos, podia ser comum que, em momentos de fechamento político, pequenas práticas de resistência nos navios fossem mais recorrentes do que se poderia imaginar. A Revista do IDORT (Instituto de Organização Racional do Trabalho) publicou um estudo realizado com base em memoriais encaminhados em 1944 à Associação Comercial de Santos pela Fiesp, exportadores, importadores e entidades representantes dos armadores. Esses memoriais expressavam, entre outras, as seguintes queixas: avarias; “má vontade dos trabalhadores, como se fizessem um favor ao dono da mercadoria, sendo necessário implorar-lhes que cumpram o seu dever”; serviço “executado à mercê dos caprichos dos trabalhadores, que fazem o que bem entendem”; “pequenos roubos que se repetem com freqüência desoladora e desconfortante”.¹⁴⁶

Essas práticas certamente exasperavam os ânimos dos armadores e seus representantes, mas ao mesmo tempo estes tornavam-se “reféns” da ampla autonomia dos estivadores no decorrer da execução dos serviços, pois muitas vezes era melhor satisfazer as exigências dos trabalhadores do que reter por mais tempo os navios no porto. E ainda, conforme teremos oportunidade de verificar, durante o Estado Novo não estava morto o caráter associativo e a capacidade de pressão dos estivadores e seu sindicato para conquistar direitos e forçar o governo a reconhecê-los em termos legais.

Mais do que a variável da cooptação, devemos entender as relações dos estivadores e seu sindicato com o governo nos pós-1930 também no quadro das opções políticas. Por que houve a tomada de partido por um “alinhamento” com o Estado e não com outras correntes e orientações político-ideológicas? Por outro lado, por que em um sindicato inicialmente avesso ao PCB floresceu uma forte militância comunista que levou o porto de Santos à caracterização de “Porto Vermelho”? Uma das chaves para compreendermos a emergência da legitimidade da militância

¹⁴⁶ Idort. *Revista de Organização Científica*, São Paulo, v. VXi, n. 183, março 1947.

comunista está no que chamarei de “luta pela paz na estiva”, visando distribuir o trabalho entre os estivadores de forma eqüitativa, sem os favoritismos impostos por contramestres e “valentões”.

Mas até chegarmos a esse “processo civilizacional” na estiva, que coroaria definitivamente a condição dos estivadores como “operários sem patrões”, seguiremos longamente a trajetória do movimento operário santista no entreguerras e as diversas orientações político-ideológicas do sindicalismo local. Trata-se de percorrer os caminhos que levaram tal movimento da condição de Barcelona Brasileira (predomínio do sindicalismo de ação direta), passando pelo enraizamento dos “amarelos” até chegar ao seu reconhecimento como Moscou Brasileira. Voltamos, assim, novamente ao momento em que os operários da construção civil ainda lutavam para exercer seu papel de “vanguarda” entre os trabalhadores santistas, período no qual os portuários se defrontavam com inúmeros aspectos desagregadores para a sua organização e mobilização.

FERNANDO TEIXEIRA DA SILVA

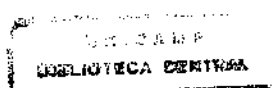
**OPERÁRIOS SEM PATRÕES:
DA BARCELONA À MOSCOU BRASILEIRA
(TRABALHO E MOVIMENTO OPERÁRIO
EM SANTOS NO ENTREGUERRAS)**

Volume II

Tese de Doutorado apresentada ao
Departamento de História do
Instituto de Filosofia e Ciências
Humanas da Universidade Estadual
de Campinas, sob a orientação do
Prof. Dr. Michael McDonald Hall.

Março/2000

UNICAMP
BIBLIOTECA CENTRAL
SEÇÃO CIRCULANTE



VOLUME II

O MOVIMENTO OPERÁRIO:
DA BARCELONA À MOSCOU BRASILEIRA

PARTE III

CRISE E QUEDA DA BARCELONA BRASILEIRA

Capítulo 5

Cidade Portuária, Primeira Guerra, Ação Direta e “Revolução”

O sindicalismo de ação direta liderado pelos “artistas” da construção civil nas duas primeiras décadas do século foi fundamental para reforçar a imagem de uma cidade politicamente radical, caracterizada como “Barcelona Brasileira”. No entanto, o declínio da influência libertária entre os trabalhadores teve início com a forte repressão ao movimento operário em 1913 e 1914 (fechamento dos sindicatos e da Federação Operária Local de Santos, prisões e expulsão de militantes do território nacional).¹ Em seguida, a conjuntura de guerra significou para os trabalhadores da cidade um período de longa desmobilização, desemprego, redução dos salários reais, agravamento das condições de trabalho e perda de inúmeros direitos, duramente conquistados nos anos anteriores. Esse quadro não difere fundamentalmente do de outras cidades, mas Santos não registrou nenhuma jornada comparável à onda generalizada de greves ocorrida em julho de 1917, em São Paulo. Ao contrário, de 1914 a 1918, a cidade foi palco de no máximo seis paralisações, que apresentaram resultados muito pouco favoráveis aos trabalhadores, sem que revelassem um mínimo de potencial organizativo prévio à sua deflagração, exceto entre os operários da construção civil.

Nesses anos, a cidade não parecia fazer justiça à sua aura legendária de “Barcelona Brasileira”, permitindo a emergência de avaliações contrapostas à sua tradicional imagem política de radicalismo.

¹ Em 1913, a FOLS divulgou em Portugal um manifesto apelando para que esse país contivesse a emigração face às “condições aflitíssimas” dos operários estrangeiros no Brasil. “Emigração”. *O Século* [Lisboa], 24/31/1913. Esse manifesto foi transcrito em Telles, Moacir. *A emigração portuguesa para o Brasil*. Lisboa, Livraria Ventura Abrantes, 1913 e em *Terra Livre* (Lisboa), 13/3/1913. Um dos expulsos, Antonio Vieitas, fez palestras em vários sindicatos de Lisboa, narrando a perseguição policial aos trabalhadores. “Contra a emigração para o Brasil”. *Terra Livre* (Lisboa), 20/2/1913; *O Sindicalista* (Lisboa), 16/2/1913.

1. *Composição social dos trabalhadores e “correlações políticas”*

Preocupado em explicar a pequena repercussão da greve geral de 1917 em Santos, o jornal local *A Tarde* considerou não apenas os aspectos conjunturais, mas sobretudo a peculiar estrutura econômica da cidade, apontando as seguintes razões para a baixa adesão dos trabalhadores santistas à paralisação:

“A primeira, e principal, é não haver ainda em nossa cidade uma ‘classe proletária’.

“Santos não é uma cidade industrial, não possui fábricas, nem usinas, não tem grandes estabelecimentos de manufaturas, de modo que os seus operários não possuem ainda a facilidade de congregação, que é a base principal das grandes classes.

“Os seus maiores serviços são os do porto e o do café. Aquele atualmente está reduzido ao mínimo e nem há razão para que se levantem os que nela trabalham, porque a Companhia Docas de Santos além de pagar relativamente bem, procura facilitar a vida de seus operários, desde o auxílio que presta a sua associação beneficente, até as escolas que fornece aos seus filhos, como é sabido. Quanto ao café, não é trabalho pago ao dia ou mês, mas por saca e parece-nos, que também não é mal pago o serviço.

“Quanto aos outros, temos apenas os de serviço pesado, pedreiros, carpinteiros, etc., mas todos desunidos, sem orientação, sem apoio mútuo indispensável para fazerem valer os seus direitos e atender às suas necessidades.

“Há diversas associações e centros operários, mas de que servem? Esses centros e associações, em geral, servem apenas para propagar teorias anarquistas inaceitáveis

entre nós e que não são compreendidas nem mesmo pelos que as pregam".²

Nestes termos, condicionada a existência da "classe proletária" à cidade fabril e à grande indústria, não seria surpreendente a fragilidade dos trabalhadores santistas, contrastando com a característica eminentemente fabril dos operários paulistanos. Dispersos em atividades de importação e exportação, desunidos e sem capacidade de organização, não poderiam eles se comportar como classe. Restaria apenas uma minoria de verborrágicos anarquistas, sem qualquer base social de sustentação. Dez anos depois, os comunistas emitiriam parecer semelhante. Ao serem fragorosamente derrotados nas urnas, declararam que os votos operários haviam migrado para o "reformista" Partido Democrático pelo fato de Santos não ser "uma cidade industrial".³

Ao contrário da observação do jornal *A Tarde* e dessa consideração do PCB local, as memórias do militante libertário Manuel Marques Bastos, marcadas pelos difíceis anos da Primeira Guerra, referem-se a um período em que a classe operária de Santos talvez tivesse atingido o mais alto grau de organização e unidade. Segundo ele, a estrutura homogênea da economia de Santos constituía um fator que facilitava a congregação operária:

"Em Santos só existia o cais da Companhia Docas, e um pobre comércio, em 1912. Os operários tinham a sua Federação, na Rua General Câmara, 500, sobrado. Anexa à Federação, funcionavam a União dos Operários em Construção Civil, Resistência dos Cocheiros, União dos Canteiros, dos Ferroviários, dos Ensacadores de Café, dos Trabalhadores das Docas, estes divididos em Marítimos, Estivadores e Metalúrgicos. Assim, a unidade operária era mais operacional e mais eficiente".⁴

² "A crise operária. Como está ela em Santos". *A Tarde*, 25/7/1917.

³ "Relatório da Comissão Executiva da Coligação Operária de Santos sobre o pleito de outubro de 1928". *Praça de Santos*, 27/11/1928.

⁴ Bastos, Manuel Marques. "Memórias", in: Rodrigues, Edgar. *Nacionalismo & cultura social (1913-1922)*. Rio de Janeiro, Laemmert, s.d., p. 127 [grifo meu].

Nesta perspectiva, a ausência de um parque fabril, a influência amalgamadora do porto na composição da classe operária local e a vizinhança ou “co-habitação” dos sindicatos teriam se constituído em fatores determinantes para o elevado grau de coesão entre os trabalhadores. Em uma visão cronologicamente mais abrangente, mas bastante próxima da anterior, o historiador Sheldon Maram explicou a maior continuidade mobilizatória dos trabalhadores santistas em determinadas conjunturas também a partir da “composição peculiar” da economia e do proletariado da “pequena cidade” durante as primeiras décadas desse século:

“não havia fábricas colossais tão difíceis de organizar. No setor de construção e transportes, áreas em que o sindicalismo já obtivera sucesso considerável, a maioria dos trabalhadores era de adultos do sexo masculino. E talvez os imigrantes portugueses e espanhóis da cidade já tivessem encontrado seus laços comuns, dos quais careciam os portugueses e brasileiros no Rio de Janeiro e os italianos e portugueses em São Paulo”.⁵

Neste registro, portanto, características profissionais, étnicas, etárias e de gênero teriam sido elementos positivos no processo de formação da classe operária santista.

Roberto Simonsen também não deixou de enfatizar que Santos era uma cidade

“eminentemente comercial. A massa colossal de mercadorias em trânsito no porto de Santos, absorve toda a atividade e não dá tempo para cuidar de outros elementos da vida. (...) Existe ainda muito pouca indústria, podendo-se dizer que Santos, do lado industrial, não tem atualmente quase nenhum valor.”⁶

⁵ Maram, Sheldon Leslie. *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro (1890-1920)*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1979, pp. 129-30.

⁶ Simonsen, Roberto. *Il municipio di Santos*. Santos, s.n., 1912, p. 9. Entretanto, foi como empresário da construção civil, tendo que enfrentar o movimento operário santista desse ramo industrial antes e durante a Primeira Guerra, que Simonsen, em grande parte, foi

Antes de prosseguirmos nessa correlação entre composição da classe operária e seu potencial mobilizador (ou ausência deste), vejamos de forma mais detalhada alguns dados estatísticos.

Em 1913, a Prefeitura realizou um minucioso recenseamento da população de Santos, apresentando uma estatística relativamente detalhada das profissões na cidade.⁷ Entre cerca de 90 mil habitantes, a população economicamente ativa era composta de 37.179 pessoas (86% homens e 17% mulheres). Comércio e atividades correlatas (bancos, seguros e mutualismo) eram responsáveis pelo emprego do maior número de pessoas (23,91%), embora apenas 2.249 (24% do total) fossem classificadas como operários, jornaleiros e trabalhadores braçais, sendo que patrões ou chefes e empregados, caixeiros, etc. somavam 6.912 pessoas.

Em seguida, os “meios de comunicação/transporte” constituíam o setor que absorvia maior número de empregos (8.873). Desse total, 7.254 eram “operários/trabalhadores braçais” que operavam em transportes marítimos e terrestres, ou seja, vinculados em sua grande maioria à indústria portuária (doqueiros, estivadores, carroceiros, ensacadores de café, etc.). Assim, 22,73% da população economicamente ativa empregavam-se quase exclusivamente nos serviços relacionados ao porto.

Em terceiro lugar, apareciam as “profissões independentes” (capitalistas, proprietários, pequenas profissões), num total de 3.596 pessoas (9,29%). As chamadas atividades primária e secundária eram pouco representativas: 7,82% na “agricultura e anexos” e 1.456 (3,8%) na “indústria fabril e outras”. No ramo têxtil, a principal firma empregadora era a Companhia Santista de Tecelagem, fundada em 1902. Em 1912, mantinha em seu quadro 480 operários (em sua maioria mulheres), embora contratasse grande número de costureiras de sacaria que realizavam trabalho em seu próprio domicílio.⁸

levado a reconhecer a existência da classe operária como uma “força nova, realmente existente”.

⁷ Santos. Prefeitura Municipal. *Recenseamento da cidade e município de Santos em 31 de dezembro de 1913*. Santos, 1914.

⁸ Rodrigues, Olao. *Dicionário de curiosidades*. Santos, Instituto Histórico e Geográfico de Santos, 1973, pp. 76-7; Matos, Maria Izilda Santos de. *Trama e poder: trajetória e polémica em torno das indústrias de juta*. Rio de Janeiro, Sette Letras, 1996, pp. 52 e 90; *Boletim do Departamento Estadual do Trabalho*, ano I, n. 1-2, 1º trimestre de 1912 *apud*

Quanto aos operários da construção civil e outros ofícios, o recenseamento menciona apenas os trabalhadores em pedreiras, mas esses aparecem diluídos no item “indústria extrativa”, que incorpora também carvoeiros e trabalhadores em mangues, totalizando 629 pessoas. O censo, porém, impossibilita identificar em que classificação profissional foram considerados os demais operários do ramo da construção. Alguns deles, empregados nos serviços de infra-estrutura urbana a cargo do poder público, podem ter sido incorporados ao item “administração pública” que contava com 1.318 operários. Os empregados no setor de edificações talvez tenham sido inscritos em “pequenas profissões” que, possivelmente sem muito rigor classificatório, apresentam a totalidade de seus membros como patrões. Um documento do sindicato da categoria, publicado em 1909, menciona a cifra de 1.500 a 1.800 homens.⁹

Assim, como calculou o cientista político Alcindo Gonçalves¹⁰, se considerarmos apenas os trabalhadores de transportes e indústria fabril, teremos 24% da população economicamente ativa como um contingente de trabalhadores que poderia ser incluído no perfil do operariado que, genericamente, teve algum envolvimento em greves, movimentos reivindicativos e sindicatos. Se incluirmos os operários, jornaleiros, trabalhadores braçais do setor de “comércio e classes correlativas” e administração pública que, eventualmente, participaram de movimentos mobilizatórios, teremos então o índice aproximado de 34%. Esse número será um pouco mais elevado caso sejam considerados no item “pequenas profissões” vários trabalhadores de ofícios como os da construção civil.

Seja qual for o número aproximado do mercado de trabalho santista, as atividades vinculadas ao transporte portuário, à infra-estrutura urbana e à construção civil eram as mais representativas do movimento operário local. Das últimas décadas do século XIX a 1913, foi a atividade portuária que transformou radicalmente a economia local. No período entreguerras, sua “geografia industrial” sofreu alterações pouco

Gitahy, Maria Lucia C. *Ventos do mar. Trabalhadores do porto, movimento operário e culturas urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo-Editora da Unesp/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1992, p. 120.

⁹ *A Tribuna*, 7/6/1909 *apud* Gitahy, *op. cit.*, p. 156.

¹⁰ Gonçalves, Alcindo. *Lutas e sonhos: cultura política e hegemonia progressista em Santos (1945-1962)*. São Paulo-Editora da Unesp/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1995, p. 54.

significativas e, portanto, Santos permaneceria como uma cidade tipicamente portuária.

O recenseamento de 1920 é menos criterioso e detalhista que o de 1913, não apresentando qualquer diferenciação entre patrões, “empregados” e operários. As distorções ou falhas metodológicas de classificação são gritantes e, por isso, seus dados não devem ser levados muito a sério. De qualquer modo, não deixa de revelar a pequena alteração havida no mapa ocupacional da cidade. No setor “industrial”, os operários em edificações totalizavam 2.368 homens, embora no item “vestuário e toucador” aparecesse um significativo aumento de pessoas nele envolvida (2.457), mas esse número não parece nada factível, pois contabiliza apenas 74 têxteis e, nos dados relativos a anos posteriores, tal item aparece em proporções infinitamente menos expressivas. Em seguida, o maior contingente nesse setor estava na indústria da alimentação (464). Transportes marítimos e terrestres somavam juntos 3.595 pessoas, mas certamente trata-se de uma cifra muito modesta e pouco confiável, pois somente a Companhia Docas empregava cerca de 4 mil trabalhadores e, nos anos 1920, os carroceiros formavam uma categoria de aproximadamente 2 mil homens. Em todos os outros setores recenseados, os números da população economicamente ativa são bastante reduzidos, exceto no comércio (4.278).¹¹

Possivelmente mais próximos do perfil profissional da classe trabalhadora de Santos sejam os dados colhidos em 1926 pelo Partido Comunista local.¹² Embora sem qualquer sofisticação estatística, pois só apresenta a quantidade de operários em cada atividade profissional, seus números são mais ou menos coincidentes com os que aparecem esparsamente nos jornais e outras fontes. Se somarmos as categorias envolvidas em transportes terrestres e marítimos (portuários, ferroviários, carroceiros, carregadores e ensacadores de café), teremos um total de 13.740 trabalhadores, ou seja, 32% do total da população economicamente ativa (42.250).¹³ O setor “industrial” (edificação, madeiras, metalurgia,

¹¹ Brasil. Diretoria Geral de Estatística. *Recenseamento realizado em 1 de setembro de 1920*, pp. 774-5.

¹² Oliveira, João Freire de. “A Situação Sindical em Santos”. *O Solidário*, 25/2/1926.

¹³ Entretanto, essa porcentagem pode baixar um pouco se levarmos em conta que o item “veículos” era majoritariamente composto por carroceiros, mas também contava com os

têxteis, vestuário, bebidas, couros e peles, produtos químicos) apresenta um sensível aumento de pessoas empregadas (9.300, ou seja, 22% do total), mas cerca de 50% dos trabalhadores eram da construção civil, ramo que nos anos 1920 conheceu sua “década de ouro”.¹⁴ Ramos que estavam avançando bastante na cidade eram os de panificação, hotéis e restaurantes (2.270 empregados) e comércio (4.200).

Cerca de 15 anos mais tarde, o censo de 1940 confirma o predomínio do setor portuário na composição profissional dos trabalhadores, quando a população quase dobrou em relação a 1913 (165.568 habitantes). Seus dados, porém, não apresentam as diversas ocupações (apenas os ramos de atividade) e não distingue empregadores e empregados. O “setor primário” (agricultura, pecuária, silvicultura, extração vegetal, caça e pesca) mantinha níveis reduzidos de ocupação (3.208 pessoas). As atividades industriais (“indústria de transformação”) incluíam 9.099 pessoas, mantendo-se assim estacionárias, caso as cifras de 1926 estiverem corretas. O item “comércio de mercadorias” era bastante expressivo (13.696 pessoas), embora não saibamos que atividades foram exatamente nele contempladas. “Transporte, comunicações e armazenagem” continuava a manter o primeiro posto (16.016 pessoas), mas também não sofreu grandes alterações em relação a meados dos anos 1920.

A partir da década de 1940, a expansão industrial e urbana do planalto imprimiu algumas mudanças em Santos e em municípios vizinhos. O quadro da economia santista diversificou-se com a presença de uma maior variedade de pequenas empresas de bens de consumo. O desenvolvimento urbano e demográfico acarretou também o avanço dos transportes, comunicações e de outras empresas de serviços. A industrialização em Cubatão afetou a fisionomia de algumas áreas da Baixada Santista, mas sua implantação efetivou-se em função da

chauffeurs. Embora nem todos os trabalhadores em café fossem carregadores, os ensacadores estavam inseridos no sistema do complexo portuário.

¹⁴ Entre as diversas pequenas firmas existentes na cidade em 1924, podemos enumerar as seguintes: moinho de trigo, fábricas de papel, de cerveja, oficinas mecânicas, serrarias, marcenarias e carpintarias, beneficiamento de café, refinação de açúcar, moagem de sal, torrefação de café, fábricas de móveis, doces, biscoitos e tamancos, ferrarias, tanoarias, olarias e sapatarias. Arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal [MNE]. Santos, Augusto Borges dos. *Relatório consular referente ao ano de 1924*. Santos, 1925.

proximidade com Santos, área urbana já disponível e à qual estava subordinada.¹⁵ De qualquer modo, continuou a prevalecer em Santos o binômio porto-cidade.¹⁶

Quanto ao sexo e à origem étnica, o censo de 1913 mostra que 55,6% dos habitantes eram homens. A população economicamente ativa era composta de 33.246 homens e apenas 5.064 mulheres, sendo que 2.978 delas ocupavam-se em “serviço doméstico”. Os imigrantes representavam 42,5% do total demográfico da cidade. Em ordem decrescente, os principais grupos que formavam as “colônias” de estrangeiros eram os seguintes: portugueses, espanhóis, italianos, turcos e japoneses. Em cada cem habitantes, vinte e cinco eram portugueses, nove espanhóis, três italianos e um turco ou japonês.¹⁷ O contingente lusitano era, portanto, de longe o mais numeroso (23.055 pessoas) e ocupava-se na construção civil, nas obras do porto, nos armazéns de café, nas docas e na estiva.¹⁸

Em 1920, Santos tinha 102.589 habitantes, dos quais 36.539 eram estrangeiros (35%), mas o censo não os distribui por países de origem. Segundo dados do Consulado da Espanha em Santos, um quarto da população era constituída de portugueses e 10% de espanhóis, o que revela a persistência da mesma proporção existente em 1913.¹⁹

¹⁵ Cf. Goldenstein, Léa. *A industrialização da Baixada Santista: estudo de um centro industrial satélite*. São Paulo, Instituto de Geografia das USP, 1972, pp. 6-13; *Idem*, “Cubatão e sua área industrial”, in: Araújo Filho, José Ribeiro et al. *A Baixada Santista: aspectos geográficos*. São Paulo, USP, 1965, v. 4.

¹⁶ Cf. Silva, Fernando Teixeira da. *A carga e a culpa. Os operários das Docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade, 1937-68*. São Paulo-Hucitec/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1995, capítulo 1.

¹⁷ Esses cálculos encontram-se em Gitahy, *op. cit.*, p. 42.

¹⁸ Há registros de que havia em Santos, em 1916, 25 mil portugueses. Pinto, Tomaz. “Portugal e Brasil”. *Boletim da Câmara Portuguesa de Comércio de São Paulo*, n. 6, julho 1916 [Biblioteca Nacional de Lisboa]. Segundo o cônsul de Portugal, os lusitanos mais afortunados estavam ligados a casas de comércio, bancos e investimentos em propriedades urbanas. MNE. Santos, Augusto Borges dos. *Relatório consular referente ao ano de 1925*. Santos, março 1926. Em 1934, entretanto, outro relatório afirma que entre os portugueses havia apenas “meia dúzia de fortunas consideráveis”, e uma grande quantidade de pequenos proprietários de armazéns, lojas de roupas, bares, hotéis e restaurantes. MNE. “Colônias Portuguesas no Estrangeiro”. *Inquérito consular*. Santos, 1934. Maço 468, armário 11, piso 3.

¹⁹ Arquivo General de la Administración. Ministerio de Estado e Trabajo/Madri. Inspeccion General de Emigracion. *Estatística de españoles residentes en Santos*, 10/2/1928 [pasta “Assuntos vários”, caixa 129].

Os dados acerca da divisão profissional por sexo apresentam complicações, uma vez que as mulheres representariam quase 50% da mão-de-obra na cidade (45.484 pessoas), mas cerca de 40 mil delas estão classificadas em “profissão mal definida” e “não declarada”. Os únicos setores em que tiveram uma participação mais expressiva foi no de “vestuário e toucador” (1.522) e magistério (420).

Em 1940, verifica-se uma sensível diminuição de estrangeiros, representando 21,5% do total da população (35.553 estrangeiros e 128.606 brasileiros), sendo que 61% dos imigrantes eram portugueses e 18% espanhóis. Essa queda tem correlação com a crise de 1929, o retorno de grande número de pessoas aos seus países de origem e a política de nacionalização da mão-de-obra do governo Vargas.²⁰ Entre 1930 e 1934, entraram pelo porto de Santos apenas 9.049 portugueses, enquanto saíram 31.888.²¹ A partir da década de 1930, houve em Santos uma crescente migração interna de mineiros e nordestinos.²² Por outro lado, a força de trabalho masculina continuou a ser esmagadoramente preponderante (52.413 homens e 5.103 mulheres).²³

Por fim, quanto ao estado civil, a população solteira masculina era maior que a casada. Em 1913, 47,9% dos homens eram solteiros e 40,5% casados; em 1940, mantém-se o maior número entre os primeiros: 52.690 contra 30.890 casados. Pelas características das principais profissões da cidade, os trabalhadores eram adultos em sua grande maioria.

²⁰ Foram impostas medidas restritivas, impedindo a introdução de imigrantes pelas empresas sem autorização prévia da Diretoria Geral do Serviço de Povoamento, seguindo-se à suspensão do subsídio às empresas de recrutamento. Pereira, Miriam Halpern. *A política portuguesa de emigração, 1850-1930*. Lisboa, A Regra do Jogo, 1981, p. 57. Desde 1930, o cônsul de Santos emitia várias informações sobre o grande número de portugueses que o “assediavam” para solicitar recursos a fim de que pudessem ser repatriados. Arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal [MNE]. “Questões resultantes do movimento revolucionário brasileiro de 1930”, maço 15, armário 15, piso 3; “Socorros e repatriações. Consulado de Santos”, maço 26, armário 14, piso 3.

²¹ Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal. Lemos, Anúpio. *Relatório anual do consulado de Santos*, 1934, p. 30.

²² Beiguelmam, Paula. “Morros santistas”. *Sociologia*, São Paulo, 10, 1945.

²³ Apenas em “atividades domésticas e escolares” as mulheres superam os homens (54.677 contra 9.400).

Os dados aqui apresentados corroboram, portanto, as afirmações de que a classe trabalhadora de Santos era preponderantemente masculina, adulta, com elevado número de imigrantes, sobretudo portugueses, e absorvida por uma economia pouco diversificada, gravitando principalmente em torno do transporte marítimo, sem que sua “geografia industrial” tivesse passado por profundas transformações. Esse perfil distancia-se claramente da realidade da capital do Estado no entreguerras, quando São Paulo viveu um extraordinário processo de desenvolvimento econômico, tornando sua topografia ocupacional muito mais complexa e diferenciada.

No entanto, devemos ter cuidado ao extrair das determinações estruturais da economia e da composição social dos trabalhadores estreitas correlações com o comportamento político e ideológico da classe operária. Algumas análises procuraram definir o grau de combatividade dos trabalhadores e sua adesão a determinadas correntes ideológicas sobretudo a partir desses fatores. Assim, os anarquistas teriam sido típicos da indústria privada, na qual prevaleceriam os operários estrangeiros, enquanto os trabalhadores em transportes (estatais e com predomínio da mão-de-obra nacional) se pautariam pelo reformismo ou pelo “amarelismo”. Mas esta generalização não resiste a análises empíricas mais detidas.²⁴

Basta assinalar que, no porto de Santos, predominava na Primeira República o trabalhador de origem estrangeira, e a Companhia Docas era uma empresa privada (concessionária do governo). Imigrantes empregados na estiva, em armazéns de café, no transporte de mercadorias em carroças e na construção civil também estavam longe de ser trabalhadores de empresas público-estatais. Como termos oportunidade de verificar nos capítulos seguintes, o fato de serem estrangeiros e ocupados no setor privado também não os

²⁴ Para uma crítica a tais correlações, cf. Velasco e Cruz, M. Cecília. *Amarelo e negro: matizes do comportamento operário na República Velha*. Rio de Janeiro, IUPERJ, 1981 (dissertação de mestrado), cap. IV. Rudolf de Jong fez uma rápida enumeração dos movimentos anarquistas em diferentes realidades sócio-econômicas nacionais e mostrou a dificuldade de se fazer qualquer generalização naquele sentido. “Algumas observações sobre a concepção libertária de mudança social e revolucionária”, in: Pinheiro, Paulo Sérgio (org.). *O Estado autoritário e movimentos populares*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1980, pp. 316-7.

tornava potenciais anarquistas em geral. Ao contrário, exceto os operários em edificação, todos os outros tiveram fortes ligações com o sindicalismo amarelo.

Maram sugeriu que uma força de trabalho majoritariamente adulta, masculina e sem vínculos com fábricas colossais tornavam mais fácil a tarefa de organização e mobilização do movimento operário. Esse perfil, de fato, não apresenta os mesmos complicadores quando se trata de uma mão-de-obra feminina e infantil, como nas grandes fábricas têxteis. Por outro lado, devemos desfazer o mito de que os portuários teriam sido sempre e em todos os lugares trabalhadores radicais, organizados e continuamente combativos. Vimos que a "Babel portuária" de diferentes profissões, empresários, órgãos públicos de administração, além do trabalho ocasional e do *ethos* da masculinidade, envolviam inúmeros outros problemas que também se constituíam em elementos desagregadores para a formação de um contínuo movimento operário em bases sólidas e radicais.

A quase ausência de um parque industrial tipicamente fabril em Santos não parece se constituir em um elemento suficiente para avaliar - favoravelmente ou não - o comportamento operário ou para atribuir à cidade uma economia "eminentemente comercial", absorvida quase que tão somente pelas atividades do denominado setor terciário. A grande maioria dos trabalhadores portuários, ensacadores de café, ferroviários e carroceiros se via como pertencente à classe operária e agia como tal.

Por outro lado, não resta dúvida de que a presença de poucas unidades fabris em Santos, em contraste com as fábricas têxteis de São Paulo, por exemplo, jogaria um peso não desprezível na diferenciação da mobilização operária entre as duas cidades em 1917. Porém, tal distinção foi muito mais o resultado das condições específicas da produção em cada um dos diversos ramos industriais, da ação heterogênea dos empresários de diferentes setores e da situação do mercado de trabalho em Santos e São Paulo durante a guerra do que da equação "classe operária = grande indústria fabril".²⁵ Afinal, no imediato pós-guerra os mais diversos

²⁵ Seria um equívoco não considerar a Companhia Docas, a São Paulo Railway, algumas firmas de ensaque de café e a construção civil como empresas industriais pelo fato de não terem as mesmas características, por exemplo, da produção têxtil. Sobre a crítica à

registros colocam o movimento operário santista "atualizado" em relação ao de outras cidades, como São Paulo e Rio de Janeiro.

Se a "composição da economia e do proletariado" pode ter um forte apelo explicativo quanto à ação operária, outros fatores, portanto, precisam ser considerados, tais como situação do mercado de trabalho e oscilantes conjunturas econômicas, estratégias empresárias na gestão da força de trabalho, peculiaridades de diferentes profissões, papel exercido pela repressão, opções político-ideológicas dos trabalhadores.

Assim, as características da indústria portuária devem ser analisadas primeiro em um contexto determinado, como no caso dos anos da Primeira Guerra, que foram decisivos para esfriar o ímpeto organizativo e mobilizador dos anos imediatamente anteriores à deflagração do conflito mundial. Se o impacto da guerra representou para a indústria têxtil e metalúrgica uma notável aceleração da sua capacidade produtiva, a construção civil e o transporte marítimo são apontados como alguns dos setores que experimentaram uma acentuada queda no ritmo dos seus negócios, reduzindo drasticamente o seu mercado de trabalho.²⁶

Entretanto, não dispomos de estatísticas sobre o mercado de trabalho nessa conjuntura. Assim, devemos tomar cuidado para não cometer exageros ou subestimar os efeitos da guerra no nível de emprego, que variou de acordo com os ramos industriais. Além disso, o período da guerra não deve ser considerado como um todo homogêneo de acentuada e crescente crise generalizada, conforme pretendiam fazer crer jornais e empresários; ao contrário, apresentou distintas fases no ritmo da produção. Na falta de estimativas precisas, indicarei um conjunto de indícios para chegar a uma verificação mais aproximada da situação do mercado de trabalho no transporte marítimo e terrestre.²⁷

referida equação, cf. Thompson, E. P. *A formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987, vol. 2.

²⁶ Cf. Dean, Warren. *A industrialização de São Paulo*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1991; Lobo, Eulalia Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro, IBMEC, 1978, pp. 515-22.

²⁷ Sobre o impacto da guerra entre os trabalhadores da construção civil, cf. capítulo 1.

2. “A Desculpa de sempre é a Guerra”

A deflagração da guerra não apenas interrompeu o ritmo crescente do intercâmbio do porto de Santos com o exterior, verificado em 1911 e 1912, como também provocou um brusco declínio, respondendo por uma baixa de 600 mil toneladas movimentadas de 1913 para 1914.²⁸ Ainda que menos intenso, o ritmo descendente permaneceu até o fim do conflito mundial, em 1918, ano que apresentou uma redução de 1 milhão de toneladas em relação a 1913. Somente em 1924 o tráfego portuário alcançaria a tonelagem atingida no ano anterior ao início da guerra.²⁹

Diante desse quadro, os diretores da empresa alegavam em relatórios apresentados ao governo federal que “a nossa Companhia somente tem perdido com a guerra”.³⁰ A abrupta diminuição do número de embarcações ancoradas na murada do cais (354 a menos, em média, que entre 1908 e 1911, período no qual não houve extraordinária movimentação de cargas) e os abatimentos ou isenções nas tarifas cobradas aos usuários do porto levaram a empresa a arrecadar anualmente menos de 11 mil contos de réis em comparação com sua renda bruta de 1913.³¹

Em uma apelação judicial, anos mais tarde, a Companhia alegou que, apesar da sensível queda de sua renda durante a guerra, manteve intacto o quadro de seu pessoal e, a partir de 1916, concedeu o dia de 8 horas que, até então, era de 12 horas.³² Entretanto, a carta de um empregado mensalista, publicada na imprensa, assinalava que a CDS

²⁸ O mesmo comportamento do comércio exterior ocorreu no Rio de Janeiro nesta época. Lobo, *op. cit.*, p. 509.

²⁹ Brasil. Câmara dos Deputados. *Comissão Parlamentar de Inquérito sobre o porto de Santos*. Rio de Janeiro, 1947.

³⁰ Companhia Docas de Santos. *Relatório apresentado pela diretoria em Assembléia Geral Ordinária, de 30 de abril de 1918*. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1918.

³¹ Cálculo extraído dos relatórios anuais da diretoria da CDS e das tabelas apresentadas em Araújo Filho, José Ribeiro. *Santos, o porto do café*. Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 1969, pp. 117-8.

³² Brasil. Supremo Tribunal Federal. “Apelação cível 3763”, in: *Memorial da Companhia Docas de Santos*. Rio de Janeiro, Tipografia Jornal do Comércio, 1920 [Codesp/Museu do Porto].

“alega que agora não tem serviço; no entanto, trabalha-se quase todas as noites nos armazéns, tendo o escritório central trabalhado extraordinariamente depois de declarada a guerra e das 5 às 7 horas da noite, aos domingos e feriados, durante cerca de três anos, havendo terminado esse serviço há dois meses, seguramente. E diz a Companhia que o serviço na Docas só é excedido das condições normais em casos excessivamente raros”.³³

Essa alegação encontra respaldo em evidências que relativizam o impacto da guerra no tráfego portuário se não tomarmos a conjuntura como um todo homogêneo. De fato, não se pode mencionar uma verdadeira crise nos quase três primeiros anos da guerra a não ser, como o fez a Companhia Docas, comparando-os com o forte ritmo ascendente do biênio de 1912-1913, provocado pela recuperação da economia e, até então, único na história do porto de Santos. De 1914 a 1916, a média anual de carga operada no cais foi de 1.546.390 toneladas, cifra comparável à de 1911 (ano de reaquecimento da economia), apenas superada pelos extraordinários anos de importação, 1912 e 1913, e a partir de 1921.

Conforme observou Warren Dean, somente o ano de 1917 “assinalou o início da verdadeira crise”, quando em março a Inglaterra suspendeu as importações de café em razão da precariedade de recursos de embarque e, temerosa de que determinadas mercadorias chegassem às potências centrais, restringiu o espaço em seus navios para os produtos exportados do Brasil.³⁴ Santos, cidade conhecida na época como o “porto do café”, registraria uma visível diminuição da exportação desse produto em 1914, elevação no biênio seguinte e visível queda a partir de 1917.³⁵ Em 1918, foi construído grande número de armazéns, cobrindo uma área superior a 70 mil metros quadrados para estocar o café represado em Santos, excedendo a 6 milhões de sacas em março desse ano. De um modo geral, o biênio de 1917-1918 apresentou uma média anual de

³³ *A Tribuna*, 17/8/1917.

³⁴ Dean, *op. cit.*, p. 98.

³⁵ Sobre as exportações paulistas de café entre 1911 e 1920, cf. Cano, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo, T. A. Queiroz, 1983.

1.209.705 toneladas de mercadorias movimentadas, montante pouco abaixo do verificado em 1908, ano que deu início a uma crise econômica e desemprego generalizado.³⁶

As possibilidades de emprego seriam agora mais restritas, pois em março de 1917, Guilherme Guinle, presidente da CDS, recebeu um ofício do pessoal da Seção da Construção “que poderia ser aproveitado na Seção do Tráfego”. Entretanto, conforme esclareceu o diretor e engenheiro-chefe da Companhia, Guilherme Benjamin Weinschenck, ao inspetor-geral Ulrico Mursa,

“não houve nomeações de empregados para a Seção do Tráfego, como diz o amigo, tendo sido apenas preenchidos os lugares de fiéis de armazém que se achavam vagos com empregados promovidos de outras categorias, *sem que fosse aumentado o número do pessoal do quadro*”.³⁷

No entanto, outra carta de empregados mensalistas da CDS, escrita no início de 1918, pretendia mais uma vez minimizar os argumentos que enfatizavam os efeitos da crise. Afirmando-se fundamentado em balancetes publicados na imprensa pela Associação Comercial de Santos, o apelo dos trabalhadores aos dirigentes da CDS alegava que as exportações haviam aumentado com a remessa de feijão, carne e outros produtos para a Europa e, se a navegação estrangeira diminuía bastante, por outro lado aumentara a de cabotagem. Apesar disso, a empresa teria cortado pela metade as turmas de carga e descarga e elevado as horas extraordinárias. A carta finalizava que “a desculpa de sempre ‘é a guerra’. ‘A guerra’ encobre todas as irregularidades e todas as injustiças”.³⁸

A denúncia de que o porto não vivia um verdadeiro colapso em seus serviços encontra amparo em evidências que revelam a acurada “consciência de conjuntura” dos trabalhadores. De acordo com as observações de Dean, os países aliados reduziram o consumo de produtos

³⁶ “Relatórios do presidente da Câmara e do prefeito, referentes ao ano findo”. *A Tribuna*, 16/1/1919; *Gazeta do Povo*, 9/3/1918.

³⁷ Codesp. MP. Ofício de Weinschenck a Ulrico Mursa. Petrópolis, 16/3/1917 [grifo meu].

³⁸ “Um apelo dos empregados da Companhia Docas a seus dirigentes”. *Gazeta do Povo*, 11/1/1918.

não considerados essenciais, tais como o café, mas elevaram a procura de carne, cereais, feijão e açúcar. Os índices de movimentação de carga indicam que, em 1917 e 1918, houve um decréscimo das exportações em relação a 1916, porém essas foram mais expressivas naquele biênio do que em 1912-1913. Quanto ao comércio de cabotagem, Dean menciona a expansão do mercado interno. As estatísticas relativas aos embarques ferroviários e pelos navios costeiros que partiam de Santos revelam que o valor de carga carregada por essas duas vias subiu de uma média de 25 milhões de dólares em 1911-1913 para cerca de 74 milhões em 1916-1918. Nesses últimos anos, o transporte para o exterior era apenas 30% maior do que os embarques para outros Estados.³⁹ Assim, o declínio acentuado nas exportações de café ocorreu apenas em 1917-1918, sendo em parte compensado pelo transporte de manufaturados e de produtos agrícolas paulistas para o restante do país.

Vale ressaltar, porém, que se não podemos falar em absoluta paralisia do porto, os dois últimos anos da guerra foram marcados por uma queda global do comércio portuário. Apesar disso, o jornal *A Tribuna* afirmava que, embora o quadro de baixa na movimentação de mercadorias acarretasse “avultados prejuízos” à Companhia Docas, esta não demitira nenhum de seus empregados. Ao contrário,

“reveza turmas para que todos tenham o serviço possível e ganhem o que as atuais circunstâncias permitem. Faz mais: a administração da Docas ‘inventa’ reformas, modificações, alterações, limpezas, substituições e remoções para entreter, assim, alguns serviços e empregar neles o pessoal superabundante, ou sem trabalho continuado e corrente. Em rigor, como o movimento atual do nosso porto poderia dispensar não pequeno número de trabalhadores e de empregados nas oficinas, não só porque falta trabalho para todos, como porque lhe seria aconselhado fazer as maiores economias, a fim de atenuar

³⁹ Dean, *op. cit.*, pp. 97 e 104-6.

os formidáveis prejuízos que tem sofrido. Não o tem feito. Não o fará”.⁴⁰

Podemos especular que a empresa tenha levado a efeito demissões logo após a baixa de cerca de 600 mil toneladas de 1913 para 1914. No período seguinte, é plausível supor que, em determinados momentos, os cortes das turmas pela metade, mencionados na referida carta dos mensalistas, não tenham sido apenas o resultado de desemprego, mas de fato das remoções de operários para outros serviços. Os relatórios anuais da diretoria, de 1915 a 1918, indicam em detalhes que os trabalhos de construção da CDS tiveram regular continuidade, tendo sido aproveitados os períodos de menos movimento do porto.

Ainda assim, não deve ser descartada a possibilidade de ter havido demissões em 1917-1918, período que pode ser equiparado a 1908, ano de crise econômica, desemprego e repressão ao movimento operário.⁴¹ A quantidade de serviços assinalada nas cartas dos seus empregados, anteriormente referidas, parece ter sido menos o resultado de uma elevação no nível de operações de carga e descarga em 1917 e 1918 e mais de um aumento na requisição de trabalhadores nas horas extraordinárias em razão de possíveis cortes de pessoal ou da manutenção de um quadro de empregados relativamente estável, ou reduzido em determinados momentos de maior movimentação de cargas. De qualquer modo, o que os autores das cartas pretendiam assinalar era que a CDS não passava por uma situação de avultados prejuízos e capaz de oferecer aumento apenas aos trabalhadores do Tráfego.

Se o momento parecia não ser de colapso e paralisia do porto, por outro lado não era de expansão de empregos em um mercado de trabalho marcado por um crônico exército industrial de reserva. Tratava-se de uma conjuntura de grande incerteza não apenas para os empregados da CDS, mas para todas as outras categorias diretamente vinculadas ao movimento portuário, tais como ferroviários da São Paulo Railway, carroceiros e, sobretudo, ensacadores e carregadores de café – estes sim fortemente atingidos pela queda de remessas do “ouro verde” para o exterior.

⁴⁰ *A Tribuna*, 22/6/1917.

⁴¹ Githay, *op. cit.*, p. 66.

3. A greve parcial de 1917

Em tal conjuntura, portanto, eram muito restritas as possibilidades de organização e mobilização do movimento operário. Quando os canteiros e os operários da construção civil de Santos declararam-se em greve de solidariedade à paralisação geral ocorrida na capital, em julho de 1917, entre os portuários não teve qualquer ressonância os apelos que lhes eram dirigidos pela União Geral dos Trabalhadores da cidade, conclamando em comícios para que todos os trabalhadores apoiassem o movimento.⁴²

Embora devamos desconfiar de suas apurações investigativas, o relatório do delegado geral de São Paulo, Tyrso Martins, aponta que a iniciativa com o objetivo de estrangular o comércio no porto de Santos partiu dos militantes de São Paulo. Enquanto a greve alastrava-se, o principal alvo do Centro Libertário era conseguir a adesão dos ferroviários da São Paulo Railway, “óbice do grande funil por onde transita toda a riqueza do Estado”. Edgard Leuenroth teria incitado os trabalhadores do Alto da Serra à greve e, imediatamente, o ministro da Marinha ordenou o deslocamento para Santos de um navio de guerra. No dia 13 de julho, 600 trabalhadores da São Paulo Railway (SPR) declararam-se em greve reivindicando 20% de aumento salarial. A empresa reagiu com demissões e a paralisação durou apenas algumas horas, sendo normalizado o tráfego após a promessa de aumento por parte da empresa.⁴³

O fato é que, conforme correspondência trocada entre Weinschenck e Guilherme Guinle, ficamos sabendo que a requisição do navio de guerra foi feita diretamente por esse último ao ministro da Marinha, “que atendeu e mandou para lá [Santos] o navio ‘República’ (...) e prometeu mandar outro se for necessário ou se aumentar a greve”. E logo a promessa foi cumprida com a chegada do navio *Mato Grosso*. Apesar da desmobilização dos seus operários, Guilherme Guinle manifestava verdadeira apreensão diante de um possível efeito de contágio em razão do rápido alastramento grevista na Capital, afirmando que

⁴² *A Tarde*, 14/7/1917.

⁴³ *Idem*, 17/7/1917.

“para mim foi uma surpresa essa greve em São Paulo, onde tem-se cometido depredações e crimes; isto só serve para demonstrar que não há justificação para uma tal greve; espero que não se estenderá a Santos!!?”

Talvez mais do que simples medo de contágio, tal correspondência indique de fato a possibilidade de uma greve em face dos descontentamentos manifestos nos ofícios que os operários enviavam à CDS.

Guilherme Guinle logo mandou que fossem tomadas “todas as precauções como em outras ocasiões”, o que significava uma atitude inflexível diante de qualquer greve no porto.⁴⁴ Entretanto, assim que os operários da construção civil cruzaram os braços, Guinle indicou ao inspetor da empresa outro caminho mais persuasivo: determinou

“medidas a serem postas em prática para evitar a greve (...) e ter opinião acertada sobre o aumento de salários, e se for conveniente esse aumento de quantos por cento deve ser”.

Exigia ainda “não sobrecarregar” os gêneros vendidos nos armazéns aos trabalhadores em mais de 25%, levando em conta apenas a despesa real com a compra, transporte e pessoal empregado nos armazéns. Com efeito, no dia 25 de julho, a CDS aumentou em 15% os salários dos trabalhadores e feitores.⁴⁵

Assim, os portuários de Santos não registraram qualquer mobilização que se aproximasse minimamente do movimento operário paulistano em meados de 1917.⁴⁶ Entre as categorias vinculadas diretamente ao transporte portuário, entraram em greve os carroceiros e os trabalhadores dos armazéns de café. Os primeiros pararam o tráfego das carroças por algumas horas, reivindicando 20% de aumento, mas apenas a mais importante firma do setor, a União dos Transportes, elevou os

⁴⁴ Codesp. MP. Ofício de G. B. Weinschenck a Ulrico Mursa. Rio de Janeiro, 14/7/1917.

⁴⁵ *Idem*, 18, 20 e 25/7/1917; Lobo, Hélio. *Docas de Santos: suas origens, lutas e realizações*. Rio de Janeiro, Jornal do Comércio, 1936, p. 376; *A Tarde*, 26/7/1917.

⁴⁶ Esse quadro de desmobilização não foi exclusivo dos trabalhadores do porto de Santos, pois o mesmo pode ser encontrado em outros portos na conjuntura da guerra, tal como ocorreu no Rio Grande (RS). Ver Xerri, Eliana Gasparini. “Uma incursão às fontes sobre o movimento operário de Rio Grande no início do século XX”. *Estudos Ibero-Americanos*. PUCRS, v. XXII, n. 2, dezembro, 1996.

ordenados de 150 para 200 mil réis. Os trabalhadores em café entraram em greve em alguns armazéns exigindo o pagamento quinzenal e a manutenção da antiga tabela de salários, mas nada conseguiram. A Companhia Central de Armazéns Gerais – principal casa do setor – substituiu todos os grevistas por novas turmas de trabalhadores em apenas dois dias.⁴⁷

Além da greve dos trabalhadores em uma serraria e dos magarefes do Matadouro, que depois de quatro dias de inatividade foram contemplados com uma revisão da tabela de salários, houve a paralisação dos operários da construção civil, seguramente a mais significativa de todas. O movimento durou 10 dias, contou com a adesão quase total da categoria, foi precedido de reuniões e de envio prévio das reivindicações aos construtores, fez circular boletins pela cidade, organizou comícios, passeatas e piquetes. Conseguiu inicialmente estabelecer um canal de negociação com alguns empreiteiros de obras e foi a única capaz de criar associações com algum grau de organização, tais como comissões, Sindicato dos Canteiros, União da Construção Civil, Comitê de Defesa Proletária e União Geral dos Trabalhadores, que tinha por objetivo coordenar as greves de todas as categorias. No entanto, a conquista das reivindicações foi nula e a greve se constituiu em alvo privilegiado de uma repressão desproporcional ao seu desenrolar.⁴⁸

Em síntese, se em São Paulo foi possível a emergência de uma forte onda grevista e a rearticulação do sindicalismo de ação direta em 1917, na cidade de Santos podemos concluir que o movimento operário era pífio, sendo a prática e o discurso libertários limitados a algumas poucas iniciativas dos operários da construção civil. Não resta dúvida de que a conjuntura de guerra jogou um peso destacado para esse quadro de desmobilização e para a tímida reemergência da militância “anarquista”, o que veio a se agravar em 1918 com a epidemia da gripe espanhola.⁴⁹

⁴⁷ “O movimento operário. A situação em Santos”. *Diário de Santos*, 19/7/1917; “A repercussão em Santos do movimento grevista na capital”. *A Tribuna*, 19, 20, 21 e 25/7/1917; “A greve em Santos continua”. *A Tarde*, 18 e 19/7/1917.

⁴⁸ Cf. capítulo 2.

⁴⁹ Após a guerra, a epidemia da gripe espanhola, em outubro de 1918, seria responsável pela deterioração da oferta de trabalho em razão das inúmeras mortes registradas na cidade (853 óbitos; cerca de nove em cada mil habitantes). Brasil. Diretoria do Serviço Sanitário do Estado de São Paulo. *Anuário Demográfico do Estado de São Paulo; Seção de*

4. Anarquistas e sindicalistas revolucionários

Conforme Maria Lucia Gitahy mostrou amplamente, desde 1907 a influência libertária se fez sentir de forma bastante visível em Santos. Essa corrente teve incontestemente hegemonia no movimento operário da cidade em 1912, quando a Federação Operária Local de Santos tornou-se “a sede de vários sindicatos liderados pela Construção Civil.”⁵⁰ No interior da FOLS estavam organizados os trabalhadores da construção civil, alfaiates, canteiros, tecelões, metalúrgicos, cozinheiros, padeiros, calceteiros, ferradores, foguistas, maquinistas, carroceiros, ensacadores e carregadores de café, estivadores e doqueiros.⁵¹ Em 1912, os trabalhadores de Santos foram seguramente a principal base da Confederação Operária Brasileira, que contava com 22.500 associados de Santos, 5 mil trabalhadores do Rio de Janeiro, 15 mil do Rio Grande do Sul e 10 mil de São Paulo”.⁵²

Todavia, em 1913, a FOLS passou a contar com cerca de 8 mil a 10 mil membros, sendo que apenas 400 pagavam regularmente as mensalidades aos seus respectivos sindicatos.⁵³ Na conjuntura grevista de 1919, apenas a Sociedade União de Artes e Ofícios (sindicato dos trabalhadores da construção civil) se definia claramente adepta do sindicalismo de ação direta. O declínio de sua hegemonia teve início com a forte repressão ao movimento operário em 1913 e 1914 e com a

Estatística Demográfico-Sanitária. São Paulo, Tipografia do Diário Oficial, 1921, volume 1 [Arquivo Histórico Municipal de Santos]. “É possível acompanhar a devastação que a gripe promoveu em Santos através da cobertura da *Gazeta do Povo*, entre outubro e dezembro de 1918. Toda a vida urbana foi inviabilizada e o trabalho desorganizado; presos foram obrigados a substituir os coveiros atingidos pela doença; a Cruz Vermelha, o Tiro Naval e o Tiro 11 prestaram socorro à população pobre da cidade; órfãos lotavam o asilo municipal; os hospitais, a Prefeitura e a Associação Comercial organizaram-se para o combate à moléstia. A notícia do armistício alcançou a cidade em 11 de novembro, em meio à epidemia. A gripe só começou a declinar na segunda semana de novembro.” Silva, Fernando Teixeira e Gitahy, Maria Lucia. “O movimento operário da construção civil santista durante a Primeira Guerra Mundial, 1914-1918”. *História Social*, n. 3, IFCH-Unicamp, 1996, p. 24.

⁵⁰ “Memórias de Severino Gonçalves Antunha”. Santos, junho de 1968 *apud* Rodrigues, *op. cit.*, p. 127.

⁵¹ Cezar. “Breve resenha do movimento operário desta cidade, desde 1904 a 1919”. *Gazeta do Povo*, 22/7/1919. Maiores detalhes sobre a atuação da FOLS desde 1907, cf. Gitahy, *op. cit.*

⁵² Maram, *op. cit.*, p. 56.

⁵³ *Ibid.*, p. 92.

conjuntura de guerra. Mas as divisões internas e as diferentes concepções sobre o papel dos sindicatos na sociedade também jogaram um peso relevante. Teve influência nesse declínio rivalidades e disputas no campo ideológico tanto entre essa corrente e os “amarelos” quanto no interior dela própria.

Por trás da aparente homogeneidade e sinonímia que envolve as denominações “sindicalismo libertário”, “anarquista” e “revolucionário” escondem-se diversas concepções que, certamente, guardam pontos em comum, mas também apresentam diferenças e engendram divisões e conflitos no movimento sindical.⁵⁴ Ao contrário dos anarquistas, que privilegiavam difundir as doutrinas ácratas nos sindicatos, e dos amarelos, que proclamavam a necessidade de representação política dos operários, os sindicalistas revolucionários, nomeadamente os militantes “Iris” e “Cezar”, escreviam em 1919 sobre a “necessidade de organização” como o “único meio eficaz pelo qual o operariado pode conseguir o seu ‘desideratum uma sociedade “nova, livre e igualitária”. Se essa afirmação os aproximava dos objetivos de muitos que se auto-proclamavam anarquistas, por outro lado eles defendiam que a luta deveria ser travada

“sem dogmas. A única coisa que nos deve preocupar é que todos, tenham os princípios que tiverem, se unam no campo da luta econômica, onde não há divergências possíveis”.⁵⁵

Essa formulação encontra-se presente em documentos publicados na imprensa pela Sociedade União de Artes e Ofícios, em 1919 e 1920. Fiel à máxima da Primeira Internacional, esse sindicato considerava que “a emancipação de nós trabalhadores tem de ser obra de nós trabalhadores” e que

⁵⁴ A mais recente e aprofundada análise a respeito no Brasil encontra-se em Toledo, Edilene T. “O sindicalismo revolucionário e a Federação Operária de São Paulo no início do século XX”. *Cadernos de História Social*, 2, Campinas, out. 1995; *Idem*, *O Amigo do Povo: grupos de afinidade e a propaganda anarquista em São Paulo nos primeiros anos deste século*. Campinas, IFCH/Unicamp, 1993 (dissertação de mestrado); *Idem*, “Em torno do jornal *O Amigo do Povo*: os grupos de afinidade e a propaganda anarquista em São Paulo nos primeiros anos deste século”. *Cadernos AEL*, Campinas, IFCH/Unicamp, n. 8/9, 1998.

⁵⁵ Iris. “Necessidade de organização I e II” e “Considerações”. *Gazeta do Povo*, 9 e 24/4/1919; Cezar. “A questão operária” e “Algumas verdades oportunas”. *Gazeta do Povo*, 16/4/1919.

“o sindicalismo tem por fim o melhoramento imediato das classes e a completa emancipação dos trabalhadores, por obras próprias e isento de política. Por conseguinte, não favorece nenhum partido político”.⁵⁶

Nesse fragmento, a União sintetizou alguns dos princípios fundamentais do sindicalismo revolucionário. Tratava-se de rejeitar em bloco a ação política e a existência do Estado, ressaltando a especificidade do sindicato em relação aos partidos políticos na medida em que a ação sindical deveria se desenvolver no “terreno estritamente econômico”, ou seja, repousar nos interesses dos produtores. Sendo o meio decisivo do enfrentamento de classes, os sindicatos deviam lutar pelas reivindicações elementares dos trabalhadores, combater a expropriação capitalista e buscar instaurar um sistema de propriedade coletiva dos meios de produção gerido pelos próprios trabalhadores. Fazia-se necessário, então, atualizar o movimento operário local às recentes experiências originadas da Revolução Russa. Em 1919, a União de Artes e Ofícios decidiu aderir à Terceira Internacional, adotando uma bandeira que simbolizasse a revolução e os instrumentos de trabalho dos “artistas”: “toda vermelha com as iniciais pretas, levando ao centro um esquadro e um compasso como símbolos das Artes e Ofícios”.⁵⁷

Os sindicalistas revolucionários reivindicavam a ação direta como o único meio de emancipação. Mesmo se propondo a atingir “objetivos imediatos”, a ação direta era entendida como um fim em si mesmo, um meio de mensurar a força dos trabalhadores e a materialização da luta de classes, vivenciada no dia-a-dia. Conforme sintetizou Jacques Julliard, o sindicalismo revolucionário era uma espécie de “trade-unionismo com ação direta”: as reformas não eram rejeitadas em bloco, mas apenas as que não resultassem no aumento do poder da classe operária.⁵⁸ Assim, contrapondo-se às orientações de outros sindicatos que se formavam na cidade, os sindicalistas revolucionários de Santos advertiam que

⁵⁶ Comitê Central de Defesa de Greve. “Trabalhadores da Docas! Sempre alerta”. *Gazeta do Povo*, 7 e 9/12/1920.

⁵⁷ União de Artes Ofícios e Anexos. “Assembléia Geral Ordinária realizada em 28 de junho de 1919”. *Gazeta do Povo*, 2/7/1919.

⁵⁸ Julliard, Jacques. *Autonomie ouvrière: études sur le syndicalisme d'action directe*. Paris, Gallimard, 1988, pp. 45-68.

“na luta operária não deve existir protecionismo para quem quer que seja; nada de graduados, nada de chefes, nada de indivíduos cheios de importância arvorados em mentores. (...) É necessário todo o cuidado com os embaixadores do ouro, vencendo ordenados fabulosos, todos cheios de grande imponência, usando uma linguagem de deputados”.⁵⁹

Fundamentado na experiência da CGT francesa, o militante L. Telles afirmava que nos sindicatos não deveriam existir advogados ou presidentes. Defendendo uma estrutura administrativa simples, pretendia abolir todo cargo remunerado, pois criava “maus pastores” com idéias centralizadoras, “tripudiando sobre a vontade, aliás soberana, da soberana assembléia, agindo sem consultá-la”.⁶⁰ Assim, o artigo 2 dos estatutos da União de Artes e Ofícios rezava que “os diretores terão unicamente poderes administrativos, cabendo unicamente à assembléia deliberar, não podendo ninguém impor-se contra a sua soberania”.

Na condição de meio de emancipação dos trabalhadores, o sindicato deveria ser não apenas a base da melhoria material dos trabalhadores, mas também de seu desenvolvimento moral, cabendo-lhe criar escolas primárias e profissionais, biblioteca e “tantos outros meios para elevar intelectual e moralmente a classe”.⁶¹

Conforme assinalou Edilene Toledo,⁶² tais princípios têm levado a maioria dos historiadores a confundir sindicalismo revolucionário com anarquismo, anarco-sindicalismo ou sindicalismo libertário. Entretanto, o artigo 1º da União de Artes, Ofícios e Anexos não deixa dúvidas quanto ao caráter estritamente sindicalista revolucionário da organização. Por proposta de um membro da União, baseado “nos princípios do mais puro

⁵⁹ Cezar. “Algumas verdades oportunas”. *Gazeta do Povo*, 5/6/1919.

⁶⁰ Telles, L. “Carta a um operário II” e “A natureza não se fez aos saltos”. *Gazeta do Povo*, 12 e 17/6/1919.

⁶¹ Cezar. “Algumas verdades oportunas”. *Gazeta do Povo*, 5/5/1919.

⁶² “O sindicalismo revolucionário e a Federação Operária de São Paulo no início do século XX”, *op. cit.*

liberalismo”, foi aprovado pela assembléia que “esta associação será um órgão aberto a todos os homens *sem exclusão de idéias*”.⁶³

Tal declaração parece diretamente decalcada da emenda ao artigo 2 dos estatutos da CGT francesa, aprovados em 1895: “os elementos que constituem a Confederação Geral do Trabalho deverão manter-se ao largo de todas as escolas políticas”.⁶⁴ Essa declaração seria de importância capital para os destinos da CGT que, no Congresso de Amiens, realizado em 1906, inaugurava definitivamente o sindicalismo revolucionário, cujos princípios já vinham sendo desenvolvidos desde o final do século passado.⁶⁵ Conforme a Carta de Amiens, seus membros eram totalmente livres para agir segundo suas concepções políticas... desde que fora do sindicato. Antes mesmo, em 1904, Emile Pouget, um dos mentores do sindicalismo revolucionário, afirmou:

“não há aqui [na CGT] nem anarquistas, nem socialistas, nem positivistas, não há senão sindicalizados organizados para perseguir um único objetivo: a supressão do assalariamento e do patronato”.⁶⁶

A Carta de Amiens permitiu atenuar os desacordos políticos dentro dos sindicatos, os quais tinham por obrigação se concentrar nas lutas reivindicativas. Isso parecia estar bastante claro para um anarquista de Santos que assinava seus artigos com o pseudônimo de “Spartaco”. Segundo ele,

“nós, ‘ácratas’, sinceros em nossas convicções, que temos procurado agir dentro da organização operária de acordo com as tendências de Emile Pouget, e do próprio Griffuelhes, *em prejuízo dos princípios libertários que professamos*, sempre encontramos, contra o nosso

⁶³ União de Artes Ofícios e Anexos. “Assembléia Geral Ordinária realizada em 28 de junho de 1919”. *Gazeta do Povo*, 2/7/1919 [grifo meu].

⁶⁴ Dreyfus, Michel. *Histoire de la C.G.T.* Bruxelles, Éditions Complexe, 1995, p. 34.

⁶⁵ Talvez o seu mais importante precursor tenha sido Fernand Pelloutier. Cf. Julliard, Jacques. *Fernand Pelloutier et les origines du syndicalisme d'action directe*. Paris, Éditions du Seuil, 1971.

⁶⁶ Maitron, Jean. *Le mouvement anarchiste en France I: des origines à 1914*. Paris, Gallimard, 1992, p. 320. Conforme sintetizou esse autor, com o aparecimento da Carta de

‘zetarismo’ [sic], uma bem acentuada corrente de antipatias”.⁶⁷

L. Telles, porém, não fazia essa mesma distinção entre os princípios libertários e as tendências de Pouget e Griffuelhes. Defendendo a teoria do “apóstolo da anarquia”, Bakunin, Telles considerava que “o sindicalismo revolucionário converge para o mesmo ponto que o anarquismo”.⁶⁸ Essa falta de precisão conceitual (ou divergência interpretativa), portanto, não encontra-se apenas entre os historiadores, mas também entre os próprios militantes do período. Para alguns, o sindicalismo revolucionário representava uma corrente totalmente nova, sendo uma ruptura com o anarquismo e com o socialismo; para outros, contudo, ambos se identificavam, pois o sindicalismo representaria um rejuvenescimento do anarquismo tradicional, imobilizado por querelas dogmáticas.⁶⁹

Essa sinonímia de termos e a presença de militantes de origem anarquista no sindicalismo revolucionário contribuíram para que os historiadores se referissem ao anarco-sindicalismo como um categoria capaz de contemplar a diversidade de posições doutrinárias.⁷⁰ O fato é que diversas organizações que se definiram como sindicalistas revolucionárias nem sempre tiveram em seu seio militantes de origem anarquista.⁷¹ Em Santos, foi o caso, entre outros, de dois trabalhadores da construção civil,

Amiens, pode-se dizer que “até então existiam os anarquistas militantes no movimento sindical; doravante, não existem mais que sindicalistas revolucionários”.

⁶⁷ Spartaco. “Orientação a seguir”. *Gazeta do Povo*, 11/6/1919 [grifo meu].

⁶⁸ Telles, L. “Cartas a um operário I”. *Gazeta do Povo*, 4/6/1919.

⁶⁹ Conforme um militante francês, Dunois, “o sindicalismo revolucionário é o anarquismo, mas um anarquismo regenerado, (...) realista e concreto que não se satisfaz mais, como o antigo, com negações ou afirmações abstratas, um *anarquismo operário* que confia na classe operária, fortificado por anos de luta, e não mais a uns poucos iniciados”. Maitron, *op. cit.*, p. 323.

⁷⁰ Como observou Julliard, foram os marxistas que, com uma conotação claramente pejorativa, caracterizaram o sindicalismo anterior à primeira guerra de anarco-sindicalismo. *Autonomie ouvrière*, *op. cit.*, p. 10.

⁷¹ O sindicalismo revolucionário na França foi herdeiro de outros componentes ideológicos, encontrando-se a influência dos revolucionários que se opunham ao guedismo, os anarquistas e o grupo de Estudantes Socialistas Revolucionários Internacionais (ESRI), criado em 1891. Influenciados pelos adeptos de Proudhon, os alemanistas privilegiavam a luta econômica em detrimento da luta política e, seguidores de Jean Allemane, apostavam na livre ação do proletariado no plano corporativo, defendendo ainda a tese da greve geral. Dreifus, *op. cit.*, p. 45.

já referidos, que se destacaram no movimento operário local desde o início do século. Eládio Cezar Antunha e Luiz Lascalla “nunca se definiram por esta ou aquela finalidade política, faziam propaganda sem rótulo”.⁷²

Ambos foram responsáveis pela criação do Sindicato dos Pedreiros, Carpinteiros, Pintores e Serventes, fundado logo após a vitória da greve pelas 8 horas, em junho de 1907. Segundo Cezar - provavelmente trata-se do próprio Eládio Cezar Antunha -, “a organização nascente era moldada em métodos novos, era o primeiro esboço do sindicalismo revolucionário”. Entretanto, parece ter havido divergências quanto a essa orientação, uma vez que, na avaliação de Cezar, teria sido melhor a não aprovação da declaração de princípios do estatuto do sindicato que, segundo ele, foi um “erro” devido à atuação de Ramão Gens, “anarquista militante muito ativo organizador, mas bastante sectário”.⁷³

Severino Fernandes Antunha, talvez parente de Eládio Antunha, considerou que a organização dos sindicatos, após a greve das 8 horas, era apenas “um passo dado no caminho da evolução para mais amplos horizontes, *porém fica muito longe do puro sindicalismo*”.⁷⁴ Pouco depois, em 19 de julho de 1907, nos moldes das federações de São Paulo (FOSP), Rio de Janeiro (FORJ) e Argentina (FORA), foi fundada a Federação Operária Local de Santos (FOLS). A FOSP tinha sócios filiados, entre outras, às idéias anarquistas e socialistas, mostrando-se claramente adepta do sindicalismo revolucionário, sem professar qualquer tendência com rótulo político, filosófico ou religioso.⁷⁵ Quanto à FOLS, entretanto, desde o final de 1910, houve uma “divisão entre duas correntes, ou melhor, dois modos de encarar a propaganda”, o que redundou na saída de influentes militantes, tais como Luiz Lascalla, Eládio Antunha, João Faria e Seraphim Sole. Enquanto esses “faziam propaganda sem rótulo”,

⁷² Cezar. “Breve resenha...”, *op. cit.*, 29/7/1919.

⁷³ *Ibid.*, 18/7/1919.

⁷⁴ “Histórico do Sindicato dos Carpinteiros e Anexos” (manuscrito) *apud* Gitahy, *op. cit.*, p. 65 [grifo meu].

⁷⁵ Toledo, *op. cit.*, p. 31. Sobre a FORA e suas orientações, cf. Zaragoza Ruvira, Gonzalo. “Anarquisme et mouvement ouvrier en Argentine à la fin du XIXe Siècle”. *Le Mouvement Social*, Paris, 103, avril-juin. 1978.

“um pequeno número de indivíduos, todos eles bastante animosos, faziam mão fechada em dar uma finalidade política às organizações. Tanto que mais tarde enxertaram nos estatutos da FOLS uma declaração de princípios em que se dizia ser o comunismo anarquista os fins da dita federação”.⁷⁶

E, de fato, conforme afirmou um dos mais expressivos militantes libertários de Santos na época, Primitivo Raimundo Soares,

“a organização operária que mais definiu suas tendências [no Brasil] foi a Federação Operária de Santos, a qual publicou uma declaração de princípios, onde sintetizava, como fim das suas lutas, o *sindicalismo anarquista*”.⁷⁷

Devem ter sido esses mesmos militantes que no Segundo Congresso Operário Brasileiro, realizado no Rio de Janeiro em 1913, encaminharam uma moção da FOLS para que o Congresso recomendasse “a propaganda do anarquismo nas associações de trabalhadores como um meio indispensável para obter a emancipação dos operários”. Edgard Leuenroth e José Elias da Silva, porém, colocaram-se contra a moção, afirmando que seus termos violavam o princípio de neutralidade dos sindicatos e limitavam o seu apoio.⁷⁸

A opção dos anarco-comunistas pela sua presença nos sindicatos visava sobretudo a educação dos trabalhadores, a difusão das concepções anarquistas entre eles na medida em que a criação de uma sociedade livre e autônoma se daria mais pela ação da propaganda e não pelo “reformismo” dos sindicatos.⁷⁹ Para muitos anarquistas, sua militância

⁷⁶ Cezar, *op. cit.*, 29/7/1919.

⁷⁷ Citado em Vasco, Neno. “A questão social no Brasil”. *A Sementeira* (Lisboa), 1/4/1916 [grifo do original]. Mais dados sobre essa posição de Primitivo Soares encontram-se em Rodrigues, Edgar. “La cuestión social em el Brasil”. *Voluntad*, n. 14, abril 1961 [recorte de jornal localizado no Arquivo de História Social, pertencente à Biblioteca Nacional de Lisboa].

⁷⁸ Maram, *op. cit.*, p. 92. Sobre a importância do sindicalismo na militância de Edgard Leuenroth, cf. Khoury, Yara Aun. “Edgard Leuenroth: uma vida e um arquivo libertários”. *Revista Brasileira de História*, vol. 17, n. 33, 1997, pp. 112-49.

⁷⁹ O jornal anarco-comunista *Amigo do Povo*, analisado por Edilene Toledo, reproduzia as principais idéias de Malatesta, segundo o qual uma nova sociedade organizada por obra de livres associações e federações de produtores e consumidores seria o resultado da persuasão e não da imposição. Para Malatesta, havia necessidade de organizações

nas organizações operárias tinha uma justificação mais tática do que doutrinária, visando deter os avanços dos socialistas ou dos adeptos de outras correntes.⁸⁰ Assim, ainda que o já mencionado “Spartaco”, militante ácrata de Santos, afirmasse agir de acordo com as tendências do sindicalismo revolucionário, não deixava de mencionar que era preciso dar aos sindicatos “uma determinada tendência”.⁸¹

Caso emblemático das divergências entre anarquistas e sindicalistas revolucionários é a trajetória de Manuel Campos, um militante libertário de grande prestígio em Santos durante o período áureo da FOLS, em 1912. Depois de deportado em 1914,⁸² Campos voltou ao Brasil e viveu no Rio de Janeiro durante a guerra, quando então revelou sua desilusão com o sindicalismo. Em 1916, escreveu com Antônio Moutinho e José Elias da Silva o opúsculo “O Anarquismo Perante a Organização Sindical”.⁸³ Esse documento faz parte das polêmicas e divergências havidas no interior do sindicalismo de ação direta que, durante a guerra, colocaram em causa a eficácia da ação sindical “como capaz de levar o proletariado à transformação social”.

Exceto em Santos, onde a FOLS “conseguiu uma verdadeira organização sindicalista” e os anarquistas deram “um caráter revolucionário até de caráter popular”, o mencionado opúsculo considerava que os méritos pelas ações que visavam a emancipação humana não cabiam ao sindicalismo, “mas sim aos homens de idéias que, em todos os tempos, combateram os defeitos do sindicalismo”, tido como uma “fórmula puramente conservadora”. Os autores do documento foram bastante enfáticos: declararam que não podiam ser sindicalistas, pois “traz grandes entraves à propaganda anarquista a propaganda que fizemos em prol da organização sindical”. Por fim, os autores do documento tomavam

estritamente anarquistas para lutar tanto dentro quanto fora dos sindicatos para a realização integral das idéias libertárias. Toledo, *O Amigo do Povo: grupos de afinidade e a propaganda anarquista em São Paulo nos primeiros anos deste século*, op. cit., pp. 79-82. Durante sua permanência na Argentina, Malatesta se imiscuiu nas organizações dos padeiros, mas via nas greves apenas uma “ginástica revolucionária”; no sindicato, um lugar propício à propaganda pela emancipação. Zaragoza Ruvira, op. cit.

⁸⁰ Toledo, op. cit., p. 97.

⁸¹ *Gazeta do Povo*, 11/6/1919.

⁸² Dulles, John W. F. *Anarquistas e comunistas no Brasil (1900-1935)*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1977, pp. 36, 44, 68, 70, 97, 117-8, 129.

⁸³ Partes do documento foram publicadas em Rodrigues, op. cit.

uma decisão resoluta: deixavam de fazer parte do Sindicato Operário de Ofícios Vários e, portanto, da Federação Operária do Rio de Janeiro.

Boris Fausto afirmou que Manuel Campos e Elias da Silva “estavam profundamente ligados à militância operária e retomariam logo a seguir o caminho do anarco-sindicalismo”.⁸⁴ Essa afirmação, porém, merece ser retocada. Campos participou da greve insurrecional ocorrida no Rio de Janeiro em 1918⁸⁵ e, em junho do ano seguinte, considerando a Revolução Russa uma realização da utopia libertária, retornou a Santos para fundar o Partido Comunista do Brasil na cidade.⁸⁶ Como um dos principais objetivos do PCB fosse a organização dos operários e a propaganda libertária entre eles, os portuários eram para Manuel Campos uma importante base de apoio ao partido a ser conquistada, lançando no interior da União dos Operários Estivadores uma acirrada oposição interna à direção amarela e tornando-se um ardoroso defensor das idéias anarquistas dentro do sindicato.

Campos não tomou o caminho de volta em direção ao anarco-sindicalismo, mas continuou fiel aos princípios do anarco-comunismo, que ele chamou de “coletivismo libertário”.⁸⁷ Observe-se que, mesmo no documento de 1916, seus autores não abandonaram completamente a possibilidade de retornar à ação sindical. Segundo declararam, “poderemos, até, pertencer às associações operárias; dentro das associações, se acharmos oportuno, faremos a propaganda anárquica, em caráter individual”. Diante da rápida retomada da organização dos

⁸⁴ Fausto, Bóris. *Trabalho urbano e conflito social*. São Paulo, Difel, 1983, p. 159.

⁸⁵ Cf. Addor, Carlos Augusto. *A insurreição anarquista no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Dois Pontos, 1986.

⁸⁶ “Partido Comunista do Brasil”. *Gazeta do Povo*, 24/6/1919. O PCB, segundo Astrogildo Pereira, era uma “organização tipicamente anarquista, e a sua denominação de Partido Comunista era um puro reflexo, nos meios operários brasileiros, da poderosa influência exercida pela Revolução proletária triunfante na Rússia, que se sabia dirigida pelos comunistas daquele país. O que não se sabia ao certo é que os comunistas que se achavam a frente da revolução russa eram marxistas e não anarquistas”. Pereira, Astrogildo. *A formação do PCB*. Lisboa, Prelo, 1976, p. 152. Cf. também Bandeira, Moniz. *O ano vermelho: a Revolução Russa e seus reflexos no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1980.

⁸⁷ Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos [AGCFS]. Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal. Tribunal do Júri da Comarca de Santos. Manuel Campos, José Joaquim Alves, Miguel de Souza, Santiago Monteiro e Antônio Braga [réus], n. 4.123, caixa 42, 1919.

trabalhadores em sindicatos, o ano de 1919 poderia lhes parecer muito distante do marasmo vivido pelo movimento sindical em 1916.

Assim, embora Cezar afirmasse que a orientação anarco-comunista partia de um “pequeno número de indivíduos”, o sindicalismo de ação direta em Santos contou com a presença de vários militantes anarquistas que atuaram e “se lançaram na propaganda” antes e depois da guerra: Henrique Ramos, João Perdigão Gutierrez, Manuel Perdigão Saavedra, Antônio Fernandes Casal, Miguel Garrido, Sofia Loise e Manuel Campos, entre outros.⁸⁸ Até a Primeira Guerra, Santos não conheceu nenhum grupo libertário “anti-sindicato” e, apesar das contendas doutrinárias entre sindicalistas revolucionários e anarco-comunistas, ambos atuaram juntos no movimento operário, fortalecendo o poder da Federação Operária Local.⁸⁹

Por outro lado, o rápido declínio da FOLS e a diminuição do número de seus filiados em 1913 não deixaram de ser, em parte, o resultado de disputas ideológicas. Ainda segundo Cezar, a atividade de propaganda facciosa, “com uma finalidade política”, foi “fatal para a organização”, quando os estatutos de vários sindicatos filiados à FOLS - tal como a União dos Trabalhadores de Estiva, Carga e Descarga do Porto de Santos - definiam que deles podiam fazer parte “todos os indivíduos da classe, sem distinção de credos políticos e religiosos”. Portanto, a moção encaminhada ao Segundo Congresso Operário, que defendia o exercício da propaganda anarquista nos sindicatos, levou influentes sindicalistas revolucionários a abandonarem a Federação.⁹⁰

Por isso, sem dúvida, militantes como Cezar insistiram tanto na conjuntura do pós-guerra para que o movimento sindical não fosse o lugar apropriado para as divergências doutrinárias. Mas o que se verificou na conjuntura grevista de 1919 e 1920 foi justamente uma proliferação de discursos ideológicos e doutrinários na imprensa e no movimento sindical.

⁸⁸ “Memórias de João Perdigão Gutierrez” citadas em Rodrigues, *op. cit.*, p. 128.

⁸⁹ Em razão das imprecisões conceituais e da coexistência de diferentes orientações ideológicas, escolhi o termo “sindicalismo de ação direta” para designar certas práticas e opções políticas quando estas não puderam ser claramente identificadas como “anarquistas”, “sindicalistas revolucionárias” ou “libertárias”.

⁹⁰ Cezar, *op. cit.*

5. Reforma ou revolução?

Se os efeitos da conflagração mundial foram um fator decisivo para a emergência das greves, não menos importantes foram as esperanças de uma radical transformação da sociedade entre inúmeros trabalhadores e militantes de diversas partes do mundo. Em Santos, o tema da revolução passou a ser uma constante nos artigos que alguns militantes assinavam, na maioria das vezes com pseudônimos, na “Coluna Operária”, aberta em março de 1919 pelo jornal *Gazeta do Povo*. Seus autores procuravam se mostrar atualizados com as teorias e acontecimentos contemporâneos, citando inúmeros e “marcantes fatos históricos”, correntes ideológicas e nomes de revolucionários.

Como era comum naquele momento entre os libertários, os recentes acontecimentos na Rússia eram filtrados pela ótica das teorias anarquistas. Assim, a “inexorável onda anarquista que se adianta” era o assunto de Manoel Lima.⁹¹ Micromegas reproduzia a “Constituição do Governo dos Sovietes”, interpretada como obra do anarco-comunismo de Kropotkin em oposição ao “comunismo-coletivo” de Marx.⁹² O poeta e romancista Affonso Schmidt fazia apologia do bolchevismo e justificava as violências atribuídas a Lênin e Trotsky.⁹³

Se a Revolução de Outubro enfraqueceu a herança alegórica e o paradigma da Revolução Francesa em parcelas significativas do movimento operário,⁹⁴ por outro lado Acrácio retomava uma longa tradição que via em 1789 o momento inaugural do anúncio de uma nova era. O avanço revolucionário contemporâneo seria parte de um processo evolutivo, uma “marcha progressiva” da humanidade que realizaria o que a burguesia não fora capaz de fazer em 1789, radicalizaria a “conjura dos iguais” de Babeuf, que “conduziu a revolução ao seu espasmo supremo”, corrigiria “o grande erro republicano de 1848” e “o passo em falso de 1871”. Fundamentado nos princípios de Fourier, Saint-Simon e Proudhon, o

⁹¹ Lima, Manoel. “A miséria operária”. *Gazeta do Povo*, 28/3/1919.

⁹² Micromegas. “O que é e o que quer ser o maximalismo”. *Gazeta do Povo*, 3/4/1919.

⁹³ Schmidt, Affonso. “A traição dos amos”. *Gazeta do Povo*, 12/4/1919.

⁹⁴ Cf. Batalha, Cláudio Henrique de Moraes. “Nós, filhos da Revolução Francesa’, a imagem da revolução no movimento operário brasileiro no início do século XX”. *Revista Brasileira de História*, vol. 10, n. 20, março-agosto de 1990, pp. 233-49.

proletariado aparecia como o parteiro de uma “nova aurora” capaz de fazer “uma revolução que porá os operários em poder dos instrumentos de trabalho e controle da produção”.⁹⁵

O tema da revolução não se fez presente apenas na imprensa, onde o sindicalismo revolucionário considerava legítima a divulgação de propostas doutrinárias. Foi inserido também no movimento sindical, destacando-se os discursos dos militantes da construção civil, cujo sindicato defendia formalmente a isenção quanto às inclinações ideológicas de seus membros. Tais ativistas, mais uma vez, foram os primeiros a tentar organizar as demais categorias, convidando-as para uma reunião preparatória do Primeiro de Maio na sede dos canteiros.⁹⁶

O comício comemorativo ao dia do trabalhador, ocorrido na Praça Iguatemi Martins, contou com a presença de cerca de 4 mil operários. Antigas lideranças na cidade, como o casal Miguel Garrido e Sofia Loise, além dos trabalhadores da construção civil Luiz Lascalla, Eládio Cesar Antunha e Manuel Fernandes Casal, retornaram à tribuna operária para relembrar antigas conquistas operárias e “lutas travadas em todos os tempos”, analisar a “história contemporânea da humanidade” (Revolução Francesa, Comuna de Paris, Revolução Russa), explicar as razões da guerra e indicar caminhos para a implantação de uma “nova forma libertária de vida”.⁹⁷

Um desses caminhos seria a organização de todos os trabalhadores em sindicatos, devendo-se superar as divergências de cunho ideológico, apesar de todo o “discurso anarquista” marcadamente revolucionário. Essa unidade seria aparentemente alcançada em julho de 1919, quando estavam formadas as organizações da maior parte das categorias de trabalhadores da cidade.⁹⁸ Em 21 de julho, essa

⁹⁵ Acrácio. “Sinal dos tempos” e “A reivindicação pela Bastilha”. *Gazeta do Povo*, 14 e 29/8/1919.

⁹⁶ Saavedra, Manuel Perdigão. “Na liça”. *Gazeta do Povo*, 30/5/1919.

⁹⁷ “Sindicato dos Operários em Pedra e Granito”. *Gazeta do Povo*, 29/4/1919; “A festa do trabalho”. *Gazeta do Povo*, 2/5/1919; Rodrigues, *op. cit.*, p. 263.

⁹⁸ Entre junho e agosto daquele ano funcionavam na cidade os seguintes sindicatos: Sociedade União de Artes, Ofícios e Anexos, União dos Carroceiros, Sociedade Beneficente dos Chauffeurs, Sociedade dos Trabalhadores em Café, União dos Empregados da Companhia City, Sindicato dos Operários em Pedra e Granito, Associação dos Empregados da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, Sociedade Internacional (trabalhadores

rearticulação operária revelou força e eficácia em um movimento de protesto contra os termos do Tratado de Versalhes e a intervenção militar dos países aliados na Rússia.

Como em São Paulo e Rio de Janeiro, o protesto foi uma iniciativa dos militantes adeptos do sindicalismo de ação direta. Os operários da construção civil encarregaram-se de mobilizar os demais trabalhadores, lançando com os sindicatos dos estivadores, dos empregados da Companhia City e dos carroceiros um manifesto em favor dos “nossos irmãos que lá nas estepes geladas da Rússia realizaram a grande obra pela qual a humanidade vem lutando há séculos”.⁹⁹ Contando também com a adesão dos sindicatos dos *chauffeurs*, dos canteiros e dos ferroviários da São Paulo Railway, foi declarado feriado no dia 21 “em solidariedade internacional” aos trabalhadores da Inglaterra, França e Itália “que se acham em greve internacional de protesto” e que “pretendem levar a cabo uma magna e universal manifestação de força”.¹⁰⁰

Esse movimento também foi organizado em outras cidades,¹⁰¹ mas apenas em Santos a paralisação foi geral, revelando surpreendente coesão. Conforme descreveu a *Gazeta do Povo*,

“a cidade logo cedinho despertava sob aspectos novos. Nenhum bonde, nenhum automóvel; a população espalhava-se pelas ruas, dando-lhes vida, dando-lhes animação. Parecia um dia de grande festividade”.¹⁰²

A *Plebe* sintetizou o protesto com algum sarcasmo:

do ramo de alimentação), Sociedade União dos Operários Estivadores e Associação dos Gráficos Santistas.

⁹⁹ Boletim sem título e data anexado em AGFCS. Tribunal do Juri da Comarca de Santos, *op. cit.*

¹⁰⁰ *A Plebe*, 2/8/1919.

¹⁰¹ Campos, Cristina H. *O sonhar libertário: movimento operário nos anos de 1917 a 1921*. Campinas, Editora da Unicamp, 1988, p. 73.

¹⁰² *Gazeta do Povo*, 22/7/1919.

“o movimento foi tão completo que, nesse dia, se o gerente da City e mais alguns engenheiros não fossem para as usinas, a burguesia local não teria luz para iluminar as suas avenidas e os seus salões”.¹⁰³

Apesar do visível entusiasmo, esse relato não é muito diferente do apresentado pelo próprio delegado Ibrahim Nobre: “Não fora a dedicação de três feitores da City, e a cidade não teria sido abastecida de água”.¹⁰⁴

Da sede dos carroceiros, cerca de 3 mil operários saíram em passeata, realizaram comícios, saudaram os sindicatos, visitaram jornais. João Perdigão, Fernandes Casal e Juvêncio Cardoso, entre outros, discursaram sobre diversos temas, principalmente acerca da Revolução Russa.¹⁰⁵

Para os militantes anarquistas, o movimento operário de Santos parecia estar começando a reviver os tempos de glória do período anterior à guerra. Mas tratava-se de uma aparente unanimidade de práticas e propósitos. Ao contrário do que ocorrera em 1912, no pós-guerra seus militantes tiveram que duelar com outras forças que ganhavam terreno.

Se a maioria dos textos na imprensa local era assinada por militantes ou simpatizantes do anarquismo, estes tiveram que dividir espaço com adeptos de outras correntes: cristãos, socialistas e, sobretudo, amarelos. O cristianismo era invocado por Adolpho Galvão para pedir aos operários calma e resignação.¹⁰⁶ Chateaubriand, por sua vez, considerava a social-democracia alemã a força melhor preparada para a revolução socialista.¹⁰⁷ A. C. defendia a intervenção do Estado no mundo do trabalho e “leis elaboradas por legisladores liberais simpáticos às classes pobres”, transformando-as em “obrigação legal dos patrões”.¹⁰⁸

O mais ardoroso defensor e propagandista da necessidade de uma “legislação previdente e liberal” para os trabalhadores era,

¹⁰³ *A Plebe*, 2/8/1919.

¹⁰⁴ AGFCS. Tribunal do Júri..., *op. cit.*, p. 127.

¹⁰⁵ *Gazeta do Povo*, 22/7/1919; *A Plebe*, 2/8/1919.

¹⁰⁶ *Gazeta do Povo*, 13/5/1919.

¹⁰⁷ “O dilúvio”. *Gazeta do Povo*, 5/4/1919.

¹⁰⁸ “Assistência aos velhos operários”. *Gazeta do Povo*, 29/3/1919.

seguramente, o advogado e diretor da *Gazeta do Povo*, Cyrillo Freire.¹⁰⁹ Com esse objetivo, apoiou a candidatura de Rui Barbosa à presidência da República em 1919, mantinha contato com políticos que defendiam reformas sociais, tais como Maurício de Lacerda e Evaristo de Moraes, e via com otimismo as então recentes iniciativas do governo no terreno da legislação trabalhista. Seu lema era “a força do direito contra o direito da força”.¹¹⁰ No plano local, Freire abriu franca campanha contra os mais diversos “representantes” do poder na cidade: o delegado regional de Polícia, Ibrahim Nobre – seu alvo predileto de ataques –, o deputado Azevedo Júnior, presidente da Associação Comercial de Santos, os vereadores do Partido Republicano Municipal (PRM), as companhias City e Docas, além de seu concorrente, o jornal *A Tribuna*, freqüentemente acusado de órgão oficial e porta voz dos interesses do “alto comércio” e da “politicalha” municipal.¹¹¹

Embora alegasse não ter quaisquer pretensões voltadas às urnas eleitorais, visto que grande parte da população operária estava excluída do direito de voto, seu jornal apoiava abertamente o vereador Heitor de Moraes, um advogado e dissidente do PRM. Como veremos no próximo capítulo, Moraes tornou-se a única voz em favor dos trabalhadores na arena política local, formulou uma plataforma de reformas sociais, assumiu a causa jurídica de inúmeros operários e militantes presos, processados e deportados pela polícia e foi advogado da União dos Empregados da Companhia City. Apesar desse apoio, Cyrillo Freire considerava perigosas para os operários as “competições partidárias”, que apenas traziam dividendos políticos para “algum figurão dominante”, mas defendia a representação política dos trabalhadores, desde que voltada exclusivamente para os “interesses corporativos da classe”. Segundo ele, os sindicatos também deveriam pautar suas ações dentro dos “limites da

¹⁰⁹ Ele era bacharel em Direito e havia sido promotor público no Amazonas, subprefeito do Departamento do Alto Perus no Acre, deputado no Ceará, sua terra natal, e sócio da Associação Brasileira de Imprensa. *Gazeta do Povo*, 5/3/1921.

¹¹⁰ “A questão operária III”. *Gazeta do Povo*, 28/6/1920.

¹¹¹ Suas posições em favor dos operários portugueses perseguidos pela polícia lhe valeram a indicação para receber condecoração do governo de Portugal. MNE. “Condecorações portuguesas a brasileiros”, maço 38, armário 29, piso 3.

ordem e do direito”, escolhendo com cuidado os intermediários na mediação dos conflitos.¹¹²

Apesar de defender o “sindicalismo reformista”, Freire não deixou de abrir em seu jornal um amplo e gratuito espaço para a manifestação de outras correntes abertamente contrárias às suas idéias, permitindo até mesmo, por exemplo, que o anarquista Manuel Perdigão Saavedra escrevesse nas páginas da *Gazeta do Povo* contra a “blague” da candidatura de Rui Barbosa.¹¹³ Ainda que *A Plebe* se referisse várias vezes à *Gazeta do Povo* como um “jornal burguês” e, portanto, não merecedor da confiança dos trabalhadores,¹¹⁴ os militantes libertários não economizariam espaço em suas páginas, o que significou para o seu diretor uma forte perseguição e campanha de difamação por parte da polícia, dos empresários e dos políticos locais que o acusavam de ser um radical e perigoso anarquista, responsável pelas agitações operárias.¹¹⁵

Assim, a *Gazeta do Povo*, jornal que afirmava ser “o único que faz aqui a defesa do operariado”, foi o principal veículo de expressão e um dos mais relevantes meios de pressão do movimento operário santista naqueles anos. Na falta de imprensa operária na cidade durante o período estudado nesse capítulo, a *Gazeta do Povo* é uma fonte privilegiada para seguirmos as tensões entre os militantes adeptos do sindicalismo de ação direta e os defensores do sindicalismo amarelo.

O primeiro jamais recuperaria seu antigo papel hegemônico entre a classe operária santista. Em 1919, o jornal *A Plebe* lamentava que, exceto os sindicatos dos trabalhadores da construção civil, os demais tinham

¹¹² Tais posições encontram-se em inúmeros editoriais do jornal, sobretudo naqueles destinados a criticar a ação da polícia local. Os argumentos mais contundentes de Freire talvez sejam os publicados na “Coluna Operária” de setembro de 1919, sob o título “A Polícia anarquista”.

¹¹³ Saavedra, Manuel Perdigão. “Uma ilusão do povo brasileiro”. *Gazeta do Povo*, 29/4/1919.

¹¹⁴ Cf., por exemplo, “Um jornalista como há muitos”. *A Plebe*, 14/10/1919.

¹¹⁵ O jornal *A Tribuna* foi o mais ardoroso canal dessa campanha, sobretudo nos momentos de maior atividade do movimento operário santista.

“orientação reacionária, moldando a sua administração em princípios autoritários, e de um estreito exclusivismo de classe provavelmente prejudiciais à obra de reivindicação social a que se destina o movimento sindical”.¹¹⁶

Embora nem sempre autoritário e “corporativista”, o sindicalismo amarelo passou a exercer influência crescente entre as categorias melhor organizadas na cidade: estivadores, trabalhadores da CDS, carroceiros, empregados da Companhia City, ensacadores e carregadores de café. Mas cabe esclarecer que os sindicatos amarelos não serão entendidos aqui como organizações formadas e patrocinadas pelos patrões e pelo Estado com o objetivo de controlar o movimento operário organizado.¹¹⁷ De acordo com a definição de Cláudio Batalha, a criação e atuação de tais sindicatos faziam parte de um movimento autônomo, fundado em um projeto próprio e com uma determinada consciência de classe.¹¹⁸

Apesar de haver distintas correntes no interior do sindicalismo amarelo durante a Primeira República, com tendências socialistas, positivistas, republicanas e diferentes tipos de reformismo, alguns aspectos comuns o caracterizavam de um modo geral: ação nos limites da legalidade a fim de tornar o sindicato aceitável aos olhos de parcelas da sociedade e das autoridades constituídas; recurso a intermediários nas negociações entre empregados e patrões, aceitando a interferência de advogados, políticos ou representantes do poder na mediação dos conflitos; reivindicação de medidas governamentais em favor dos trabalhadores; greve entendida como um direito, mas também como “último recurso”; e, em alguns casos, defesa da candidatura de operários para disputar cargos eletivos. Ao contrário dos sindicalistas que sustentavam a primazia da ação direta, concebida como um fim em si mesmo, para os amarelos os métodos de ação tinham menos importância que os objetivos das lutas.¹¹⁹

¹¹⁶ *A Plebe*, 19/7/1919.

¹¹⁷ Tal é a definição oferecida por Cristina Campos que diferencia os amarelos dos reformistas, “que tendem a agir de modo puramente trabalhista”. Campos, *op. cit.*, p. 157.

¹¹⁸ Batalha, Cláudio H. de Moraes. *Le syndicalisme ‘amarelo’ à Rio de Janeiro (1906-1930)*. Paris, Université de Paris I, 1986 (tese de doutorado), vol. 1, p. 16.

¹¹⁹ *Ibid.*, pp. 158-61.

Os adeptos do sindicalismo de ação direta contaram com alguma e bem implantada tradição no movimento operário de Santos, sobretudo nos anos imediatamente anteriores à guerra. Se os amarelos não deixaram de marcar sua presença, particularmente na primeira década do século,¹²⁰ por outro lado manifestaram maior dificuldade de enraizamento entre os trabalhadores da cidade. No entanto, em 1919, ambas as correntes tiveram que se defrontar com um amplo espaço vazio no terreno da organização sindical e precisaram disputar sua ocupação, embora em alguns momentos não tivessem deixado de militar em conjunto.

Porém, a atuação e formas de organização defendidas pelos amarelos e pelos “anarquistas” não estavam pautadas apenas pelos princípios gerais que as norteavam, mas variavam também de acordo com as especificidades das categorias de trabalhadores, das rivalidades de orientação no interior do movimento operário, das políticas adotadas pelas empresas e da conjuntura repressiva. Além disso, conforme adverte Cláudio Batalha, a história das correntes ideológicas durante a Primeira República era, em grande parte, a história de seus dirigentes. A ausência de organizações estáveis e, em alguns casos, a falta de clareza ideológica, criavam uma situação em que o peso dos pontos de vista dos dirigentes era maior que o dos programas de suas instituições.¹²¹ Assim, não podemos afirmar que a orientação proclamada por um determinado sindicato fosse a orientação adotada e respeitada por toda a categoria que os dirigentes diziam representar.

O caso da organização de classe dos portuários de Santos é emblemático a esse respeito, pois apresentava marcadas tensões entre a direção e suas bases. Além disso, foi em torno dos trabalhadores do porto que as diferentes correntes sindicais procuraram agir em razão de seu peso estratégico em Santos e no país. Foi ainda em torno deles que o sindicalismo de ação direta atrelou e selou o seu próprio destino na cidade.

¹²⁰ Cf. Gitahy, *op. cit.*, capítulo 2.

¹²¹ Batalha, *op. cit.*, p. 173.

Capítulo 6

Esperança e Medo: Greves nas Docas (1919-1921)

Terminada a Primeira Guerra Mundial e debelada a gripe espanhola, o ano de 1919 seria marcado pelas lutas de reconquista de direitos perdidos e pela reorganização sindical. Em maio, treze categorias entraram em greve, abrindo-se o momento da “revanche”, do “acerto de contas” com um longo período em que “a desculpa de sempre era a guerra”. Tal desculpa não poderia mais ser invocada com o reaquecimento do comércio internacional: a exportação de café voltava aos níveis do período anterior à guerra e a renda bruta da Companhia Docas atingia um patamar só comparável a 1913. Mas o poder aquisitivo dos trabalhadores encontrava-se muito reduzido em razão da alta inflacionária e do nível estacionário dos salários durante a guerra.

A primeira, mais significativa e que melhor cobertura recebeu da imprensa foi a paralisação deflagrada no porto de Santos.¹ Os empregados da Companhia Docas ainda não haviam criado seu sindicato em maio, mas as lideranças do movimento já se dividiam entre a opção pela ação direta e a necessidade de intermediários no conflito, antecipando as divergências que se acirrariam logo em seguida.

¹ As demais categorias em greve foram as seguintes: canteiros, ferroviários, trabalhadores em armazéns de café, padeiros, lancheiros, empregados do Moinho Santista, bordadeiras, cigarreiros, têxteis da Companhia Santista de Tecelagem, ferreiros, carpinteiros e empregados da Companhia City. A maior parte dessas greves não recebeu destacada atenção da imprensa, dificultando reconhecer detalhes relativos a duração e desenrolar dos movimentos, mediação, negociação e resultados. De um modo geral, todas exigiam redução da jornada de trabalho e aumento salarial, não foram coordenadas por qualquer sindicato, mas comissões de grevistas, e poucas foram as categorias que obtiveram resultado positivo (empregados da City, têxteis e, parcialmente, padeiros). A repressão foi uma constante, registrando-se incidentes com operários feridos pela polícia.

1. "Soou a hora das nossas reivindicações"

No dia 5 de maio, "sem que alguém o tivesse apercebido", conforme noticiou a *Gazeta do Povo*, 2.100 operários da seção do tráfego da CDS - carga e descarga - não se apresentaram no cais durante a manhã, seguidos horas depois pelos operários do setor da construção civil e das pedreiras da empresa. Nos dias 7 e 8, a adesão dos trabalhadores das oficinas, dos armazéns, da seção marítima e dos motorneiros paralisava completamente os serviços da empresa.² Somente no segundo dia do movimento, o recém-formado Comitê de Greve tornava pública a única reivindicação dos trabalhadores: a jornada de 8 horas.³ Tratava-se de uma luta iniciada em 1908 durante uma greve que durou 27 dias e resultou em centenas de feridos e pelo menos oito mortos.⁴ Segundo o Comitê, "depois de muitos anos de angústia e sofrimento, soou, finalmente, a hora das nossas reivindicações".⁵

O movimento pretendia não apenas atualizar uma antiga demanda, mas também adaptar-se "à nova orientação do mundo", conclamando os grevistas a "imitar se necessário for vossos irmãos da Europa, resistindo com heroísmo e coragem até o último momento". Na linguagem de um boletim, ressoava a tese da greve revolucionária:

"formaremos o grande elo de ferro: tudo paralisará na vida, porque nós somos o tudo e assim faltando água, luz, pão, etc., etc., eles hão de render-se à evidência ou morrer conosco. Pois bem; que cada companheiro saiba cumprir o seu dever e a causa estará ganha".⁶

² *Gazeta do Povo* e *A Tribuna*, 5 a 8/5/1919.

³ "Em Santos". *A Plebe*, 17/5/1919. Essa greve levou à indignação e tentativa de intervenção por parte das autoridades diplomáticas de Portugal, as quais acusavam a polícia de negar habeas-corpus a trabalhadores presos, sob o pretexto de que haviam sido colocados em liberdade. Há um dossiê de documentos diplomáticos no Arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal [MNE]. "Arquivo da Embaixada de Portugal no Rio de Janeiro", 1908, maço 47.

⁴ Cf. Gitahy, Maria Lucia Caira. *Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo-Editora da Unesp/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1992, pp. 90-1.

⁵ "Ao operariado santista". *Gazeta do Povo*, 6/5/1919.

⁶ "Boletim Operário". *Gazeta do Povo*, 7/5/1919.

O Comitê de Greve assegurava que os serviços só voltariam à normalidade depois que a CDS declarasse na imprensa aceitar a nova jornada de trabalho.⁷ Contudo, no terceiro dia de greve foram iniciadas as divergências no interior do movimento quanto às táticas de luta a serem adotadas. A Associação Comercial de Santos (ACS) ofereceu sua mediação para conciliar os interesses e lançou um apelo para que os operários voltassem ao trabalho, nomeando uma comissão com poderes para representar os grevistas nas negociações.⁸

Durante 11 dias de greve, os principais impasses gravitavam em torno dos dilemas relativos à mediação da ACS, diretamente interessada no final da greve, uma vez que representava os interesses do “alto comércio”. Por receio da repressão policial, o maior problema residia na dificuldade de os grevistas se reunirem para tomar qualquer decisão, sendo que seu único elo de ligação com o Comitê de Greve eram as publicações que este escrevia na *Gazeta do Povo*. Até que ponto as deliberações ou exortações das lideranças na imprensa repercutiam favoravelmente entre a maioria dos trabalhadores em greve?

O Comitê solicitou aos grevistas que não atendessem aos apelos mediadores da Associação. É provável que dele fizessem parte militantes adeptos do sindicalismo de ação direta, tal como João Perdigão Gutierrez que, embora não fosse empregado da Companhia Docas, participou ativamente nos movimentos grevistas de maio.⁹ A orientação para que os grevistas não aceitassem qualquer tipo de mediação pretendia legitimar-se em experiências passadas. Durante a greve geral de 1905 e na luta pelas mesmas 8 horas, em 1908, a CDS empenhara sua palavra em atender às reivindicações, a Associação endossara a promessa e, ao final, tudo não teria passado de uma farsa. Assim, o Comitê sentenciou: “agora não estamos na obrigação de acreditar em quem nos faltou [com] a verdade uma vez. (...) Sem o preto no branco, ninguém acredite”.¹⁰

Entretanto, um dia depois do convite da ACS e dessa veemente exortação do Comitê, uma comissão de trabalhadores apresentou-se na

⁷ “Ao operariado santista”. *Gazeta do Povo*, 6/5/1919.

⁸ “Apelo às classes operárias”. *A Tribuna*, 9/5/1919.

⁹ Bastos, Manuel Marques. “Memórias”, in: Rodrigues, Edgar. *Nacionalismo & cultura social (1913-1922)*. Rio de Janeiro, Laemmert, s.d., p. 263.

¹⁰ “Ao operariado”. *Gazeta do Povo*, 8/5/1919.

Associação Comercial, atribuindo-se poderes para representar os operários da seção do tráfego. Segundo a *Gazeta do Povo*, tratava-se de uma comissão de “operários escolhidos na ocasião”, ou seja, arranjados pela Associação Comercial ou, mais particularmente, por José Baccarat, que acumulava as funções de subdelegado de polícia e caixeiro do presidente da ACS, o deputado Azevedo Júnior. O Comitê de Greve, por sua vez, referiu-se a “fantásticas comissões de supostos operários, forjados por eles, os nossos inimigos.”¹¹

Contudo, uma “comissão arranjada” ou “forjada” não apresentaria, como o fez, uma pauta de reivindicação diferente da original, solicitando não apenas a jornada de 8 horas, mas também a exigência de 1\$000 por hora de trabalho diurno e o dobro à noite. Uma tal comissão assim constituída também não levaria Guilherme Weinshenck, um dos diretores da CDS, a considerar essas exigências “absurdas, ditadas, sem dúvida, por desordeiros e não pelo operariado ordeiro”. Não o convenceria ainda a propor a suspensão dos serviços (*lock-out*), pois “assim os grevistas se veriam na necessidade de voltar ao trabalho para ganhar dinheiro”.¹²

Conforme sintetizou a Associação Comercial, “entre o que oficiava o ‘Comitê’ e o que exigiam os operários presentes [comissão] havia flagrante contradição”.¹³ Havia, na verdade, uma flagrante dissidência de um grupo de trabalhadores do tráfego no interior do movimento, não concordando com a postura inflexível do Comitê de não negociar com a ACS. Havia ainda diferenças quanto à abrangência das reivindicações: enquanto a comissão ampliava a pauta de demandas dos operários do tráfego, o Comitê exigia apenas a jornada de 8 horas para estes, mas pleiteava aumento de salários para as demais categorias da CDS, as quais não enviaram delegações para se entender com a Associação Comercial.

Tal rivalidade se aprofundaria no dia 10, quando compareceu na ACS outro grupo mais numeroso de trabalhadores do tráfego, apresentando uma reivindicação mais moderada que a anterior, à qual a CDS lançou a contraproposta de introduzir a jornada de 8 horas e elevar o salário nos serviços extraordinários. Os operários presentes concordaram

¹¹ “Ao povo e aos operários das docas”. *Gazeta do Povo*, 9, 10 e 12/5/1919.

¹² Codesp. Museu do Porto [MP]. Correspondências de Weinshenck a Victor de Lamare. Petrópolis, 11 e 12/5/1919.

com a tabela e comprometeram-se com a volta ao trabalho de todos os grevistas.¹⁴ No dia seguinte, porém, prevaleceu a tradicional solidariedade dos portuários e a posição do Comitê: embora vitoriosos, os trabalhadores do tráfego se recusavam a voltar ao trabalho enquanto as outras categorias não fossem igualmente atendidas.¹⁵

Apesar de demonstrar eficácia nas negociações, pois pela primeira vez a Companhia Docas aceitava instituir o dia de trabalho de 8 horas, a comissão negociadora talvez não fosse um grupo representativo dos trabalhadores e não dispusesse de qualquer canal de interlocução com os grevistas senão por via indireta, ou seja, os textos oficiais que a CDS e a Associação Comercial publicavam na imprensa comunicando os acordos estabelecidos. É factível que os membros do Comitê de Greve, ao contrário, fossem de fato reconhecidos como legítimos representantes da maioria dos grevistas, pois podem ter sido escolhidos por eles no início da paralisação, quando esta ainda não havia sofrido a reação da polícia.¹⁶

Por outro lado, diante da dissidência no interior do movimento e da decisão categórica de Guinle de não ceder às demais exigências do Comitê, este passou a ter uma atitude mais flexível, autorizando o diretor-proprietário da *Gazeta do Povo*, Cyrillo Freire, a negociar com a Associação e com a empresa. Ambas, porém, alegaram que estavam esgotadas as conversações.¹⁷ O motivo era óbvio: Freire as atacava em seu jornal, defendia a greve e publicava várias queixas dos operários referentes às condições de trabalho, além de veicular boletins e manifestos do Comitê.

A pedido de “alguns operários da Companhia Docas”, o advogado Nilo Costa foi ao encontro de Guilherme Guinle que, no entanto, não fez qualquer alteração na contraproposta anterior.¹⁸ Verificando que a Companhia mantinha-se irredutível e que a greve declinava com o retorno

¹³ “O movimento grevista em Santos”. *A Tribuna*, 13/5/1919.

¹⁴ “O Movimento Grevista em Santos”. *A Tribuna*, 13/5/1919.

¹⁵ *Gazeta do Povo*, 11/5/1919.

¹⁶ Há referência a uma assembléia de todos os grevistas no bairro do Macuco no dia 7. *Gazeta do Povo*, 8/5/1919.

¹⁷ *Gazeta do Povo*, 10 e 12/5/1919.

¹⁸ “Termina a greve”. *Gazeta do Povo*, 15/5/1919; “O movimento grevista em Santos”. *A Tribuna*, 16 e 17/5/1919.

cada vez maior de grevistas ao trabalho,¹⁹ o Comitê agradeceu pelos “bons ofícios” de Nilo Costa e Cyrillo Freire, pediu-lhes que se empenhassem na libertação dos presos durante o movimento e concitou os operários a retomarem o trabalho. Sem a realização de qualquer assembléia, os grevistas acataram a resolução do Comitê.²⁰

O que se verifica nessa greve é, portanto, a disputa em torno de duas propostas no sentido de encaminhá-la. No entanto, é difícil afirmar que se tratava claramente de uma concorrência entre dois blocos bem definidos (“libertários” *versus* “amarelos”), pois a documentação não permite tal avaliação categórica. Os trabalhadores dispostos à negociação e favoráveis à intervenção da ACS podiam estar mais interessados em ver concretizadas as suas reivindicações do que empenhados em combater supostos anarquistas no campo ideológico. Entre os adeptos da ação direta certamente existiam militantes libertários que podem ter feito rearranjos em seus “princípios sectários”, aceitando finalmente a intervenção de advogados nas negociações com a CDS.²¹ Mas talvez tivessem visto nessa iniciativa uma saída tática para o esvaziamento da greve e para conter a divisão no seio da categoria, o que poderia ameaçá-los em seus intentos de sustentar legitimidade entre os trabalhadores.

Essas são apenas conjecturas a sugerir que o alinhamento em torno das duas formas de encaminhamento da greve não restringia-se a supostas correntes em disputa, mas estaria presente também entre parcelas dos operários da Companhia. As divergências entre as diferentes facções sindicais só se explicitariam de modo melhor delineado após a reorganização dos sindicatos na fase que se seguiu às greves de maio.

Apesar da forte repressão policial e dos resultados nulos ou parciais obtidos por várias categorias em greve, os primeiros movimentos

¹⁹ No dia 13 foram operados 14 vapores e compareceram 611 homens de diferentes seções. A *Gazeta do Povo* (14/5/1919) referiu-se também a dois caminhões com “vagabundos e criminosos” da cadeia para furar a greve.

²⁰ *Gazeta do Povo*, 15/5/1919. Nilo Costa, de fato, interveio na libertação dos presos, obtendo a soltura de Manuel Perdigão e Affonso Moreno, entre outros.

²¹ Como afirmaram Michael Hall e Marco Aurélio Garcia sobre a participação do sindicalismo de ação direta na greve geral de 1917, “na prática, os dirigentes dos sindicatos anarco-sindicalistas negociaram com o governo estadual ou de algum modo violaram a doutrina do movimento em muitas ocasiões”. “Urban Labor”, in: Conniff, Michael e McCann (orgs.). *Modern Brazil: elites and masses in historical perspective*. Lincoln, University of Nebraska Press, 1989, p. 163.

após a conjuntura de guerra foram considerados por alguns militantes como uma vitória. Era uma demonstração de força que corresponderia ao desejo de reerguer o movimento operário e manter os trabalhadores dispostos a darem o próximo passo: sua organização em sindicatos, revertendo o quadro de instabilidade associativa. Mas o que se verificou em alguns casos foi a ausência de qualquer estabilidade sindical.

2. *União dos Estivadores: libertários versus amarelos*

Em julho de 1919, foi fundada em Santos a sucursal da União dos Operários Estivadores (UOE), sindicato criado no Rio de Janeiro, em 1903. Essa foi um das poucas organizações sindicais menos afetadas pela instabilidade associativa que caracterizou o movimento sindical na República Velha, peculiaridade atribuída em parte à manutenção da conquista do *closed shop*. Sua longevidade foi marcada por diferentes fases, mas os sindicatos do porto do Rio de Janeiro ficaram conhecidos como um dos bastiões do sindicalismo amarelo. Foram caracterizados ainda por sua tendência em determinados períodos à defesa de “interesses corporativos”, fundamentados em relações clientelistas por meio da ação dos chamados “coronéis marítimos”, uma espécie de oligarquia dirigente que mantinha estreitas relações com os governos municipal e federal. Sua política se basearia em práticas de apadrinhamento, favoritismos e violência, aproximando-se “de um verdadeiro gangsterismo sindical”.²²

Era exatamente essa a caracterização que os militantes do sindicalismo de ação direta faziam dos fundadores da União dos Operários Estivadores de Santos. Quando um dos mais notáveis “coronéis marítimos”, Américo Medeiros, foi à cidade para criar a sucursal da UOE, L. Telles o criticou por haver discursado que “só os tribunais serão aptos a resolver o problema operário”, aconselhando os trabalhadores “a serem

²² Fausto, Bóris. *Trabalho urbano e conflito social*. São Paulo, Difel, 1983, p. 56. Sobre os sindicatos do porto, cf. também Batalha, Cláudio H. de Moraes. *Le syndicalisme 'amarelo' à Rio de Janeiro (1906-1930)*. Paris, Université de Paris I, 1986, 2 vols. (tese de doutorado) e Albuquerque, Marli Brito Moreira de. *Trabalho e conflito no porto do Rio de Janeiro (1904-1920)*. Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1983 (dissertação de mestrado). A análise mais detida sobre o período de formação desses sindicatos e crítica às generalizações sobre o caráter corporativo dos portuários do Rio encontra-se em Velasco e Cruz, Maria Cecília. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro*

submissos carneiros”.²³ Os jornais *A Plebe* e *Gazeta do Povo* afirmavam que o presidente da sucursal, José Joaquim Alves, era indivíduo com péssimos antecedentes criminais, só tendo podido desembarcar em Santos porque contava com o apoio do senador Álvaro de Carvalho que o havia recomendado ao deputado Azevedo Júnior, presidente da Associação Comercial de Santos.²⁴ *A Plebe* assinalava ainda que a União era dirigida “com espírito reacionário, de estrito exclusivismo de classe, moldada em princípios autoritários”.²⁵

Entre esses princípios estaria a imposição do *closed shop* a toda a categoria por meio da coação pessoal. Ao contrário do que ocorria no Rio de Janeiro, em Santos a UOE buscou organizar não apenas os estivadores, mas também os trabalhadores da Companhia Docas em razão, evidentemente, do caráter centralizado da indústria portuária santista. Em muito pouco tempo, a União conseguiu sindicalizar 2.366 trabalhadores, cada um dos quais devia pagar 10 mil réis de jôia e 3 mil de mensalidade para que pudesse ter acesso ao trabalho no porto.

Entretanto, parece ter havido grande descontentamento por parte de muitos trabalhadores que acusavam o sindicato de exercer o controle da contratação do trabalho por meios violentos e arbitrários, aplicando onerosas multas pecuniárias ou determinando a suspensão de associados que não cumprissem certas regras de trabalho estabelecidas pela União. Várias acusações foram feitas em depoimentos na delegacia em um inquérito policial claramente manipulado, mas as denúncias apareciam com alguma frequência na imprensa, sobretudo na *Gazeta do Povo*.²⁶

Tal descontentamento torna-se evidente com o apoio de muitos operários à oposição que o anarquista Manuel Campos fazia dentro do sindicato. José Joaquim Alves, presidente da União, declarou à polícia que Campos recebia dos operários “aplausos calorosos” nas assembléias da

da *Primeira República*. São Paulo, FFLCH/Universidade de São Paulo, 1998 (tese de doutorado).

²³ Telles, L. “Avante!” *Gazeta do Povo*, 11/7/1919.

²⁴ *Gazeta do Povo*, 11/7/1919 e *A Plebe*, 9/8/1919.

²⁵ *A Plebe*, 10/7/1919.

²⁶ *Gazeta do Povo*, 6/8 e 1/9/1919; Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos. Juízo de Direito da Primeira Vara. Tribunal do Júri da Comarca de Santos. Manuel Campos, José Joaquim Alves, Miguel de Souza, Santiago Monteiro e Antônio Braga [réus], caixa 42, 1919, fls. 14, 54, 124 e 231;.

categoria. Outro diretor afirmou que ele estava se tornando tão popular “a ponto de querer uma grande parte dos sócios elegê-lo presidente”, mas Joaquim Alves tratou de afastá-lo da sociedade.²⁷ Tais declarações poderiam ser consideradas falsidades montadas pela polícia em um rumoroso processo que visava incriminar Campos, mas este mesmo as corroborou diante do juiz ao declarar que havia cortado relações com os dirigentes da União após ter sido aclamado vice-presidente do sindicato por unanimidade dos seus membros. O rompimento se deu, segundo ele,

“por motivo da oposição que o declarante fazia nas reuniões da sociedade (...) contra as teorias e atos do presidente José Joaquim Alves, de quem se tornara adversário; que José Alves praticava o corporativismo autoritário, isto é, os métodos de organização seguidos pelos operários na Alemanha, ao passo que o declarante defendia e propagava o coletivismo libertário adotado pelo operariado francês; que assim sendo, José Alves adotava o método que consiste em subordinar o operariado à coação pessoal de um só indivíduo, e o declarante pregava exatamente o contrário, isto é, a predominância da vontade coletiva ao operariado sobre os seus diretores; que por motivo dessa luta entre as idéias do declarante e as de José Joaquim Alves, o declarante foi agredido por fulano Leite, estivador de cor preta na manhã de 18 de julho na sede da sociedade”.²⁸

De fato, os dirigentes da UOE não pareciam desfrutar de legitimidade entre os trabalhadores do porto. Segundo *A Plebe*, mantinham-se à frente do sindicato graças à proteção de “um número regular de elementos desclassificados, vagabundos, ladrões, assassinos, todos bem conhecidos da população”.²⁹ Conforme o próprio Alves declarou à polícia, ele andava sempre acompanhado de capangas para se proteger das supostas e reiteradas ameaças dos seguidores de Campos.³⁰ Mas é

²⁷ *Ibid*, folhas 11 e 21.

²⁸ *Ibid*, fl. 279.

²⁹ *A Plebe*, 9/8/1919.

³⁰ AGFCS. Tribunal do Júri da Comarca de Santos, *op. cit.*

provável que fosse alvo de hostilidades por parte de vários trabalhadores descontentes com seus métodos. Além disso, Alves e seus colegas eram todos recém-chegados do Rio de Janeiro e, portanto, não tinham raízes fincadas entre os portuários de Santos. Campos, ao contrário, era um antigo e prestigiado ativista entre os trabalhadores da cidade, tendo recebido solidariedade em grande movimentação dos operários de Santos e de outras cidades contra a sua deportação em 1914.³¹

Contudo, os diferentes intentos de Manuel Campos e José Joaquim Alves teriam curta duração. No dia 22 de julho, a turma 6 da CDS paralisou as atividades com o objetivo de substituir o “feitor Carvalho”, acusado de “procedimento agressivo e inconveniente”.³² No dia seguinte, o chefe da seção de tráfego, Acelino Dantas, demitiu grande número de operários que iniciaram o movimento e outros que aderiram à paralisação.³³ Joaquim Alves posicionou-se contra a greve sem que fossem esgotadas as negociações, alegando que “quando não temos convicção da vitória, preferimos sofrer mais algum tempo”.³⁴

Entretanto, de nada lhe serviram essas serenas declarações. Uma semana depois, Alves, outros diretores da União e Manuel Campos foram acusados pela polícia de terem, na noite de 29 de julho, assassinado covardemente Acelino Dantas dentro de um bonde. No dia seguinte ao crime, uma “multidão indignada” destruiu violentamente a União. O resultado do processo foi a absolvição de Campos, mas Joaquim Alves e seus “seguidores” foram condenados à pena máxima de 30 anos de prisão.³⁵ Várias foram as alegações de falta de provas para tão grave condenação, mas a Companhia Docas talvez não tivesse deixado de considerar uma medida salutar, afastando qualquer perigo de eliminar seu tradicional monopólio na contratação da força de trabalho.³⁶

³¹ Dulles, John W. F. *Anarquistas e comunistas no Brasil (1900-1935)*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1977, pp. 36, 44, 68, 70, 97, 117-8, 129.

³² AGFCS. Juízo de Direito da Primeira Vara. José Joaquim Alves e Antônio de Oliveira Mainarte [reús], n. 410, caixa 30, 1919.

³³ “A greve na Companhia Docas”. *A Tribuna*, 22/7/1919.

³⁴ *Gazeta do Povo*, 26/7/1919.

³⁵ Lacerda, Maurício de. *A evolução legislativa do direito social brasileiro*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, p. 1; “Tribunal do Júri. O importante julgamento de ontem”. *Comércio de Santos*, 16/1/1920.

³⁶ Para uma detida análise desse processo criminal, cf. capítulo seguinte.

Depois do caso Acelino Dantas, os trabalhadores do porto encontrariam grandes dificuldades para se reerguer. Em setembro, Daniel Augusto, adepto do sindicalismo de ação direta, propôs a organização de um novo sindicato, “onde não existam sequer idéias políticas, nem por forma alguma, elementos estranhos à classe”.³⁷ Em outubro, por decisão de uma assembléia geral, foi fundada a União dos Trabalhadores da Companhia Docas de Santos que, em linguagem libertária, concitava os trabalhadores a se unirem contra a “exploração capitalista” e pela “emancipação dos trabalhadores”.³⁸ Entretanto, a União não conseguiu reverter o estado desmobilizado da categoria, tendo uma existência quase tão somente nominal, envolvendo-se apenas em uma greve de solidariedade aos trabalhadores da City, em outubro de 1919.

Se os militantes do sindicalismo de ação direta encontraram relativo êxito entre os trabalhadores da Companhia Docas em meados de 1919, como o haviam encontrado antes da guerra, por outro lado não podemos afirmar o mesmo em relação às demais categorias operárias da cidade. Os sindicatos dos trabalhadores em café, carroceiros, estivadores e empregados da City, na expressão de *A Plebe*, trilhavam o “caminho dos amarelos”. Além disso, no segundo semestre de 1919, os militantes libertários foram duramente perseguidos, alguns presos e outros deportados. Os trabalhadores de Santos entravam em 1920 profundamente abatidos, com poucas chances de se organizar e fazer greves. Apenas os operários da construção civil tiveram êxito em uma paralisação ocorrida em abril daquele ano, tornando-se ainda o único pilar de sustentação do sindicalismo de ação direta em Santos. E foram eles que novamente se impuseram a tarefa de reorganizar o movimento operário local em fins de 1920, pretendendo começar pelos trabalhadores da mais importante atividade econômica da cidade: o porto.

³⁷ *Gazeta do Povo*, 1/9/1919.

³⁸ “União dos trabalhadores da Companhia Docas de Santos”. *Gazeta do Povo*, 13/10/1919.

3. Greve de fura-greves: o golpe final

O sindicato dos operários da construção civil, União de Artes, Ofícios e Anexos (UAOA), afirmava ser o centro organizativo da totalidade dos operários de Santos. Embora existissem ainda outros sindicatos em funcionamento, a UAOA desqualificava-os por seu “amarelismo corporativo”. Alegando contar com elevado número de sócios, a União resolveu, em novembro, “separar as classes em sindicatos autônomos”. Foram fundados os Sindicatos dos Trabalhadores das Docas, dos Metalúrgicos e Marítimos. Os demais trabalhadores, pertencentes à construção civil, conservavam-se organizados na União.³⁹ Tal desmembramento torna evidente que o objetivo era o de mobilizar inicialmente apenas os empregados das diversas seções da Companhia Docas: construção, oficinas, tráfego e marítima.

Com efeito, em 23 de novembro, os quatro sindicatos enviaram ofícios a Guilherme Guinle reivindicando aumento salarial.⁴⁰ Temendo represálias da polícia, os ofícios foram assinados com nomes falsos, mas justamente essa cautela forneceu pretextos para que a CDS não reconhecesse a legitimidade dos pedidos e para que a polícia justificasse sua ação repressiva. No dia 26, certamente informada pela CDS sobre a petição dos sindicatos, a polícia prestou seus serviços à empresa: invadiu a União, deteve 14 militantes e apreendeu “panfletos revolucionários, cancioneiros vermelhos, livros de doutrinas anarquista, discursos, boletins, gravuras e correspondência de correligionários até de Nova York”.⁴¹

Com o objetivo de alegar infiltração de “elementos estranhos à classe” e reiterar os argumentos de Guinle, o delegado observou que apenas um dos militantes era empregado da CDS. De fato, entre nove operários sobre os quais foi possível obter alguma informação, seis eram pedreiros, um metalúrgico, um carroceiro e apenas um doqueiro. Com base nas informações policiais, Guilherme Guinle alegou que os signatários dos ofícios não pertenciam ao quadro de pessoal da

³⁹ Fonseca Júnior, Octavio. “Carta Aberta a Guilherme Guinle”. *Gazeta do Povo*, 1/12/1920.

⁴⁰ “Boletim dos Operários das Docas”. *A Tribuna*, 27/1/1920.

⁴¹ *A Tribuna*, 27/1/1920.

Companhia e manteve a tradição de não negociar com os sindicatos. Sua atitude irredutível redundou na mais longa greve da história do porto: 67 dias de paralisação. A dramaticidade e os efeitos dessa greve sobre o sindicalismo de ação direta merecem uma detida narrativa.

No dia 29 de novembro, de volta do horário de almoço, os trabalhadores “não deram começo ao serviço e aguardavam um sinal convencional, que não tardou, saindo todos pelos portões e paralisando assim os trabalhos no cais”. A maneira pela qual largaram o serviço denota organização prévia, definida em uma ação coletivamente concertada. Quase todos os empregados das diversas seções da CDS aderiram ao movimento. Nas palavras do próprio delegado, Ibrahim Nobre, “fizeram a greve branca. Abstenção do trabalho, sem desordens, sem arruaças, sem ajuntamentos: a força da inércia”.⁴² Fiel à tática de ação direta, o Comitê de Defesa da Greve não admitia a participação de “outros intermediários, sejam eles quais forem” e exigiam resposta da CDS pela imprensa.⁴³

Se a grande movimentação de cargas no porto tornava o momento bastante propício à greve, colocava porém os trabalhadores em uma posição vulnerável diante da avassaladora reação policial. Frigorífico e armazéns da CDS foram transformados em cadeia para onde eram lançados trabalhadores “presos a laço como cães” numa operação que o escritor Afonso Schmidt chamou de “caçada humana”.⁴⁴ Grupos de “secretas” percorriam os bairros operários, batiam de porta em porta, apontavam o revólver para o trabalhador e ordenavam: “toca para o serviço”.⁴⁵ Presos eram retirados da Cadeia Pública e conduzidos ao cais pelos veículos da Companhia União de Transportes e da Companhia Construtora.⁴⁶

Houve uma tentativa de negociação com o Comitê de Greve, mas Guinle não o recebeu alegando mais uma vez que um de seus membros

⁴² Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos. Juízo de Direito da Primeira Vara. Antonio Rodrigues Julião, Antonio Ribeiro, Guilherme Luz, José Augusto do Amaral, Jacyntho Amado Alves, Abel Cardoso e Manuel Antonio Pereira [réus], n. 602, caixa 60, 1921.

⁴³ Boletim publicado em *A Plebe*, 18/12/1920.

⁴⁴ *A Plebe*, 13/12/1920.

⁴⁵ *Idem*, 25/12/1921; *Comércio de Santos*, 16/12/1920.

⁴⁶ *Comércio de Santos*, 15/12/1920; *Gazeta do Povo*, 14/12/1920.

não era empregado da empresa.⁴⁷ Malogrados os possíveis entendimentos, o superintendente da CDS deu prazo para os grevistas voltarem ao trabalho, sob pena de demissão. Mas a coesão do movimento era grande. Como ocorreu na greve de 1919, não havia reuniões para deliberar sobre qualquer questão e o único meio de interlocução entre lideranças e trabalhadores eram os boletins e as publicações na imprensa. O Comitê de Greve emitia vários manifestos que visavam manter a continuidade do movimento, apelando para que nenhum operário voltasse ao trabalho”.⁴⁸ Como o próprio delegado reconheceu, ante a ameaça de demissão, “o Comitê opôs-se. Ninguém voltou”.⁴⁹

O moral dos grevistas era alto e a solidariedade ao movimento não foi pequena. Os ferroviários da São Paulo Railway deram início a uma vultosa subscrição aberta pela *Gazeta do Povo*, o que levou a polícia a agredir operários que compravam o jornal e a difundir a idéia de que a greve estava sendo urdida na e pela *Gazeta do Povo*, sob o patrocínio de seu diretor, Cyrillo Freire.⁵⁰ Os carroceiros recusavam-se a cumprir a ordem da CDS para que entrassem no cais com suas carroças. Os ensacadores e carregadores de café impediam a descarga das sacas nos armazéns da Companhia.⁵¹ A greve contou ainda com o apoio indignado de parte da imprensa e da população, além da ação de esposas dos trabalhadores contra um pequeno grupo de fura-greves das oficinas.⁵²

Mas os grevistas sofreram um duro golpe ao expirar o prazo para que voltassem ao trabalho. A Companhia cumpriu sua ameaça e, no dia 20 de dezembro, demitiu 1.712 operários.⁵³ Para substituí-los, Guinle mandou trazer do Rio de Janeiro e São Paulo milhares de trabalhadores; até o final de dezembro, haviam sido contratados 2.031 novos operários.⁵⁴

⁴⁷ *A Tribuna*, 17/12/1920.

⁴⁸ *A Plebe*, 30/12/1920.

⁴⁹ AGFCS. Juízo de Direito da Primeira Vara..., *op. cit.*

⁵⁰ *Gazeta do Povo*, 6/1/1921; *Comércio de Santos*, 12 e 15/12/1920; *Jornal da Noite*, 15/12/1920.

⁵¹ *Gazeta do Povo*, 6/12/1921; Sociedade dos Trabalhadores em Café. “Declaração às Casas Exportadoras”. *Gazeta do Povo*, 15/12/1920 e *A Plebe*, 16/12/1920.

⁵² Cf. capítulo 3.

⁵³ *A Tribuna*, 21/12/1920.

⁵⁴ Companhia Docas de Santos. *Relatório da diretoria referente ao ano de 1920*. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1921. Somente a Companhia Costeira de Navegação enviou para Santos 500 operários, para cujo transporte a CDS pagou 14

Entretanto, o Comitê não considerava que a greve estivesse terminada, confiante de que a CDS se renderia à necessidade de recorrer à experiência de seus antigos e experientes empregados. Essa expectativa não era infundada, pois as companhias de navegação e a Associação Comercial de São Paulo reclamavam contra a inexperiência dos recém-contratados. Para amenizar essa pressão, Guinle suspendeu a cobrança das taxas de armazenagem.⁵⁵

Mas a situação dentro do cais era dramática e explosiva. Trabalhadores recém-contratados denunciavam na imprensa que haviam sido ludibriados para trabalhar nas Docas. Clemente Barbosa Rego, ex-foguista na Companhia Costeira, sem serviço há três meses, recebeu proposta de trabalho no porto, com garantia de moradia e comida, salário de 12\$000 por dia, o dobro do que recebiam os antigos operários. Tendo embarcado no dia 17 de dezembro,

“logo à chegada, estranhei a maneira como nos trataram, mas saí para o serviço. Que ‘baita logro’ nos pregaram!... Nem cigarros, nem fósforos, uma comida ordinária de 6\$000. Além disso, estávamos presos no cais, sem saber porque. (...) O que mais nos incomodava, porém, era o tal feitor que nos deram, o preto Sebastião Arruda, até nos tratava como escravos.

“No domingo fomos chamados para trabalhar e então ganharíamos 12\$000 cada um, por dia; quando chegou a tarde nos informaram que só perceberíamos 9\$000, tendo o feitor tirado 3\$000 de cada um de nós. Desgostoso, fui para o alojamento, onde recebi uma carta de um meu filho, na qual dizia que havia greve nas Docas de Santos.

contos de réis. Codesp. MP. Ofício de Guilherme Guinle a Ulrico Mursa. Rio de Janeiro, 3/2/1921.

⁵⁵ A *Tribuna*, 8 e 12/12/1920; A Associação Comercial manifestou viva gratidão em correspondência à CDS, em 15/12/1920. Por mais que a Companhia Docas afirmasse estarem normalizados os serviços de carga e descarga, diversas eram as reclamações de importadores e exportadores de que o fluxo das mercadorias estava longe de qualquer normalidade. Com efeito, um relatório enviado à embaixada dos Estados Unidos registrava justamente que as docas e os armazéns “logo tornaram-se seriamente congestionado”. National Archives II/Washington-DC. State Department. Records relating to international affairs of Brazil, 1910-1929. *Report of the economic and financial conditions in Brazil, by Mr. E. Hambloch*, october 1921, call 11-2, micro 519, roll 23.

Foi então que compreendi essa situação e resolvi *fugir*, pedindo à Costeira aqui para que me fizesse voltar ao Rio.

“(...) Fui ao escritório da Companhia, pedi o pagamento e não me quiseram satisfazer.”⁵⁶

Poderíamos supor que essa narrativa não passava de invencionices da *Gazeta do Povo* e da *Plebe*, conforme afirmava *A Tribuna*. Porém, nas correspondências da CDS encontramos o mesmo Clemente Rego reclamando no escritório da empresa que havia trabalhado nove dias e quatro serões, sem que tivessem sido satisfeitos os seus vencimentos. Após investigar o caso, Guinle escreveu ao inspetor da CDS informando “ter liquidado dívidas com Clemente referentes a 9 dias e 4 serões”.⁵⁷

Mas os maus tratos eram o principal motivo de revolta. A imprensa noticiou várias violências cometidas por ou a mando do capataz Sebastião Arruda, contratado para embarcar e vigiar os “novatos”, tendo recebido a vultosa quantia de 5.000\$000 “como gratificação pelos serviços prestados durante a greve”.⁵⁸ Várias denúncias informavam que os armazéns das Docas haviam se transformado em verdadeiros cemitérios de trabalhadores assassinados por Arruda ou por rixas envolvendo presos obrigados a trabalharem no cais. Tornou-se famoso o armazém 7, chamado de “o buraco”, onde eram lançados os “maus trabalhadores”.⁵⁹ Exageros da imprensa? Há algum tempo foram encontradas ossadas humanas nos armazéns da CDS e, segundo depoimento de um antigo militante comunista da estiva, Oswaldo Pacheco, era corrente entre os portuários atribuí-las aos conflitos ocorridos nessa greve.⁶⁰ Em 1923, os

⁵⁶ Informações fornecidas à *Gazeta do Povo* e publicada pela *A Plebe*, 30/12/1920 [grifo meu].

⁵⁷ Codesp. MP. Ofícios de Guilherme Guinle a Ulrico Mursa. Rio de Janeiro, 29/12, 10 e 21/1/1920.

⁵⁸ *Ibid*, 18/2/1921.

⁵⁹ O espancamento sofrido por Manoel Gaspar recebeu grande cobertura da imprensa, à qual afirmou ter sofrido agressão no armazém 7. *Gazeta do Povo*, 2/2/1921, *A Plebe*, 22/1/1921, *A Tribuna*, 27/1/1921. Havia denúncias de que na Beneficência Portuguesa encontravam-se internados inúmeros feridos a bala ou faca. Cf. *A Platéia*, 3/1/1921, *A Plebe*, 6/1/1921, *Gazeta do Povo*, 4, 6 e 22 e 29/1/1921.

⁶⁰ “Memória Sindical da Baixada Santista”. Faculdade de Filosofia de Santos, 17/5/1990 [evento gravado pelo autor]. Sobre as ossadas houve reportagens nos jornais e em programa de televisão local, mas ainda não obtive os dados referenciais dessas notícias.

trabalhadores da construção civil promoveram cortejos ao cemitério municipal em homenagem a operários “sacrificados” em 1920.⁶¹

Diante do quadro dantesco que se desenrolava no porto, muitos contratados tentavam fugir, mas eram impedidos pelos policiais. Outros instituíam suas próprias leis e procuravam sabotar o trabalho em proveito da greve. Alípio José Pinto escreveu uma carta ao jornal *Comércio de Santos* para esclarecer que “não somos os traidores, os fura-greves.” Numa longa e bem humorada narrativa, advertia:

“sosseguem os grevistas. Nós aqui dentro estamos sendo mais úteis do que se estivéssemos lá fora.

“Como temos fama de valentes (modéstia parte...) os feitores das Docas não querem dirigir nem mesmo as turmas de cinco; por isso nós mesmos nomeamos um chefe geral (...) que decreta as leis que nós respeitamos.

“Uma dessas leis é a seguinte: ‘quem trabalha não bebe’. Por isso nós decidimos que pelo cais não transitasse nenhuma caixa de cerveja incólume, pois não estamos dispostos a conduzi-las para que os outros bebam.

“Outra lei muito interessante e que nós respeitamos é essa: ‘fica abolida a propriedade privada’. Por isso, nós resolvemos que tudo quanto por aqui se encontra seja nosso. Não escapa nem rato.

“(...) Estamos fazendo uma greve política. O homem que nos dirige já disse ontem: ‘Proclamamos o soviete na Docas; Lenine vai ficar satisfeito. (...)’

“Como se vê, somos homens que estão aproveitando a ocasião para agir. E a nossa ação não é pacífica como a dos grevistas. Aqui dentro todo o dia corre sangue. Até já houve um assassinato. Todos os dias fazemos exercício de tiro nos barracões.

⁶¹ “A inauguração da sede da Associação de Artes, Ofícios e Anexos”. *Comércio de Santos*, 14/8/1923; “Em Santos”. *A Plebe*, 18/8/1923.

“Naturalmente, aí fora, ninguém sabe destas coisas. (...) Senhor redator, pode assegurar aos grevistas a inteira solidariedade dos que trabalham no ‘soviet’ da Docas.”⁶²

Pelo teor da carta, é provável que seu autor não fosse de fato um fura-greve, mas um militante se fazendo passar por tal a fim de erguer o moral dos grevistas. Por outro lado, as informações sobre as sabotagens não parecem absolutamente infundadas, embora seja difícil de acreditar que se tratava de uma deliberada sabotagem revolucionária. As novas “leis” instauradas no porto eram o resultado dos maus tratos, da inexperiência em um serviço pesado, da decepção com o que a empresa lhes havia prometido e da condição carcerária em que se encontravam.

Não só a sabotagem, mas também a greve foi um recurso usado por esses valentões fura-greves. No dia seguinte à demissão dos grevistas, cerca de 200 recém-contratados tentaram abandonar os serviços. Mas impedidos pelos policiais, promoveram grande desordem e teria havido golpes de faca, tiros e mortes.⁶³ Um dia depois, os trabalhadores queixaram-se de fortes dores de barriga provocadas por excesso de bicarbonato de sódio na comida,⁶⁴ levando a CDS a “suspender a bôia” no mês seguinte. Em reação a essa medida, em 27 de janeiro houve novo confronto com a polícia, “revolta total”. Saíram todos para a rua a protestar contra a violência e, munindo-se de pedras, apedrejaram os soldados. Diante do delegado e do inspetor da CDS, exigiram “melhoria da bôia”, 8\$000 diários e liberdade de quatro companheiros espancados e levados para o “buraco”.⁶⁵

Às três hora da tarde, o cais estava completamente parado. No dia seguinte, inúmeros trabalhadores pediram as contas e, em 1º de fevereiro, houve nova tentativa de rebelião porque a CDS estava adiando o pagamento de seus salários. No dia 3, dirigiram-se para o escritório da empresa para receber seus vencimentos, mas a polícia os colocou para

⁶² *Comércio de Santos*, 15/12/1921.

⁶³ *A Plebe*, 23 e 25/12/1920.

⁶⁴ *Idem*, 30/12/1920.

⁶⁵ *Gazeta do Povo*, 27/1/1921.

fora, aumentando a temperatura dos ânimos dos trabalhadores que ameaçavam “praticar toda sorte de violências”.⁶⁶

Naquele mesmo dia 3, a Associação Comercial de São Paulo enviou uma carta à CDS pedindo-lhe “providências para a regularização dos serviços, diante dos graves prejuízos que o comércio vem experimentando”.⁶⁷ No dia seguinte, Guinle recebeu de Ulrico Mursa o seguinte telegrama: “greve está de todo terminada grande afluência de antigos grevistas”.⁶⁸ Retornavam ao cais 1.300 operários, mas não se tratava de “crumiros”. Era a vitória da greve. De acordo com um boletim do Sindicato dos Trabalhadores da Docas, uma assembléia com grande número de associados aprovou a volta ao trabalho,

“visto a Companhia ter afixado cartazes às portas do escritório, e ter mandado chamar os operários antigos pelos seus feitores, dizendo que o senhor Mursa estava de acordo a pagar os 8\$000 réis que os operários lhe tinham pedido.”⁶⁹

Além disso, os trabalhadores “arranjados” que ainda não haviam deixado o cais seriam gradativamente substituídos pelos antigos operários. *A Tribuna* admitiu que a CDS havia se prontificado a admiti-los “na proporção da necessidade do serviço.”⁷⁰

Mas se a situação explosiva dentro do cais resultou nesse desfecho favorável aos grevistas, a situação literalmente não menos explosiva fora dele redundou no completo e brutal esfacelamento dos quatro sindicatos. Logo após o sucesso da greve, seus dirigentes foram um a um identificados e presos, sob a acusação de terem feito explodir dinamites nas casas do fura-greve Miguel José da Silva, do subdelegado José Baccarat e do chefe do Tráfego da CDS, Júlio Barreto, respectivamente em 28 de dezembro de 1920, 22 e 27 de janeiro de 1921.

⁶⁶ *Idem*, 1 e 3/2/1921.

⁶⁷ Codesp. MP. Correspondência da Associação Comercial à Companhia Docas. São Paulo, 3/2/1921.

⁶⁸ *Idem*, Ofício de Ulrico Mursa a Guilherme Guinle. Santos, 4/2/1921.

⁶⁹ *Gazeta do Povo*, 5/2/1921. Entretanto, os salários dos doqueiros nos anos seguintes estavam abaixo desse valor, o que nos leva a crer que logo depois da greve a CDS desrespeitou esse aumento.

⁷⁰ *A Tribuna*, 5/2/1921.

O Comitê de Greve atribuía os atentados à ação diluidora da polícia, mas o delegado Ibrahim Nobre recolheu durante o inquérito inúmeros e minuciosos indícios que levaram os acusados à condenação. No processo-crime, que totaliza cerca de 1.500 páginas, diversas evidências foram apresentadas para concluir que alguns líderes da greve, sobretudo militantes da construção civil, resolveram partir do sindicalismo para a prática dos atentados.

Se o ideal revolucionário estava inscrito no sindicalismo de ação direta, por outro lado não parece sustentável que desde o início da greve seus líderes estivessem decididos a concretizá-lo com o recurso das armas. Mas o volumoso relatório de Ibrahim Nobre sobre os atentados estava quase todo destinado a convencer de que se tratava de uma ação terrorista. A primeira explosão ocorreu logo após a demissão dos operários, a contratação de quase 2 mil novos trabalhadores e a volta ao serviço por parte de alguns artífices das oficinas e da seção marítima. Ao ver o movimento entrar em colapso, alguns membros do Comitê de Greve deram início ao preparo das bombas e outros decidiram lançá-las.⁷¹ Tudo pretendia levar a crer que as explosões eram um ato desesperado que buscava se legitimar no sonho revolucionário, mas difícil de ser concretizado naquele final de década, quando o movimento operário como um todo estava desmantelado pela repressão policial e inflexibilidade dos patrões.

Ainda que possamos considerar a hipótese de que as condenações foram injustas e urdidas em um processo completamente manipulado, talvez muitos trabalhadores e grande parte da população tivessem acreditado nas versões da polícia, divulgadas em profusão pela imprensa. Conforme observou E. P. Thompson, a ação direta de sindicatos que agiam secretamente na Inglaterra durante o século XVIII “era cuidadosamente mantida dentro de limites impostos pela cultura moral da comunidade”. Se um fura-greves era tratado com hostilidade e ninguém lamentasse ter ele merecido “receber uma lição”, o assassinato, sua

⁷¹ AGFCS. Juízo de Direito da Primeira Vara. Antonio Julião..., *op. cit.*

tentativa ou a mutilação não pareciam atos capazes de alcançar aprovação moral.⁷²

O sindicalismo de ação direta entrava nos anos 1920 profundamente abatido. Não há dúvida de que a repressão visava destruí-lo e, ao mesmo tempo, desarticular as vinculações que havia estabelecido com os trabalhadores. Essa corrente era certamente a mais dinâmica do movimento operário e enraizada em alguns sindicatos ou em parcelas significativas dos trabalhadores. Estes seguiram muitos militantes libertários que lhes forneciam um discurso sensível, com demandas claramente compreensíveis, concretas e em sintonia com as exigências, expectativas e necessidades dos trabalhadores. Diversos líderes angariaram grande audiência operária; seus discursos e as instituições por eles erigidas eram canais propícios à representação e expressão de fortes sentimentos de identidade. As várias demonstrações de solidariedade entre as categorias de trabalhadores solidificavam a esperança de que havia um “fermento popular” capaz de ser canalizado rumo à greve geral, o meio privilegiado de ação dos libertários e sindicalistas revolucionários, capaz de fragilizar o capitalismo.

Não foi sem essa intenção que muitos ativistas da construção civil, entre outros, procuraram desde a primeira década do século ultrapassar um sindicalismo de “minorias militantes”, buscando atuar entre milhares de trabalhadores envolvidos no setor agroexportador - ferroviários, portuários, carroceiros, carregadores e ensacadores de café. Essas categorias converteram-se em depositárias dos êxitos ou fracassos de uma greve geral, pois por meio de uma efetiva e bem estruturada paralisação poderiam deter o curso das exportações.⁷³

Mas os evidentes laços que uniam lideranças e trabalhadores não implicavam necessariamente em irrestrito compromisso destes últimos

⁷² Thompson, E. P. *A formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1988, vol. 3, pp. 81-2; a mesma observação encontra-se em Rudé, George. “O Ludismo”, in: *A multidão na história: estudos dos movimentos populares na França e na Inglaterra, 1780-1848*. Rio de Janeiro, Campus, 1991, p. 93.

⁷³ O mesmo ocorreu na Argentina, onde em 1902 os libertários controlavam os sindicatos dos doqueiros e carroceiros, que se constituíram na base do movimento operário organizado por eles. Cf. Suriano, Juan. *Trabajadores, anarquismo y Estado represor: de la*

com os princípios fundamentais dos libertários. Muitos operários podiam se identificar com a ênfase no discurso reivindicativo, que proclamava noções de justiça e solidariedade baseadas em apelos morais, além da retórica que insistia na inutilidade da representação política em uma sociedade excludente e em que os canais de expressão da cidadania estavam fechados à maioria da população nacional e estrangeira. Mas muitos dos operários talvez não se identificassem com a construção imaginária de um novo mundo moral em que a religião não era necessária, assim como as leis e determinadas formas de prática política.⁷⁴

Não devemos esquecer ainda que, nos anos 1920, foram implantados novos métodos de gestão da mão-de-obra que tiveram grande impacto no movimento operário. Vimos que o *welfare privacy* do Centro dos Construtores e Industriais, iniciado desde os anos da guerra, incorporou milhares de operários (e não apenas da construção civil) em seus planos bem sucedidos de “proteção social”, chegando a ter como presidente daquela instituição um histórico e influente militante sindicalista revolucionário, Luis Lascalla. Além disso, o bastião do sindicalismo de ação direta, os “artistas” em edificações, foi enfraquecido em razão das mudanças pelas quais passava a indústria da construção e da presença crescente do construtor-engenheiro, que foi capaz de alterar o padrão de relacionamento dos operários com os pequenos empreiteiros vulneráveis à ação do sindicato da categoria.

Ademais, o sindicalismo de ação direta teve que concorrer com outras correntes que, por sua vez, também não deixaram de insistir em certos pontos pragmáticos defendidos pelos libertários. Além da repressão, a investida de outras forças, ideologias e linguagens políticas jogaram peso não pequeno em seu descenso. Como veremos no próximo capítulo, antes mesmo do avanço do nacionalismo nos anos 1920, os trabalhadores tiveram que enfrentá-lo na difícil conjuntura grevista de 1919, quando a xenofobia atingiu um tom agressivo e histérico.⁷⁵

Ley de Resistencia a la Ley de Defensa Social (1902-1910). Centro Editor de América Latina, 9, s.d. [agradeço ao autor por Ter fornecido esse artigo].

⁷⁴ Sobre essa questão, cf. *Ibid.*

⁷⁵ Considerações sobre o impacto do nacionalismo e da Igreja Católica no movimento operário nos anos 1920, cf. Campos, Cristina Hebling. *O sonhar libertário: movimento operário nos anos de 1917 a 1921.* Campinas, Editora da Unicamp, 1988 e Gomes,

A tese clássica de que o “descenso anarquista” nos anos 1920 se deveu sobretudo ao avanço dos comunistas, que teria tido origem nas “cisões” entre os anarquistas, fruto de um longo debate político-ideológico entre as lideranças da classe operária, não tem qualquer correspondência com o “caso santista”.⁷⁶ Deve ser igualmente relativizada a interpretação de que os anarquistas foram emparedados pelo centralismo autoritário e burocrático do PCB e da tônica parlamentar de sua ação aliancista no movimento operário.⁷⁷ Os libertários estavam profundamente desmantelados antes mesmo de os comunistas começarem a ter qualquer influência mais decisiva entre os trabalhadores da cidade.

Verificaremos a seguir como a arena jurídica tornou-se um campo de batalha para a legitimação, de um lado, da violência policial contra os trabalhadores e, por outro, da ação fundada “na lei e no direito”, conforme era defendida pelos amarelos, permitindo a emergência de atores sociais que reivindicavam a representação dos trabalhadores em cargos eletivos. Assim, trata-se de reconstituir a repressão aos movimentos grevistas, analisando como os desdobramentos jurídicos da violência policial repercutiram entre os militantes libertários e o sindicalismo amarelo.

Entre a Barcelona e a Moscou Brasileira fortaleciam-se as mal implantadas raízes amarelas...

Angela de Castro. *A invenção do trabalhismo*. Rio de Janeiro, Vértice/Iuperj, 1988, p. 139.

⁷⁶ Tal tese se difundiu a partir dos registros de um dos fundadores do Partido Comunista, Astrojildo Pereira. Cf. a crítica a esta idéia em Zaidan Filho, M. *PCB (1922-1929): na busca das origens de um marxismo nacional*. São Paulo, Global, 1985.

⁷⁷ Uma das formulações neste sentido encontra-se em Munakata, Kazumi. *A legislação trabalhista no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1981.

PARTE IV

VIOLÊNCIA, DIREITO E ORDEM: AS RAÍZES AMARELAS

Capítulo 7

Questão de Polícia, Caso de Justiça

Tem-se afirmado com frequência que na Primeira República a questão social era um caso de polícia. Trata-se de verificar aqui como casos de polícia tornaram-se também uma questão jurídica.

Durante dois anos, as arbitrariedades do delegado regional de Polícia, Ibrahim Nobre, foram um tema recorrente dentro e fora de Santos. Tal como desejava, sua figura ocuparia o centro do palco, sobretudo sua suposta capacidade inventiva na investigação de crimes que, segundo ironizava *A Plebe*, tornava-o um Sherlock Holmes local.¹ Nobre era exímio em envolver trabalhadores e militantes em autos criminais a fim de legitimar suas práticas arbitrárias. Se a deportação era um método mais simples e seguro para livrar-se dos “indesejáveis”, por outro lado a abertura de inquéritos mantinha as aparências do respeito às exigências legais e aos procedimentos jurídicos formais, oferecendo uma carapaça civilizada aos atos da polícia e a “prova” dos acertos dos seus métodos.²

Além disso, determinados agentes da polícia não eram meros instrumentos a soldo da burguesia, mas serviam aos seus próprios objetivos de promoção pessoal, política e profissional, o que lhes exigia grande habilidade na arte de deslindar “crimes” atribuídos aos militantes do movimento operário. No entanto, a fragilidade da montagem das peças dos inquéritos corria o risco de se deparar com alguns lampejos de Estado de Direito que, apesar de quase inexistente para a maior parte dos

¹ O jornal fez inúmeros ataques ao delegado, sempre ridicularizando-o por suas idiossincrasias, sobretudo sua “vaidade” no uso de palavras, roupas e perfumes importados, sendo chamado várias vezes de “delegado almofadinha”. Cf. *A Plebe*, 24, 26, 27, 28/9, 3, 8, 17/10, 13, 27/12/1919, 7, 21/2, 13/3, 13/11/1920 e 23/4/1921.

² Sobre essa dissimulação com ares de civilidade, cf. Pinheiro, Paulo Sérgio. “Violência e cultura”, in: Lamounier, Bolívar et al (orgs.). *Direito, cidadania e participação*. São Paulo, T. A. Queiroz, 1981.

cidadãos, ou ineficaz na ordem liberal e antidemocrática da Primeira República, em alguns casos impunha limites ao arbítrio policial.³

Mas tornou-se uma obsessão para o delegado correr o risco de se ver “derrotado” na arena judicial, ainda que muitas vezes tenha sido desmascarado no decorrer dos trâmites processuais. Cada vez que o movimento operário em Santos ganhava notável visibilidade, Ibrahim Nobre colocava sua imaginação em funcionamento, levando-nos a ir dos atos aos autos. Na análise dos processos apresentados aqui, interessa verificar como e por que eles foram montados e quais as suas possíveis repercussões no movimento operário e na comunidade local.

1. O delegado vítima e a vítima do delegado

No primeiro auto aqui analisado, Ibrahim Nobre não era o autor do inquérito. Era a vítima. Vítima da última greve ocorrida em maio de 1919, quando uma comissão de motorneiros e condutores de bondes enviou um ofício à Companhia City, reivindicando 1\$000 por hora, restabelecimento da jornada de 8 horas e obrigação por parte da empresa de elaborar um regulamento de serviço para

“acabar para sempre com os constantes castigos injustos que nos são impostos devido às faltas que cometemos, em proveito da própria Companhia, motivadas pela falta de um regulamento na qual nos possamos basear, pois, que o empregado não sabe quando trabalham bem ou mal”.

A comissão parecia prognosticar o que iria acontecer:

“qualquer violência que se venha a registrar por parte da polícia ou desobediência às leis, será a Companhia a única responsável, pois, que se formos forçados a declarar greve esta será inteiramente pacífica”.

Foi dado um prazo de três dias para que a City respondesse ao ofício, mas seu gerente, o inglês Bernardo Browne, considerou “ásperos” os termos do ofício e pediu a nomeação de uma comissão de operários. Com

³ Sobre a relação entre liberalismo e ordem antidemocrática na Primeira República, cf. Carvalho, José Murilo de. “Repúblicas e Cidadanias”. *Dados. Revista de Ciências Sociais*, vol. 28, n. 2, 1985.

receio de perseguição, os trabalhadores recusaram a proposta, a City negou-se a negociar e, no dia 11, todos os motorneiros e condutores se declararam em greve. Assim permaneceram por quatro dias, enquanto bombeiros e fiscais municipais substituíam os grevistas nos bondes.⁴

Nesse mesmo dia, 11 de maio, às 7 horas da manhã, a turma do tráfego da City encontrava-se reunida em frente à garagem da empresa, recusando-se a conduzir os bondes. Após ter sido procurado em sua própria residência por Bernardo Browne, Ibrahim Nobre dirigiu-se para o local e, “em termos brandos” teria pedido aos grevistas que se dispersassem. “Aproveitando-se da ocasião de estar a autoridade sozinha no local”, o trabalhador João Batista Paulo o agarrou e o agrediu, “aos berros subversivos” gritou aos seus companheiros “ajunta pessoal, é a hora”, recuou alguns passos, sacou um revólver e disparou dois tiros: um dos projéteis atingiu apenas a nobre gravata de seda de Ibrahim Nobre, mas o outro feriu o soldado João Casemiro, que se colocava entre o delegado e seu agressor. E quanto ao disparo que perfurou as nádegas do motorneiro? Teria vindo de seus próprios companheiros...

Essa era a versão do inquérito aberto pelo 2º. delegado da Comarca, Manuel Vieira Campos.⁵ Mas nove colegas de Batista Paulo inverteram completamente essa versão, narrando na imprensa que o delegado se dirigiu aos grevistas para saber se voltariam ao trabalho,

“ao que eles responderam negativamente. Pois bem! Disse ele, mandarei sair os bondes garantidos pela polícia. Podem sair! Disseram os operários.

“Indignado com quem assim lhes respondia, o delegado começou a indagar quem era o ‘respondão’. Manuel Batista Paulo, que então se achava junto ao delegado, fez-lhe ver que ele estava provocando os operários. (...) Foi quanto bastou para que s. exa. levasse a mão ao bolso, certamente sem boas intenções, a que o motorneiro em questão se opôs, segurando-o pelos braços, situação esta terminada

⁴ “Pela City”. *Gazeta do Povo*, 8/5/1919; “The City of Santos Improvements Company”. *A Tribuna*, 10/5/1919.

⁵ Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos. Juízo de Direito da Primeira Vara. Tribunal do Júri da Comarca de Santos. João Batista Paulo [réu], n. 390, caixa 39, 1919.

com a chegada ao local de alguns soldados, que seguraram o operário pelas costas, deixando assim livre o dr. Ibrahim. Este deu uns passos atrás e, puxando do seu revólver, fez fogo duas vezes contra o nosso companheiro, tendo nessa ocasião debandado todos os colegas do preso.

“(...) Somente o delegado fez fogo, não sendo, pois, verdade que Manuel Paulo houvesse ferido alguém. Ele é que foi ferido, juntamente com o soldado [Casemiro]”.⁶

Os papéis aqui estavam invertidos: Ibrahim Nobre passou da condição de vítima à de agressor. Contudo, no inquérito não foi arrolada nenhuma testemunha operária, mas ouvidos apenas dois indivíduos ligados à polícia: um soldado do 5º. Batalhão e o escrivão da própria delegacia. Embora confirmasse que Batista Paulo havia “se atracado” com o delegado, o gerente Bernardo Browne, porém, afirmou não saber se o disparo havia sido desfechado pelo acusado.

Foi tudo quanto bastou para que o inquérito viesse a ser concluído e fosse formado o sumário de culpa. Perante o juiz de Direito da Primeira Vara, se apresentaram cinco testemunhas: o gerente da City, o mencionado escrivão, um soldado da Polícia Marítima, um sargento da Força Pública e Eugênio Wansuit, que apresentava um currículo mais vasto: era “chauffeur” da casa comercial de Azevedo Júnior (presidente da Associação Comercial e “chefe da política situacionista”) e subordinado do subdelegado José Baccarat, caixeiro a serviço do mesmo Azevedo Júnior.

Embora a *Gazeta do Povo* se referisse a “uma imoralidade num processo” em virtude da condição suspeita das testemunhas,⁷ a maioria delas apresentou versões mais reservadas e pouco favoráveis à acusação. Bernardo Browne manifestou consideração pelo réu, empregado da City há mais de seis anos, “tendo sempre bom comportamento, nada constando em seu desabono, sabendo até que o mesmo sustenta a sua família com o produto do seu trabalho”. Atribuiu a exaltação dos grevistas “por terem os mesmos ficado à noite em vigília e bebendo”. Mas referindo-se ao que realmente interessava à prova do crime, afirmou ter estado próximo de

⁶ *A Tribuna*, 9/5/1919.

⁷ “Uma imoralidade num processo”. *Gazeta do Povo*, 23/5/1919.

Batista Pulo e do delegado, podendo afirmar que nenhum tiro saiu da luta “e sim do grupo [de operários]”.

O escrivão da 2ª. delegacia, Plínio Fernando Martins, forneceu uma versão oposta à apresentada por ele mesmo no inquérito: os tiros não foram disparados pelo denunciado, que não portava arma, “e sim do meio do grupo”, acertando o soldado Casemiro. As duas primeiras testemunhas, portanto, acusaram um agressor coletivo, anônimo e de difícil identificação: a multidão grevista.

Se João Domingues Henrique, soldado da Polícia Marítima, e Eugênio Wansuit não foram tão categóricos quanto à improcedência da denúncia, por outro lado afirmaram não saber quem teria dado os disparos. Apenas o sargento Rosendo Borges confirmou a versão do inquérito. Mas conforme alegou o advogado Tennyson Oliveira Ribeiro, as afirmações do depoente não tinham valor

“dada a natural subserviência e comum inferioridade moral de pessoa da sua classe, tratando-se de um caso em que é dado como vítima um superior do indivíduo em questão”.

Além disso, seu depoimento continha “grosseiras falsidades”, pois desmentia a versão do próprio Ibrahim Nobre que, em ofício anexado ao processo, jamais afirmou que Batista Paulo estivesse armado e o tivesse alvejado com o tiro. Além disso, Nobre afirmou “que o soldado que se pôs entre ele e o denunciado, foi o de nome João Casemiro; o sargento Rosendo afirma entretanto que foi ele próprio quem ali se entremeteu”.

Dessa vez, melhor munido de informações sobre o caso, o promotor público opinou pela não pronúncia do réu por “não ter ficado provado o fato narrado na denúncia”. O juiz Francisco de Paula e Silva concluiu que não houve por parte de Batista Paulo qualquer tentativa de matar o delegado, embora tenha praticado um

“ato subversivo e desrespeitoso do princípio de autoridade (...) por um ímpeto de paixão, sem o tempo para refletir ou a calma de espírito para poder pensar a gravidade do ato”.

Como não havia “convicção direta” quanto à prática de um crime e, por isso, tratava-se de uma “intenção indeterminada”, além do fato de a

denúncia não ter apresentado acusação por desacato e desrespeito à autoridade, Batista Paulo não podia ser pronunciado.

Por outro lado, a resolução do juiz foi diferente quanto à agressão contra João Casemiro. Julgou procedente a pronúncia do réu porque

“o inquérito policial em seu conjunto, só por si é uma peça de indícios; essa tem sido a jurisprudência e este juízo *assim sempre tem procedido*. Quando prova não houvesse no sumário de culpa para inteira convicção do juiz, existem no entanto aqueles outros elementos de grande alcance para determinar a pronúncia.”

Mas quais eram esses elementos de grande alcance? A folha n. 5 do processo, ou seja, as “vistas do promotor” e sua denúncia encaminhada ao juiz. Porém, o promotor baseou-se em duas testemunhas policiais que não apresentaram qualquer prova. Com base em quais elementos poderia o juiz absolvê-lo quanto à agressão ao delegado e, ao mesmo tempo, condená-lo quanto ao soldado se os dois tiros haviam sido supostamente desfechados um em seguida ao outro, ambos podendo assim ser igualmente presenciados pelas testemunhas? Se prova não havia, onde estariam os indícios?

Parece evidente tratar-se, para dizer o mínimo, de um erro judicial em desrespeito ao princípio *in dubio pro reo*, segundo o qual um acusado só pode ser condenado se os julgadores estão absolutamente seguros de sua culpabilidade.⁸ Mas fazendo o caminho de volta, dos autos aos atos, entramos numa sessão do Júri, em 1919. Respondendo ao primeiro quesito, por unanimidade (cinco votos) o Júri decidiu: João Batista Paulo “*não* desfechou um tiro de revólver contra o soldado João Casemiro”.

Esse desfecho ocorreu depois de terminada a greve na City. Entretanto, o caso e a divulgação dos primeiros resultados do inquérito tiveram imediata repercussão na cidade, provocando a interferência do consulado português em Santos e do auxiliar do procurador da República, Gastão Madureira. Este e o advogado consular, Thomaz d’Álvim, intervieram como mediadores na greve e conseguiram que o gerente

Browne, conhecido pela sua tradicional inflexibilidade diante das questões operárias, “atendesse plenamente as reivindicações apresentadas”. Foram eles ainda os responsáveis pela soltura de todos os grevistas presos.⁹

Um caso de polícia, inicialmente criado para obter a condenação de um operário, tornou-se uma questão jurídica que não apenas reverteu contra as intenções da polícia, mas também em favor dos trabalhadores. O êxito alcançado pela greve, a única plenamente vitoriosa em maio de 1919 na cidade, e o desfecho judicial favorável ao motorneiro Batista Paulo talvez tenham motivado militantes e trabalhadores a crerem na possibilidade de pressionar o Estado ou, ao menos, conseguir obter suas demandas por meio de instituições judiciais.

Com efeito, de todos os sindicatos na época, a União dos Trabalhadores da Companhia City (UTCC), criada logo após a greve, foi a organização mais empenhada em prestar “serviços jurídicos” a seus membros. Conforme era comum entre os sindicatos amarelos, além de contar com o cargo de presidente, a organização mantinha estreitos laços com advogados. No dia de sua inauguração, por exemplo, a UTCC teve como oradores o estudante da Faculdade de Direito de São Paulo, Antonio Feliciano da Silva - que mais tarde desempenharia a função de advogado de alguns sindicatos da cidade e se destacaria como prefeito municipal - e o advogado e jornalista Cyrillo Freire, diretor da *Gazeta do Povo*. Em nome de 480 trabalhadores da City, Freire recebeu de presente uma caneta de ouro “tendo ao centro uma balança simbolizando a Justiça”, pela qual havia lutado (com sua “única arma, a pena”) durante a greve.¹⁰ Além disso, o auxílio judiciário da União aos seus associados contava com um “advogado permanente”, o vereador Heitor de Moraes, que teve papel destacado na UTCC e no movimento operário santista.

Mas o ideário voltado para o “respeito às leis, à ordem e ao direito” não deixaria de enfrentar uma das mais duras investidas repressivas da polícia nesse ano de 1919. Entretanto, as violências policiais ocorridas no segundo semestre pretendiam ser legitimadas pelo delegado a partir de um rumoroso assassinato que passou a exigir dessa

⁸ Sobre essa questão, cf. Ginzburg, Carlo. *El juez y el historiador: anotaciones al margen del caso Sofri*. Madrid, Anaya & Mario Muchnik, 1993, p. 112.

⁹ Dados extraídos do mencionado processo.

autoridade maior cuidado na montagem do inquérito policial para que não fosse repetida a “derrota” policial como no caso de Batista Paulo.

2. “Covarde assassinato”: (des)montagem de um processo

Os diretores da União Operária dos Estivadores (UOE) foram acusados em 1919 de terem assassinado o chefe do tráfego da Companhia Docas, Acelino Dantas, que dias antes de sua morte havia demitido alguns trabalhadores por se recusarem a trabalhar com o feitor Carvalho, considerado despótico. Segundo o inquérito policial, redigido por Ibrahim Nobre, o plano do crime fora cuidadosamente planejado pelo presidente da União, José Joaquim Alves, tendo como “autor intelectual” o anarquista Manuel Campos.

Conforme descrição do sumário de culpa, na noite de 29 de julho de 1919 os denunciados Miguel de Souza, Santiago Monteiro, José Joaquim Alves e Antonio Braga haviam resolvido matar Acelino Dantas. Após sair do cinema com seu filho de seis anos, Dantas entrou no bonde da linha 11, mas, sem o saber, estava em companhia dos seus perseguidores. Durante o trajeto, os passageiros foram todos desembarcando até que os criminosos se acharam sozinhos com a vítima. Escolhido pelos seus companheiros para executar o crime, Miguel de Souza aproximou-se de Acelino e detonou alguns tiros em sua cabeça, matando-o imediatamente, enquanto seu filho chorava em desespero. Em seguida, todos fugiram.¹⁰

A única testemunha ocular era o motorneiro do bonde, José Francisco Martins, mas no decorrer do processo ele desaparecera misteriosamente. Outra testemunha era, “por coincidência”, um agente da Polícia Marítima que havia embarcado com os supostos criminosos, mas apenas ouvira os disparos *após ter desembarcado*. Só isso foi o suficiente para que seu depoimento incriminasse os envolvidos, pois alegou vigiar o

¹⁰ *Gazeta do Povo*, 1/7/1919.

¹¹ AGFCS. Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal. Tribunal do Júri da Comarca de Santos. Manuel Campos, José Joaquim Alves, Antonio Braga, Miguel de Souza e Santiago de Souza [réus], n. 4.123, caixa 42, fls. 148-165, 1919.

cais onde era “notório que nestes últimos dias se falava que a vida de Acelino (...) estava ameaçada”.

Mas o desvendamento dos autores do assassinato estaria nas mãos do sagaz inspetor de polícia Avelino dos Santos, vulgo Pirajá, cuja “principal incumbência” era vigiar os estivadores “reunidos em sociedade, conhecendo perfeitamente os elementos principais dessa associação”. Sob instrução do delegado Ibrahim Nobre, Pirajá pôs-se a campo. Apenas baseado nas supostas descrições do motorneiro, poucas horas depois do crime já havia prendido Miguel de Souza em sua casa. Outro inspetor, Francisco Pontes, capturara em seguida Antonio Braga. Ambos teriam confessado aos agentes policiais sua responsabilidade no atentado.

Na manhã do dia seguinte, Nobre já tinha em suas mãos os quatro “envolvidos” no caso, à exceção de Manuel Campos que fugira da cidade. O grande objetivo do inquérito era incriminar sobretudo esse espanhol por ser, entre todos os envolvidos, o único estrangeiro e, portanto, o único capaz de servir de legitimação à xenofobia policial, além de ser também o único anarquista confesso entre todos os acusados. As declarações dos presos na delegacia eram visivelmente estereotipadas, todas voltadas quase exclusivamente para “provar” que Campos era “o cabeça” da conspiração contra o desafortunado Acelino Dantas.

Mas as declarações à polícia precisavam apresentar versões contraditórias para que pudessem parecer verossímeis, não devendo ser padronizadas segundo uma só versão. O presidente da União, Joaquim Alves, foi o primeiro a depor na delegacia, afirmando ter presenciado o crime e nada mais. Antonio Braga também não admitiu a autoria do assassinato, atribuindo-o a Campos e Alves. O suposto autor imediato, que desfechara os tiros, Miguel de Souza, confessou seu ato, instigado por Braga que teria se aproveitado de sua embriaguez para convencê-lo a atirar. Santiago Monteiro reiterou a versão de Miguel. Em seguida, o motorneiro “reconhecia” os presos como sendo os mesmos que haviam eliminado o inditoso Dantas. Essa seria a maior “prova” contra os denunciados.

No dia 31, arrependido pelo que fizera, Miguel de Souza “pediu” para prestar novas declarações por querer “relatar a inteira verdade dos fatos criminosos”. Seu novo relato parecia eliminar possíveis contradições

entre as muitas versões do caso. Afirmou ser “homem sem vícios, mantendo com o seu trabalho sua casa e sua subsistência.” Mas desde que Joaquim Alves chegara a Santos, o depoente ficou “de tal modo a seu serviço que já não podia mais cuidar de qualquer outra coisa”. Alves resolvera adotar os planos de Manuel Campos, comprou dois revólveres *Smith* e forçara-o a praticar o crime. Durante o trajeto do bonde, Miguel vacilava, mas Alves e Braga se comportaram como gangsters e “não lhe permitiram vacilação”: a “ordem era formal, ou teria de matar Acelino Dantas ou naquela mesma noite teria de morrer nas mãos de seus companheiros.”

Tais versões, no entanto, careciam de “provas” mais substanciais. O estivador Gabriel dos Santos teria declarado na delegacia que fora incumbido por Alves a ir à casa de Miguel de Souza para pegar a arma do crime. Nessa ocasião, ouvira da amásia deste último, Izabel Garcia, que na noite do atentado seu marido chegou em casa “demonstrando grande agitação, puxando os cabelos e não podendo conciliar o sono durante a noite toda”. Sobre o que se passara em sua casa, não poderia haver prova mais contundente que um manuscrito redigido a lápis pela própria pobre Izabel e dirigido a Ibrahim Nobre. Segundo ela, desde que entrara para a União dos Estivadores e conhecera Joaquim Alves, Miguel de Souza

“já não era o mesmo chefe de família diferencando seu modo de vida por completo faltando às horas de refeições chegando até a faltar com o necessário em casa devido a não trabalhar e não ter ordenado deliberado por tal Sociedade [o sindicato]”.

Em seguida, Izabel teria sido procurada por Alves que lhe pedira para dizer ao advogado do sindicato que tudo não passara de um crime passionai (“era uma questão de honra de minha parte com a vítima”, dissera Izabel), mas ela negou-se ao papel de amante de Dantas e acusou Alves de ser um dos instigadores do crime. Tudo o que Gabriel dos Santos havia dito e ela corroborara em sua carta foi novamente confirmado na delegacia.

Mas era preciso ainda vincular a prova material do homicídio a um de seus principais articuladores. O comerciante de armas Coralio Ribeiro descreveu o comprador dos revólveres: não havia dúvida de que se tratava de Joaquim Alves. Dias depois, confrontados com tão veementes

“provas”, os acusados deixaram de negar a participação no crime. Foram juntados ao processo recortes do jornal *A Plebe* contendo artigos de Manuel Campos. A lápis vermelho, eram assinaladas passagens que pretendiam induzir os julgadores do crime a crerem que ele era um perigoso anarquista. Aliás, sua fuga era a prova cabal de seu envolvimento no crime.

Apenas três dias depois do assassinato, o longo relatório do delegado foi publicado na imprensa com grande profusão de detalhes. A rápida e sagaz apuração da polícia era descrita com maior ênfase que o próprio ato criminoso. Os denunciados eram apresentados como frios assassinos; a ação policial, a regeneradora da ordem social. As versões do delegado não pareciam carecer de confirmação judicial, eram apresentadas como verdades irretorquíveis, visando criar grande euforia entre a população que teria reagido de forma “espontânea” contra o ato bárbaro.

Logo no dia seguinte ao crime, segundo *A Tribuna*, a União cometeu a imprudência de “hastear com audácia a sua bandeira rubra”, o que “exacerbou a indignação popular”. Após o enterro de Acelino Dantas,

“grande massa operária e pessoas das melhores camadas sociais manifestaram o seu protesto, invadindo aquela sede, e desmontando-a por completo, cadeiras, papéis, mesas, utensílios, tudo que lá se achava foi despejado pelas janelas, escada abaixo, inutilizado e destruído”.¹²

Embora repudiasse com veemência o assassinato, o correspondente de *A Plebe* em Santos acusou os empregados do comércio pela destruição do sindicato, açulados pelo nacionalismo do Centro Nortista, que teria agido em conluio com o delegado.¹³ Não temos condições de saber quais foram os envolvidos na “pilhagem” à União e como esta foi urdida, mas não é improvável que o delegado estivesse por trás dos acontecimentos. A “multidão enfurecida” não sofreu represália da polícia; ao contrário, foi justificada no relatório de Ibrahim Nobre como uma manifestação patriótica. Além disso, Gabriel dos Santos afirmou perante o juiz que havia presenciado a dissolução do sindicato “por meios

¹² “Covarde assassinato”. *A Tribuna*, 31/7/1919.

¹³ *A Plebe*, 9/8/1919.

violentos praticados pela polícia". Três dias depois, sob o patrocínio da delegacia, foi formado o Batalhão Patriótico Santista das Classes Conservadoras para prestar "à polícia seu apoio incondicional".¹⁴

O grande protagonista era, sem dúvida, Ibrahim Nobre, cujos passos durante a investigação eram seguidos e divulgados pelo jornal *A Tribuna*, no qual publicou seu folhetinesco relatório, eivado de veleidades filosóficas e literárias, sobre sua própria sagacidade policial no deslindamento do crime.¹⁵ Sua reputação de Sherlock Holmes local chegou ao ponto de lhe ser oferecida uma manifestação pública no Teatro Coliseu, quando recebeu um "belo auto", um Hudson de 70 cavalos, em nome das 108 pessoas presentes, entre as quais se destacavam deputados, vereadores, promotores, delegados, representantes consulares e empresários.¹⁶ Em seu discurso de agradecimento, o tema escolhido pelo delegado foi o nacionalismo: "abrimos o Brasil a todo mundo, mas queremos que o Brasil seja o Brasil".¹⁷ E não o seria com o "forasteiro anarquista" Manuel Campos, o principal alvo das investidas de Nobre.

Entretanto, na mesma linha de argumentação de Evaristo de Moraes ao defender judicialmente Edgard Leuenroth, em 1917,¹⁸ o vereador e advogado Heitor de Moraes invocava o direito de seu cliente de ser anarquista e divulgar suas idéias. Alegou também não haver no processo qualquer prova capaz de incriminá-lo, afirmando que as declarações dos "inimigos pessoais" de Campos eram "contraditórias e falsas". Outros depoimentos não tinham qualquer valor, pois eram declarações de testemunhas policiais e, portanto, suspeitas perante a lei.¹⁹

O processo entrava em nova fase. Na sala de audiências do Juízo de Direito da Primeira Vara os depoimentos começavam a se apresentar de forma diferente em relação aos fornecidos na delegacia. Gabriel dos Santos, entre outros, afirmou ter assinado suas declarações sem poder lê-

¹⁴ *A Tribuna*, 2/8/1919.

¹⁵ Nobre, Ibrahim. "Covarde assassinato". *A Tribuna*, 2/8/1919.

¹⁶ "Homenagem justa". *A Tribuna* 15/9/1919.

¹⁷ "A imponente manifestação do povo santista ao dr. delegado Regional". *A Tribuna*, 16/9/1919.

¹⁸ Cf. Khoury, Yara Aun. "Edgard Leuenroth: uma vida e um arquivo libertários". *Revista Brasileira de História*. vol. 17, n. 33, 1997, pp. 133-37.

¹⁹ Moraes, Heitor de. "Um tenebroso caso judiciário". *Gazeta do Povo*, 19, 28 e 29/1/1919.

las e negou sua suposta primeira versão de que Manuel Campos proferia na União discursos violentos que incitassem a prática de crimes. Izabel de Souza negou também que seu marido estivesse agitado na noite do crime, “puxando os cabelos e suspirando”. Embora tenha confirmado que a carta enviada a Nobre fora obra de seu próprio punho, afirmou que diante do delegado este “queria que ela lhe dissesse coisas que ela ignorava”. Em troca, o delegado lhe forneceu dinheiro para “pagar as despesas com a sua mudança e o aluguel da casa onde morava”. Por fim, disse haver declarado que seu marido “tinha freqüentes ataques de loucura e a agredia, ignorando porque razão essa informação não consta do seu depoimento prestado na polícia”.

Mas a declaração que mais destoou em relação às prestadas na delegacia foi a do réu Miguel de Souza. Em sua nova versão, não só atribuía a si mesmo a exclusiva autoria do crime, bem como deslocava completamente a origem das animosidades com Acelino, nada tendo a ver com o despótico feitor. Segundo sua declaração, no dia 8 de julho ele foi convidado pelo gerente da casa Jonsthon, uma agência de navegação, para perguntar a seus companheiros se queriam trabalhar em horário extraordinário. Acelino Dantas não concordou, dizendo-lhe que só atendia ao pedido do gerente e não de um trabalhador. Acrescentou ainda que “se ali existissem sócios da sociedade [sindicato] os botaria todos para fora porque eram uma cambada de ladrões e assassinos”. Por fim, Acelino expulsou Miguel do cais, “a socos e pontapés”. Miguel declarou ser verdade ter entrado no bonde com os demais réus e, vendo que Acelino o olhava “com arrogância”, “perdeu a cabeça e desfechou-lhe um tiro”, mas “sem praticar o crime a mando de ninguém”.

Os demais réus isentaram-se da culpa que lhes era imputada e negaram qualquer participação de Manuel Campos no crime. Sobre o teor de suas primeiras declarações a Ibrahim Nobre, foram unânimes em afirmar que haviam sido prestadas sob coação e tortura, passando dias sem alimentos e sujeitando-se “a beber a própria urina” para saciar a sede. Manuel Campos, que se entregara à polícia, afirmou que seus princípios libertários nada tinham a ver com os métodos autoritários dos demais diretores da União e pediu demissão do cargo de vice-presidente.

Sem que novas provas fossem arroladas no processo, o promotor público desconsiderou as versões prestadas na sala de audiências do Juízo de Direito, não deu crédito às alegações de coação na delegacia, levou em conta apenas as afirmações de “testemunhas idôneas” que presenciaram as declarações feitas ao delegado (jornalistas do jornal *A Tribuna* e os inspetores de segurança Pirajá e Pontes), entendeu que Miguel de Souza pretendia habilmente inocentar seus companheiros, considerou confirmada a culpabilidade dos réus, inclusive a de Manuel Campos; por fim, fundamentando-se em provas testemunhais e documentais, opinou pela pronúncia dos cinco réus.

Heitor de Moraes recorreu à Câmara Criminal do Egrégio Tribunal de Justiça do Estado em um longo documento que mostrava de maneira convincente a impropriedade da pronúncia de seu cliente, tratando-se de clara perseguição policial e de um inquérito forjado, peça irrefutável que guiara todo o processo. Embora o Procurador Geral do Egrégio Tribunal tenha redigido um longo parecer contrário ao recurso impetrado por Heitor de Moraes, os juizes do mesmo Tribunal julgaram improcedente a denúncia

“porquanto os elementos de prova constantes, cientes, não mostram a responsabilidade do recorrente pelo crime que lhe é impetrado. Nenhuma prova há de ter o recorrente resolvido a execução do crime, ou provado e determinado outras pessoas a executá-lo. As declarações dos co-réus (...) não foram mantidas em sumário e, assim, não podem contribuir sequer indícios veementes contra o recorrente, que negou sua co-participação no crime. Assim julgando mandam que seja o recorrente posto em liberdade”.

José Joaquim Alves, Antonio Braga, Santiago Monteiro e Miguel de Souza não tiveram a mesma sorte. Levados a Júri, foram condenados à pena máxima de 30 anos de prisão. Impetrado recurso no Egrégio Tribunal, os réus voltaram a Júri e foram defendidos por ninguém menos que o deputado federal Maurício de Lacerda. Com longas e eruditas

digressões sobre a Revolução Russa, o capitalismo e o nacionalismo, seu discurso não conseguiu livrar seus clientes das grades.²⁰

Jamais saberemos se Alves, Braga e Monteiro foram de fato co-autores do crime imputado a Miguel de Souza. É tarefa difícil, e também inútil, o historiador pretender ocupar o lugar de juiz e tentar absolver os mortos condenados em vida. Os autos nem sempre apresentam depoimentos diretos; as falas das testemunhas e dos réus são conduzidas, inibidas, interditadas e manipuladas por um conjunto de regras, técnicas e linguagens previamente formalizadas e padronizadas. Do ato criminoso aos autos, os fatos tornam-se versões dos “atores jurídicos” que visam a construção de “um modelo de culpa e um modelo de inocência”.²¹ A confecção das peças de um processo tem um evidente caráter de montagem, não é a expressão livre dos seus diversos personagens, pois trata-se de uma espécie de polifonia ficcional, algo modelado, versão de versões conflitantes.²² Estamos, pois, diante de “uma peça da dramaturgia do real”, discursos que, na expressão de Michel Foucault, “atravessaram vidas” reais que se encontraram (e se confrontaram) com o poder, embaralhando assim o ficcional e o real.²³

²⁰ Lacerda, Maurício de. *A evolução legislativa do direito social brasileiro*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, p. 1; “Tribunal do Júri. “O importante julgamento de ontem”. *Comércio de Santos*, 16/1/1920.

²¹ Na expressão de Mariza Corrêa, “no momento em que os atos se transformam em autos, os fatos em versões, o concreto perde quase toda a sua importância e o debate se dá entre os atores jurídicos, cada um deles usando a parte do ‘real’ que melhor reforce o seu ponto de vista”. *Morte em família*. Rio de Janeiro, Graal, 1983, p. 40. Em outros termos, “os autos traduzem a seu modo dois fatos: o crime e a batalha que se instaura para punir, graduar a pena ou absolver”. Fausto, Boris. *Crime e cotidiano: a criminalidade em São Paulo (1880-1924)*. São Paulo, Brasiliense, 1984, pp. 20-8.

²² Parafraseando Carlo Ginzburg, as respostas dos réus são, na maioria das vezes, um eco das perguntas do inquiridor policial. “O inquisidor como antropólogo”, in: *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa, Difel, 1991, p. 208. Porém, se os autos foram produzidos por um emaranhado de vozes contraditórias, seus significados devem ser encontrados “nas relações que se repetem sistematicamente entre as várias versões, pois as verdades do historiador são estas relações sistematicamente repetidas”. Assim, “a partir das versões ou leituras divergentes sobre as ‘coisas’ ou ‘fatos’ é que se torna possível ao historiador ter acesso às lutas e contradições inerentes a qualquer realidade social”. Chalhoub, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque*. São Paulo, Brasiliense, 1986, p. 23.

²³ Foucault, Michel. “A vida dos homens infames”, in: *O que é um autor*. Passagens, 1992.

Tais documentos, portanto, apresentam difíceis desafios à verificação histórica e seus critérios de veracidade. De um lado, os juizes carecem de provas e indícios para passar do campo das probabilidades para o da “certeza do direito”, ou seja, o processo de eliminação da dúvida sobre a veracidade das acusações, a passagem “da mera possibilidade para a asserção do fato, do condicional ao indicativo”.²⁴ Por outro, na ausência de qualquer “prova objetiva”, o historiador que não postula a radical e cética incognoscibilidade da realidade precisa preencher as lacunas e contradições documentais por meio de elementos retirados do contexto, segundo um plano de conjecturas baseado em um juízo de compatibilidade e plausibilidade históricas. Assim, o processo de preenchimento dos espaços lacunares “são possibilidades e não conseqüências necessárias; são conjecturas e não fatos comprovados”.²⁵

Assim como determinados indícios e “elementos contextuais” levaram os mencionados réus à condenação, creio ter mostrado outros que revelam a fragilidade das acusações baseadas em “provas” excessivamente precárias. Não era (e não é) prática incomum da polícia forjar depoimentos, coagir os acusados com violência e manipular agentes policiais que serviam como falsas testemunhas. Além disso, a única testemunha ocular, o condutor do bonde da City, diversas vezes convocado para comparecer na sala de audiência do Juízo de Direito, sumira inesperada e misteriosamente, “sem deixar traços de sua passagem”.²⁶ Quando o caso foi levado a Júri pela última vez, encontramos no processo a informação de que também era desconhecido o paradeiro de Gabriel dos Santos e de Izabel Garcia, a “amásia” de Miguel de Souza. Os depoimentos de ambos foram fartamente utilizados pelo delegado no inquérito, mas depois o comprometiam face às denúncias de que suas declarações não passavam de inverdades e invencionices absurdas de Ibrahim Nobre. Podemos supor ainda que a escolha das pessoas para compor o Júri foi uma manobra dos chamados “atores jurídicos” ou mesmo policiais. Em 1924, o jornal *Comércio de Santos*, do advogado Nilo Costa, lembrava o clima do último julgamento:

²⁴ Ginzburg, Carlo. *El juez y el historiador*, op. cit., p. 112.

²⁵ Se o objetivo do historiador não é sentenciar, um erro historiográfico não tem as mesmas conseqüências de um erro judicial. *Ibid*, pp. 108-10.

“a atmosfera é de terror. A polícia estabelece convites impressos e assinados por um delegado para pessoas que desejavam assistir ao júri. O advogado é um deputado federal [Maurício de Lacerda], inimigo do situacionismo paulista e a sua ação é dificultada. (...) O ânimo agressivo para com os réus se materializa numa tendenciosa escolha dos jurados”.²⁷

Podemos especular também a respeito das tantas “coincidências” factuais. O crime ocorrera depois que não havia mais ninguém no bonde, exceto o motorneiro, a vítima e seus algozes. Assim, eliminava-se qualquer outra testemunha que pudesse contrariar a versão do inquérito. A suposta descrição física feita pelo motorneiro teria levado os agentes policiais a descobrir imediatamente o paradeiro dos envolvidos no assassinato, todos eles coincidentemente diretores da União dos Estivadores.

Essas são, porém, “conjecturas fracas”. Mas o indício mais evidente de que o auto estava completamente contaminado pelas invencionices do delegado encontra-se em outro processo. Seu rápido desmembramento é o principal elemento de plausibilidade histórica em relação à manipulação policial e judicial do caso.

O réu era novamente o presidente do sindicato, José Joaquim Alves, além do estivador Antonio Oliveira Mainarte.²⁸ Este fora acusado de desferir um tiro no rosto do feitor Ladislau Sotello, vulgo Lalau, um famoso “valentão” da estiva. A agressão teria ocorrido pelo fato de Mainarte ter censurado o feitor por manter um revólver na mão. Houve “troca de palavras”, ambos se separaram e mais tarde, a caminho de sua casa, Mainarte entrou em um botequim e disparou contra Lalau.

É fundamental observar que o fato ocorreu em 28 de julho, exatamente um dia antes do assassinato de Acelino Dantas. O depoimento de Mainarte fora tomado no mesmo dia da tentativa do homicídio e nele nada constava sobre a greve do dia 23 para exigir a demissão do feitor Carvalho, fato que teria dado início às animosidades entre a União e

²⁶ “Vida proletária”. *Comércio de Santos*, 27/2/1924.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ AGFCS. Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal. Tribunal do Júri da Comarca de Santos. Antonio Oliveira Mainarte e José Joaquim Alves [réus], n. 410, caixa 30, 1919.

Acelino Dantas. Mas, curiosamente, eis que Oliveira Mainarte voltava a prestar declaração na delegacia, fazendo uma significativa mas suposta retificação, sintomaticamente incluída no relatório do delegado sobre o caso Dantas, publicado no dia seguinte a essa declaração.

Mainarte “esclareceu” que o plano das violências fora urdido por Joaquim Alves depois da recusa de Acelino Dantas em readmitir os grevistas, incluindo em seu alvo os feitores Carvalho e Lalau, ambos indispostos com o sindicato, rasgando os cartões de identificação e seus associados. Como no processo anterior, o inquérito contra Mainarte e Alves apresentava inúmeros depoimentos que envolviam Alves e Manuel Campos, mas perante o juiz todos negaram as versões prestadas na delegacia. Nesse caso, Ibrahim Nobre foi menos engenhoso: Mainarte fora condenado a sete anos de prisão, mas Joaquim Alves não foi pronunciado pelo juiz por absoluta falta de provas.

Portanto, tudo nos leva a crer que os dois casos narrados aqui tiveram origens em desentendimentos dos trabalhadores com seus chefes “por questões de serviço” e foram utilizados pelo delegado para tentar envolvê-los com o movimento operário e sua organização sindical. Apesar da precariedade das provas em ambos os processos e de derrotas parciais de Ibrahim Nobre, alguns dos objetivos desse delegado parecem ter sido alcançados. É provável que muitas pessoas, incluindo trabalhadores, tenham acreditado na versão de seu relatório e na cobertura dada por parte da imprensa que endossou as alegações da polícia. Mesmo a *Gazeta do Povo* e o advogado Heitor de Moraes, que tinham em Ibrahim Nobre um de seus alvos prediletos de ataque, sempre acreditaram no envolvimento dos sentenciados, à exceção de Manuel Campos em razão da flagrante impropriedade das acusações contra ele. Ademais, à medida que o caso se desenrolava na Justiça, diminuía o interesse e a cobertura da imprensa, que silenciava sobre as contradições que emergiam na sala de audiência do juiz, sendo apenas publicados fartamente pela *Gazeta do Povo* os documentos redigidos por Heitor de Moraes em favor de Manuel Campos.

Mas se os quatro condenados pareciam legitimar a repressão policial contra o movimento operário, por outro lado a sentença absolutória concedida a Manuel Campos, principal alvo da perseguição de Ibrahim Nobre, levaria esse delegado a proceder de maneira menos

“sofisticada” com os militantes estrangeiros: sua expulsão era um caminho menos árduo, livre dos muitos obstáculos impostos pela Justiça, mas também menos glorioso e ostentatório de sua reputação de sagaz detetive.

3. “Nacionalismo estrangeiro e anarquista”

No segundo semestre de 1919, recrudesceu a repressão ao movimento operário, sob a bandeira do nacionalismo. Em seu discurso de agradecimento pelo carro que lhe fora presenteado em setembro, Ibrahim Nobre fez evidente referência ao enfrentamento corporal com o motorneiro da City, João Batista Paulo, justificando sua “luta peito a peito, frente a frente” porque “a luta é também nietzscheanamente [sic] a felicidade”. Mas para atingi-la era preciso “fundir num corpo homogêneo” as “forças forasteiras” que invadiam a pátria com “outras raças, outras religiões, outras tradições, outras línguas, outros costumes”. Tratava-se de “transformar em brasileiros esses homens estrangeiros”, tornar “nossos os filhos desses estranhos” para que “o Brasil seja o Brasil” porque

“queremos conservar a nossa raça, o nosso nome, a nossa história em que nos criamos, e principalmente a nossa língua, sacrário inviolável, que é o nosso sangue, a nossa alma, a nossa religião!”

Não faltaram também referências a Olavo Bilac e homenagens de Menotti del Picchia.²⁹ Mas associada à campanha nacionalista, a repressão tornava-se cada vez mais estreita e afinada com as ações das empresas.

Greve na City

Conforme o vereador Heitor de Moraes afirmou na Câmara, após a greve dos empregados da City, ocorrida em maio, os trabalhadores da Companhia estavam prevenidos contra o gerente da empresa, Bernardo Browne

“desde a ocasião em que este dissera ao dr. Ibrahim Nobre, no gabinete desta autoridade, e de modo que foi

²⁹ “A imponente manifestação do povo santista ao dr. delegado regional”. *A Tribuna*, 16/9/1919.

perfeitamente ouvido e testemunhado, que era necessário destruir a Sociedade dos Empregados da City.”³⁰

Segundo Abílio Cabral, presidente do sindicato, e Heitor de Moraes, o plano com o objetivo de destruir o sindicato foi executado pelo prefeito Municipal, Coronel Joaquim Montenegro, que escalou 50 bombeiros no desempenho da função de condutores de bondes.³¹ Cabral considerou que esse expediente não passava de uma provocação, “um meio de prevenir ou impedir greves” e uma vingança à paralisação de maio.³² Além de uma ameaça ao emprego e ao direito de greve, tratava-se de uma afronta à dignidade dos trabalhadores. Conforme as memórias de um jornalista de Santos, com a introdução dos bondes elétricos, “nova e charmosa profissão era ser motorneiro de bonde”.³³

Heitor de Moraes logo desempenharia sua dupla função de advogado do sindicato e vereador, encaminhando à Câmara Municipal um ofício da Sociedade União, mas os vereadores decidiram não tomar conhecimento do documento “pelos termos descorteses em que estava escrito”. O ofício tinha um tom imperativo: os trabalhadores não permitiriam que os bombeiros dirigissem os veículos e tomariam “medidas mais enérgicas”.³⁴ Como o prefeito afirmara que o gerente da Companhia não tinha qualquer responsabilidade no caso, a Sociedade enviou outro ofício ao inglês Bernardo Browne, exigindo-lhe que declarasse

“se concordou livremente com a praticagem de bombeiros nos serviços que competem ao pessoal da Companhia, ou se se viu obrigado a consentir contra a sua própria vontade nessa estranha intervenção da prefeitura.”

³⁰ Moraes, Heitor. “Câmara, bombeiros, City e greve. *Gazeta do Povo*, 16/10/1919.

³¹ “Câmara Municipal. Sessão Ordinária de 15 de outubro de 1919”. *A Tribuna*, 15/10/1919.

³² *Gazeta do Povo*, 16/10/1919. Naquela greve, os praças do Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo receberam 185\$000 como gratificação pelos serviços prestados durante o movimento. Arquivo Público Municipal de Santos [APMS]. Ofício n. 795 do Major Comandante do Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo ao Capitão José Martiniano de Carvalho. São Paulo, 8/7/1919.

³³ Marques, Nelson Salazar. *Imagens de um mundo submerso*. Santos, Editora da Universidade Católica de Santos, 1995, p. 11.

³⁴ Moraes, *op. cit.*

Para o inglês Bernardo Browne o ofício era uma desonrosa afronta à sua dignidade de administrador de uma empresa estrangeira e declarou não poder “evitar atos da prefeitura”. Reunidos em assembléia, por unanimidade os trabalhadores decretaram imediata “greve de advertência” de 48 horas.³⁵ Contudo, o movimento se estenderia por 13 dias, aderindo também os encarregados do abastecimento de água e luz prestado pela City.

No segundo dia de greve, teve início a ofensiva da xenofobia local, liderada pela Liga Patriótica Nacionalista que, “em face do caráter subversivo” da greve, convidou a população “a comparecer ao ‘meeting’ nacionalista (...) na Praça da República, a fim de que sejam expostas as sérias emergências que a ameaçam”.³⁶ O sindicato dos empregados da City lançou boletins advertindo os operários para que não comparecessem ao *meeting* “nem por curiosidade”, pois se tratava de “uma insidiosa arapuca” armada para que fossem “ludibriados e espancados pela polícia a sabre e patas de cavalo, como de outras vezes se tem visto.” Pediam, assim, que os trabalhadores ficassem em suas casas, “evitando ajuntamentos nas ruas ou em quaisquer outros lugares”.³⁷

Com efeito, não houve comício algum. A *Tribuna* atribuiu sua não realização ao pedido do delegado para que a Liga evitasse possíveis distúrbios.³⁸ A *Gazeta do Povo*, por sua vez, avaliou que o evento apenas iria aumentar a simpatia da população em relação à greve.³⁹ Pode ainda ter repercutido o apelo das lideranças operárias para que os trabalhadores evitassem ajuntamentos que dessem margem a provocações policiais. A forte presença de operários estrangeiros dificultaria a realização de um *meeting* nacionalista em grandes proporções e poderia levá-los também a reações imprevisíveis.

O fato é que, um dia após o anúncio do comício que não houve, foi declarada uma greve de solidariedade aos trabalhadores da City, liderada pela Federação Operária Local de Santos, recém-reorganizada

³⁵ Ferreira, Antônio. “Carta aberta ao sr. Browne”. *Gazeta do Povo*, 14/10/1919.

³⁶ “Ao povo”. *A Tribuna*, 17/10/1919.

³⁷ “Um conselho aos operários”; “Aos operários em geral”. *Gazeta do Povo*, 17/10/1919.

³⁸ *A Tribuna*, 18/10/1919.

³⁹ *Gazeta do Povo*, 18/10/1919.

pelos militantes do sindicalismo de ação direta. Aderiram os seguintes sindicatos: União dos Carroceiros, União de Artes Ofícios e Anexos, Sociedade dos Trabalhadores em Café, União Geral dos Ferroviários (Departamento de Santos), União dos Trabalhadores nas Docas e União dos Trabalhadores Gráficos de São Paulo (Seção de Santos).⁴⁰

Nos dias 20 e 21, a greve quase paralisou a cidade: os carroceiros e *chauffeurs* não colocaram nenhum veículo nas ruas; a maioria dos trabalhadores das seções de importação e exportação da Inglesa (SPR) não se apresentou ao serviço; os operários da construção civil abandonaram os canteiros de obras; a totalidade dos trabalhadores em café não compareceu nos armazéns; e, triunfante, *A Plebe* informava que o jornal *A Tribuna*, “órgão oficial da politicalha dominante, não circulou ontem porque os seus gráficos, num movimento que os honra sobremodo, mostram-se solidários com os seus irmãos de outras classes”.⁴¹ Mas pode haver exagero nessas informações. Segundo a *Gazeta do Povo*, na Companhia Docas os serviços haviam sido executados por um pequeno número de trabalhadores, mas informações fornecidas confidencialmente pelos chefes da empresa à sua diretoria afirmavam que “o nosso pessoal não aderiu ao movimento e pode-se considerar normal os serviços”.⁴²

Seguindo as orientações das lideranças, os grevistas permaneceram em suas casas, acompanhando os acontecimentos pelos jornais. O principal tema dos manifestos lançados na imprensa pelo movimento cingia-se ao problema do nacionalismo e da nacionalização da força de trabalho. Ao nacionalismo antioperário da Liga Patriótica, os militantes libertários da FOLS contrapunham uma espécie de nacionalismo antiempresarial, acusando de “indesejável” o “patronato desta terra, aliás estrangeiro em sua maioria”. A *City* não teria atendido aos apelos de seus empregados “porque... porque são ingleses e não

⁴⁰ Como vimos no capítulo anterior, apenas a União de Artes e Ofícios se orientava pelos princípios do sindicalismo revolucionário. Além disso, convém observar que a FOLS teve curtíssima duração, não sobrevivendo à repressão a essa greve.

⁴¹ “Outras classes em greve”. *Gazeta do Povo*, 20/10/1919; “A greve geral em Santos”. *A Plebe*, 20 a 22/10/1919.

⁴² Codesp. Museu do Porto [MP]. Ofícios de Guilherme Guinle a G. B. Weinchenck. Rio de Janeiro, 20 e 21/10/1919.

compreendem portugueses".⁴³ Um longo manifesto assinado pelas comissões de greve da Associação Beneficente dos Chauffeurs e da União dos Trabalhadores Gráficos referia-se a um "estrangeirofobismo que explodiu inesperadamente" na cidade e no país, uma "intriga descabelada e asquerosa para malquistar o operariado estrangeiro ante a coletividade nacional". Reforçando o "nacionalismo antipatronal" da FOLS, o manifesto afirmava que, se alguma culpa havia por parte dos "forasteiros", ela devia-se a uma empresa "particular e estrangeira".⁴⁴

O inglês Bernardo Browne estava mesmo disposto a implementar uma política de nacionalização da mão-de-obra. Declarou somente

"aceitar empregados nacionais para o tráfego, em virtude do péssimo resultado ocasionado pelos motorneiros e condutores estrangeiros que nestes últimos tempos, vêm implantando a desorganização naquela companhia".⁴⁵

Durante a greve, Browne contratou 46 motorneiros, "todos nacionais, que ficarão efetivados nos cargos".⁴⁶ Mas o sindicato mostrava-se confiante na vitória por acreditar que a City se curvaria à perícia de seus antigos empregados, adquirida em anos de experiência na condução dos bondes. Por considerá-los indispensáveis e insubstituíveis, o sindicato pedia aos grevistas que continuassem firmes no movimento até que fossem libertados todos os operários presos pela polícia, caso contrário deveriam "pedir as contas".⁴⁷

De fato, a greve revelou grande coesão, pois o próprio gerente da Companhia admitiu que "o pessoal das linhas não compareceu ao serviço durante toda a segunda quinzena do mês de outubro".⁴⁸ Mas não precisariam pedir as contas: no dia 28, a City os havia demitido e

⁴³ Em um discurso visivelmente anticlerical, a FOLS atribuía o motivo da greve ainda a uma política concertada entre clero, polícia e patrões, com o objetivo de fechar todas as associações operárias e, assim, "realizar uma nova São Bartolomeu". FOLS. "Ao povo". *Gazeta do Povo*, 17/10/1919.

⁴⁴ "Ao povo santista". *Gazeta do Povo*, 20/10/1919.

⁴⁵ *A Tribuna*, 20/10/1919.

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ "Aos condutores e motorneiros da City". *Gazeta do Povo*, 25/10/1919.

⁴⁸ APMS. Ofício de Bernardo Browne a Octavio R. de Mendonça. Santos, 15/12/1919.

organizado uma “lista negra”.⁴⁹ Houve uma revisão geral dos registros de cartas de habilitação fornecidas pela prefeitura, sendo substituídas gratuitamente por novas cartas.⁵⁰ Tal medida visava implantar a política de nacionalização da força de trabalho na City, pois em dezembro foram requeridos exames de habilitação para 31 brasileiros.⁵¹

Mas diversas evidências revelam que os trabalhadores demitidos não eram de fato facilmente substituíveis. A *Gazeta do Povo* publicou reclamações de usuários dos bondes contra a falta de perícia dos “novatos”, causando acidentes como atropelamentos e colisões com carroças.⁵² As correspondências trocadas entre Browne e o engenheiro-fiscal da City não deixam dúvida quanto à precariedade dos serviços prestados pelos contratados. O próprio gerente afirmava ser “inevitável o estrago do material rondante pelo pessoal novo, enquanto este não adquirir a necessária prática com o decorrer do tempo”. Mas decorrido algum tempo, a situação não melhorou e, reservadamente, Browne reconhecia a superioridade dos serviços dos operários que ele próprio havia demitido. De acordo com suas palavras,

“está ao nosso alcance o remédio imediato, porém este não se recomenda, *pois importa em readmitir o número suficiente de motorneiros velhos* para aparelhar todos os carros, dispensando igual número de empregados novos”.⁵³

Contudo, pouco depois o gerente resolveu ministrar o “remédio imediato”: readmitiu 56 grevistas (26 portugueses, 16 espanhóis, três italianos e um sírio).⁵⁴ Não sabemos com precisão qual foi a alteração havida na proporção entre estrangeiros e trabalhadores nacionais depois da greve e da recontração dos antigos empregados demitidos. Mas segundo documento fornecido pelo Departamento de Pessoal da

⁴⁹ *A Tribuna*, 28/10/1919; *Gazeta do Povo*, 4 e 12/12/1919.

⁵⁰ APMS. Ofício do Diretor de Obras e Viação [nome ilegível] ao prefeito Joaquim Montenegro. Santos, 22/12/1919.

⁵¹ *Idem*, Ofícios de Bernardo Browne ao prefeito Joaquim Montenegro. Santos, 5 e 12/12/1919.

⁵² “Belezas da City”. *Gazeta do Povo*, 14/11 a 24/12/1919.

⁵³ APMS. Ofícios de Browne a Octávio R. de Mendonça. Santos, 14, 18 e 27/11/1919.

Eletropaulo (antiga Light), em São Paulo, entre 1910 e 1940 o quadro funcional da empresa (a City) ainda apresentava uma esmagadora maioria de estrangeiros: 60% eram portugueses, 25% espanhóis, 10% italianos e demais nacionalidades e apenas 5% brasileiros. Sob os efeitos das medidas de nacionalização da mão-de-obra implementadas por Vargas nos anos 1930, somente em 1939 a City remodelaria profundamente seu quadro de pessoal, integrando brasileiros em sua grande maioria.⁵⁵

Assim, no final dos anos 1910 não parecia muito simples implementar a política de nacionalização da força de trabalho. Ao contrário de várias afirmações segundo as quais os trabalhadores brasileiros eram dóceis e despolitizados em comparação com os estrangeiros durante a Primeira República, o próprio Browne mostrou-se descontente com o comportamento dos “novatos” nacionais, o que o levou a ceder ao referido “remédio”. Segundo ele, os problemas não se resumiam apenas à falta de experiência dos recém-contratados; além da necessidade de “habilitá-los aos múltiplos detalhes do serviço”, era preciso ensinar-lhes o valor do

“pontual comparecimento ao serviço, tarefa esta muito mais difícil do que V. S. [engenheiro-fiscal da City] pode supor, diante da nenhuma compreensão de disciplina por parte do pessoal novo com que lutamos”.⁵⁶

Apesar das restrições ao “elemento nacional”, a xenofobia grassava no país.

Cárcere e exílio

Em 1919, compareciam diariamente no consulado de Portugal em Santos dezenas de lusitanos pedindo para ser repatriados ou enviados às colônias portuguesas na África

⁵⁴ *Idem*, Ofício de Bernardo Browne a Octávio R. de Mendonça. Santos, 10/12/1919.

⁵⁵ Santos, Ricardo Evaristo & Matos, Paulo. *Transporte coletivo em Santos: história e regeneração*. Santos, Prodesan, 1987, p. 20.

⁵⁶ APMS. Ofícios de Browne a Octávio R. de Mendonça. Santos, 14, 18 e 27/11/1919. Em São Paulo, a Light, congênere da City, tinha uma política de contratação diferente, discriminando os trabalhadores nacionais, não chegando a admitir nem 10% de brasileiros por considerá-los também indisciplinados. Campos, Cristina Hebling. *O sonhar libertário: movimento operário nos anos de 1917 a 1921*. Campinas, Editora da Unicamp, 1988, p. 75.

“por não desejarem continuar a residir no Brasil, receando perseguições injustas em face do rigor com que agem autoridades quando há greves, entre eles portugueses considerados indesejáveis, mas sobre os quais não temos apurado culpabilidade alguma”.⁵⁷

O cônsul português informou ao Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal “que não podem merecer confiança as violentas deliberações da polícia de Santos”, agindo “de má fé e para servir a interesses de uma famosa e grande empresa industrial”.⁵⁸ Tratava-se de denunciar as articulações de Ibrahim Nobre que havia deportado nove trabalhadores de Santos, acusados de responsáveis pelas sucessivas greves na cidade.⁵⁹ Os deportados tinham de 13 a 27 anos de residência no país, alguns deles haviam casado com brasileiras e eram pais de filhos nascidos no Brasil. Tratava-se de um flagrante desrespeito à lei de expulsão, em vigor desde 1907, que isentava de deportação os indivíduos com dois anos ou mais de residência no país.⁶⁰

⁵⁷ “Boletim de Emigração e Ministério do Interior. Comissariado Geral dos Serviços de Emigração”. Lisboa, n. 1, Ano I, out./dez. 1919 [Biblioteca Nacional de Lisboa]. Em 1921 e 1922, eram inúmeras as petições de portugueses ao Consulado solicitando amparo para regressarem a Portugal a fim de serem encaminhados para a Angola. Cf. Ofício do cônsul ao Ministro das Colônias de Portugal. Arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal [MNE], maço 66, armário 18, piso 3 [Pasta “Socorros e Repatriações do Consulado de Santos”].

⁵⁸ MNE. Ofício n. 2 do Cônsul de Santos, Ribeiro de Melo, ao Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal. Santos, 10/10/1920, maço 18, armário 10, piso 3 (Pasta “Comunismo e Relações da União Soviética com Diversos Países”).

⁵⁹ Além dos processos de expulsão existentes no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, podem ser encontradas correspondências diplomáticas no Arquivo Histórico do Itamarati. *Representações diplomáticas estrangeiras no Brasil*, livro 288; *Missões diplomáticas brasileiras*, código 215/1/3; *Ministério da Justiça (avisos)*, código 303/1/7.

⁶⁰ O carroceiro João Carlos deixou no Brasil uma esposa brasileira e três filhos menores em condições precárias, residindo em um quarto de uma casa no morro Boa Vista; a esposa do carpinteiro Manoel Ferreira, presidente da União de Artes, Ofícios e Anexos, tinha dois filhos de dois e quatro anos de idade e foi para Portugal um mês após a expulsão de seu marido; Abílio Cabral, presidente da União dos Empregados da City, tinha uma criança de apenas sete meses. MNE. Ofício n. 2.225 do Gabinete de Investigações e Capturas do Estado de São Paulo para o Consulado Geral de Portugal. São Paulo, 22/7/1920 e “Informações transmitidas ao Consulado Geral de Portugal no Rio de Janeiro pelo chefe de Polícia daquela Capital”, 10/12/1919. Sobre a lei de 1907 e suas alterações nos anos seguintes, cf. Maram, Sheldon L. *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro, 1890-1920*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1979, pp. 41-2.

Além disso, os processos de expulsão eram, nas palavras de Sheldon Maram, um “modelo de simplicidade” jurídica. Baseavam-se fundamentalmente em breves relatórios policiais, cujo conteúdo incorporava apenas acusações de “testemunhas”, a partir das quais o delegado sumariava os depoimentos e apresentava a conclusão de que as “provas” legitimavam a ordem de expulsão.⁶¹ Tratava-se, assim, de um procedimento de eliminação da dúvida judicial que pudesse favorecer o acusado por absoluta falta de provas acerca de seus delitos. Neste sentido, funcionou a seguinte formulação totalitária, proclamada em 1939 por um jurista fascista italiano: “m caso de incerteza do direito, o juiz se aterá ao princípio *in dubio pro re publica*’, que no Estado totalitário ocupa o oposto do antigo *in dubio pro reo*”.⁶²

Para o “bem da República”, antes de serem deportados, trabalhadores de Santos e de outras cidades permaneceram encarcerados nas cadeias de Santos, que se tornaram célebres pelos maus tratos e torturas infligidas aos presos. As condições carcerárias tiveram grande repercussão no país depois que Maurício de Lacerda leu na Câmara dos Deputados a carta que o jornalista Everardo Dias escreveu a bordo do *Benevente*, navio que o conduzia ao exílio, narrando os suplícios pelos quais passara com outros presos na cadeia de Vila Matias.⁶³ Essa passagem teve na época bastante impacto:

“não és capaz de imaginar o que sofri em Santos. Lá, logo que cheguei, fui mandado despir e nu completamente, metido numa solitária (...). Ali ficamos todo o dia de terça-feira, toda a noite até quarta-feira às três e meia quando fui retirado da cela para ir para um pátio, onde me espancaram 8 ou 10 soldados de carabina em posição de sentido. Assim nu fui espancado barbaramente, recebendo 25 chibatadas nas costas! Imagina: depois de três dias e duas noites sem comer, sem beber, nu, com um frio horrível em Santos, pois choveu sempre, ardendo em febre,

⁶¹ *Ibid.*, pp. 39-40.

⁶² Ginzburg, *op. cit.*, p. 112.

⁶³ A narrativa de Dias também teve repercussão internacional. Cf. “A reação no Brasil”. *A Batalha* (Lisboa), 29/12/1919.

a boca pastosa, sem poder gritar, sem poder falar, apanhei como um vagabundo ou um ladrão!”

Everardo Dias considerava que em Santos a situação dos presos era muito pior que a de outras cidades onde esteve detido.⁶⁴ Suas descrições foram corroboradas por seu companheiro de cela, o tipógrafo carioca João da Costa Pimenta que, em entrevistas ao jornal *Imparcial*, do Rio de Janeiro, denunciou as torturas que sofreu para que assinasse um depoimento forjado e no qual se declarava arrependido, além de fornecer supostos “detalhes de nomes e fatos”.⁶⁵

Se alguns portugueses pretendiam ir voluntariamente para as colônias lusas na África, outros para lá foram por determinação do presidente do Ministério e ministro do Interior de Portugal, Cardoso de Sá. Ao desembarcarem em Lisboa, alguns dos deportados foram detidos e, em seguida, enviados para São Vicente, em Cabo Verde. Conforme denunciava a imprensa operária portuguesa, tratava-se de uma espécie de segunda deportação, sem que tivesse havido qualquer julgamento ou apuração dos motivos de expulsão.⁶⁶ Além disso, logo após chegarem em Lisboa, prestavam declarações à polícia de Portugal e, apenas com base em suas afirmações, era decidido o seu destino, sem qualquer preocupação em

⁶⁴ Nas paredes da cadeia podia-se ler as seguintes inscrições: “Vila Matias posto da morte!”, “Horácio Gomes, preso por perseguições da polícia. Passei seis dias sem comer. No sétimo deram-me comida com querosene e água com creolina”. Dias, Everardo. *Memórias de um exilado: episódios de uma deportação*. São Paulo, 1920, pp. 21, 97-8; cf. ainda *A Plebe*, 22/11/1919 e 24/1/1920.

⁶⁵ *O Estado de São Paulo*, 2/1/1920; *A Tribuna*, 8/1/1920, *Gazeta do Povo*, 10, 13 e 16/1/1920. Do exílio, Manuel Gonçalves, grevista da City, também narrou as torturas de que foi vítima: “o meu corpo foi um instrumento tocado por um pedaço de borracha, tirado de um automóvel de cargas, embrulhado em um papel de jornal para que as vítimas não vissem o que era”. E mais: “prestei na polícia as minhas declarações perante o dr. Ibrahim Nobre; e como estas minhas declarações não eram suficientes para a deportação, este sr. delegado e outros trataram de inutilizá-las para fazerem outras, levantando calúnias e infâmias e fazendo-me depois assinar à força, sob pena de ser de novo espancado. Chamado à presença de dois auxiliares do delegado, (...) estes me apresentaram as minhas declarações, dizendo que lhes tinha caído tinta em cima e que tiveram de fazer outras, mas a tinta foi posta de propósito para poderem dar aquela desculpa para desta forma me fazerem assinar aquelas que tinham feito para minha deportação. Quando eu quis ler o conteúdo do documento, me foi tirado da mão, como quem vai roubar, dizendo-me o indivíduo que me apresentou o documento ‘que eu me estava fazendo de besta’”. “A carta de um deportado”. *Gazeta do Povo*, 1/4/1920.

⁶⁶ “Uma monstruosidade. Os operários portugueses expulsos do Brasil”. *A Batalha* (Lisboa), 4/12/1919.

apurar as alegações das autoridades brasileiras, transmitidas pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal.⁶⁷

Sá Cardoso justificou a medida alegando razões de segurança pública e de “reabilitação” dos deportados que, no entanto, não deveriam ser tratados como presos. Assim,

“procura-se, antes, colocar nas nossas colônias e interessá-los em trabalhos compensadores alguns portugueses que se transviaram, mas a quem a proteção oficial pode conduzir a bom caminho, mormente se se lhe conceder habitação, terreno, alfaías agrícolas ou outras equivalentes que, despertando-lhes o amor pelo trabalho, acabem por regenerá-los e torná-los úteis fatores de concerto da atividade nacional”.⁶⁸

Entretanto, os enviados para a África encaminharam diversas cartas a Sá Cardoso solicitando retorno a Portugal, mas dele receberam a resposta de que não eram considerados deportados, mas sim detidos, ao que foi acrescentado: “concedo poderem trabalhar em obras públicas como colonos, caso se mantenham ordeiramente”.⁶⁹ Os “colonos” escreviam cartas e telegramas ao jornal *A Batalha* (Lisboa) afirmando que eram obrigados a se sujeitar a trabalhos insuportáveis, sofriam todo tipo de privações como falta de comida, dinheiro, trabalho e liberdade.⁷⁰

Diversos sindicatos portugueses solidarizaram-se com os deportados, abriram subscrições, publicaram manifestos, pressionaram o

⁶⁷ O destino que lhes era dado parecia carecer de coerência, pois alguns podiam permanecer no país desde que assinassem termo de compromisso no qual se responsabilizavam a se apresentar mensalmente em uma repartição policial, o que ocorreu mesmo entre aqueles que declararam explicitamente sua vinculação com o anarquismo. Cf. Arquivo Nacional da Torre do Tombo [ANTT]. Arquivo da Polícia Internacional e de Defesa do Estado/Direção-Geral de Segurança [PIDE/DGS]. José Marques de Mello, processo 1.359/PSE, Antonio Alves Pereira Junior, processo, 1.284/PSE; José Rosa da Silva, processo 455-A/PSE.

⁶⁸ ANTT. Ministério do Interior. Secretaria Geral. Correspondência do Presidente do Ministério e Ministro do Interior ao Ministro das Colônias, 24/10/1919, maço 570, caixa 81.

⁶⁹ “Os deportados”. *A Batalha*, 11/12/1919.

⁷⁰ “A liberdade no Brasil... é isto”; “O proletariado contra um gesto brutal do governo”; “Os deportados pedem auxílio”; “Os sofrimentos dos deportados”; “Os deportados de Cabo Verde”. *A Batalha*, 10, 21, 27 e 30/12/1919; 10/1/1920.

governo a libertá-los e criaram a Comissão Pró-Presos.⁷¹ Em Santos, também houve mobilização da colônia portuguesa, que pressionou o cônsul a exigir do governo de Portugal a liberdade de Abílio Cabral, Albano dos Santos, João Carlos e Antônio da Silva Massareli por estar “amplamente averiguado que tais cidadãos são pacatos operários e estranhos ao meio associativo, e que absolutamente não são nem nunca foram anarquistas”.⁷² O advogado Heitor de Moraes conseguiu que o Supremo Tribunal Federal concedesse *habeas-corpus* a Abílio Cabral e ao espanhol João José Rodrigues, que conseguiram regressar a Lisboa com a intenção de embarcar para o Rio de Janeiro.⁷³

Mas a maior conquista desse advogado foi a repatriação do cidadão santista Manoel Perdigão Saavedra, expulso pelas autoridades como espanhol, natural das Ilhas Canárias, e preso em Vigo. Segundo o cônsul do Brasil nessa cidade, uma delegação da Federação Operária de Vigo, liderada pelo líder socialista Julião Besteiro, pressionou o governo espanhol contra a detenção de Perdigão, alegando ser ele cidadão brasileiro. As autoridades espanholas não encontraram provas de que Perdigão fosse natural da Espanha e solicitaram do governo brasileiro a aceitação de seu retorno. As autoridades brasileiras, particularmente a polícia de Santos, tentaram provar sua nacionalidade espanhola, mas o Supremo Tribunal Federal concedeu o *habeas-corpus* solicitado por Heitor

⁷¹ Cf., por exemplo, “Bolcheviques portugueses expulsos do Brasil”. *O Século* (Lisboa), 25/11/1919; “A reação no Brasil. A perseguição ao operariado”; “Os deportados do Brasil”. *A Batalha*, 25/11 e 1/12/1919. Para uma descrição das fontes e arquivos localizados em Portugal sobre o movimento operário no Brasil, cf. Silva, Fernando Teixeira da. “Imigração portuguesa e movimento operário no Brasil”. *Acervo. Revista do Arquivo Nacional*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1998. Sobre o movimento operário português e a repressão por ele sofrida nesse período, cf. Telo, Antônio José. *O sidonismo e o movimento operário português: luta de classes em Portugal, 1917-1919*. Lisboa, Ulmeiro, 1977.

⁷² MNE. Ofício do Consulado de Portugal em Santos ao ministro dos Negócios Estrangeiros. Santos, 28/10/1920, maço 18, armário 10, piso 3 (Pasta “Comunismo e Relações da União Soviética com Diversos Países”).

⁷³ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Secretaria de Estado da Justiça e Negócios Interiores. “Habeas Corpus concedido aos operários Abílio Cabral e João José Rodrigues a fim de não serem expulsos”. *Processo de Expulsão* IJJ7 139, 1919. Abílio Cabral pediu ao Cônsul Geral do Brasil para que lhe fosse dada uma passagem gratuita para regressar ao Rio de Janeiro, mas não está claro se foi concretizado o auxílio. MNE. Ofício da Direção Geral da Segurança Pública ao Secretário Geral do Ministério dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 13/11/1920, maço 18, armário 10, piso 3.

de Moraes.⁷⁴ Com grande satisfação, *A Plebe* publicou o acórdão do Juiz Sebastião Lacerda, o mesmo que absolveu Manuel Campos:

“um estrangeiro, pelo simples fato de ser indicado como anarquista militante não está sujeito à ação discricionária do governo, não lhe devendo ser recusado o direito de opor alegações e alegações. Sua expulsão está muito longe de garantir a paz pública, se constitui uma arbitrariedade resultante de uma odiosa perseguição.

(...)

“Não se pode chegar num regime livre como é o nosso, ao extremo de restaurar os delitos de opinião.

“À sombra do Estatuto fundamental são perimitidas as reivindicações pacíficas. A ação violenta das autoridades provocará a violenta reação.

“A título de vigilância e zelo pela ordem social, não devemos suprimir a liberdade de pensamento.

“Impõe-se, portanto, o deferimento do pedido de ‘habeas corpus’ para que o paciente seja repatriado, sem prejuízo, e à vista das medidas, que por outros motivos tenham sido por ventura contra ele decretadas ou ordenadas por autoridades espanholas.”⁷⁵

Mas se alguns militantes foram bem sucedidos no plano jurídico, no estritamente policial muitos trabalhadores e o movimento operário foram massacrados pela máquina repressiva.

⁷⁴ ANRJ. *Processo de expulsão*, IJJ7 146, 1920. Talvez por fatos como esse, 10% da população espanhola tenham em seguida resolvido se naturalizar como cidadãos brasileiros. Arquivo General de la Administración. Ministerio de Estado e Trabajo/Madri. Inspeccion General de Emigracion. *Estatística de espanoles residentes en Santos*, 10/2/1928 [pasta “Assuntos vários”, caixa 129].

⁷⁵ *A Plebe*, 16/10/1920. Um ano depois de decretada sua expulsão, Manoel Perdigão voltava a Santos, onde ainda militou e difundiu suas idéias libertárias até sua morte, em 1926.

4. O direito da força e a força do direito

A brutal repressão que se abateu sobre o movimento operário na conjuntura grevista de 1919-1920 não era uma novidade em Santos nem um fenômeno exclusivo dessa cidade. A lei penal e a repressão policial eram (e não deixou de ser) um dos mais importantes meios de dominação dos empresários e foram utilizadas em defesa de sua propriedade, de um padrão de elevada distribuição desigual de riquezas, além de servirem como antídoto ao medo às possíveis sublevações de seus empregados. A manipulação da lei e da máquina repressiva por parte dos patrões certamente não era apenas uma política concertada entre eles e os órgãos policiais em momentos de maior expressividade dos movimentos sociais. Conforme sublinhou Paulo Sérgio Pinheiro, “estamos, na verdade, diante de uma política deliberada por parte do Estado, levados em conta o nível a que chegou a violência ilegítima e a extensão dos contingentes atingidos”.⁷⁶

Em outras palavras, a repressão não atingiu apenas os militantes diretamente envolvidos no movimento operário, mas recaiu também sobre grandes parcelas da população pobre da cidade. Basta lembrarmos as várias denúncias de que “pacatos cidadãos” eram levados à cadeia pública e, transformados em presos comuns, viam-se conduzidos em seguida para o cais a fim de furar greves no porto. A imprensa sempre se referia a essas práticas como “abusos”, “excessos” de uma polícia mal preparada, pouco disciplinada para separar o “crime comum” da “subversão da ordem”. No entanto, essa avaliação escamoteia o fato de que tais excessos eram efeitos de uma política, e não simplesmente de deficiências técnicas e psicológicas da polícia. Trata-se, portanto, de recusar “a distinção entre *abusos* na repressão política e na repressão aos presos comuns”.⁷⁷

Essa conjunção repressiva não é exclusivamente um “privilegio” da Primeira República, mas como demonstrou Paulo S. Pinheiro, uma política de nossa história republicana, atravessando diferentes tempos políticos. Com efeito, uma carta datada de 1937, escrita por um trabalhador preso em Santos “por suspeitas de atividades extremistas”, não destoa em nada das descrições já aqui apresentadas sobre as

⁷⁶ Pinheiro, Paulo Sérgio. “Violência e cultura”, *op. cit.*, p. 32.

⁷⁷ *Ibid.*, p. 31.

condições carcerárias na cadeia pública da cidade, onde eram indistintamente amontoados presos políticos e comuns. Segundo ele,

“existe na cadeia desta cidade entre outros xadrezes imundos o xadrez n. 3, célebre pelos atos de selvageria que nele são praticados. Nesse dito xadrez é que são recolhidos os presos correcionais, os vagabundos, ladrões, bêbados, enfim, os malandros e desordeiros de toda espécie.

“Nesse mesmo xadrez são também recolhidos e conservados na maior promiscuidade os dementes e doentes de moléstias contagiosas e os *presos políticos*.

“Ali acham-se presos alguns dos piores vagabundos de Santos, cujos nomes e vulgos passo a enumerar: Espírito de Porco, Bocage, Maria Gorda, Mato Grosso, Espanholzinho, China, Paraibinha, Macaca Oca, Macua, Choque, Dinamite, etc., célebres pelas suas façanhas.

“Para manter a ordem do xadrez, as autoridades de acordo com os carcereiros, uns velhacos e patifes iguais ou quase piores que os malandros, escolhem dentre os presos um de reconhecido prestígio entre os mesmos e que pelo seu passado passa a infundir respeito. Esse preso, que tem todas as regalias, é denominado ‘O Juiz’, que escolhe seus auxiliares dois dos seus companheiros, os quais são chamados ‘cabos de Faxina’.

“Coligados a três mais os carcereiros com a cumplicidade das autoridades, praticam toda sorte de arbitrariedades e selvageria contra os pobres dementes ali recolhidos, com os aplausos unânimes dos restantes malandros, que os apóiam, pois são da mesma laia. Esses atos de selvagens espancamentos, já foram fatais a seis dementes. (...)

“Aos presos políticos são aplicadas surras fortíssimas com borracha, paus, palmatórias, sendo que, quando se negam a prestar declarações ou delatar companheiros são levados à Praia Grande e à cadeia pública de São Vicente, onde

após os espancamentos, são submetidos às mais infames torturas.”⁷⁸

Essa carta foi redigida no contexto da repressão à insurreição de 1935, quando foram detidos ativistas políticos e sindicais, além de inúmeras pessoas sem qualquer participação em movimentos sociais. Momentos como esse e o da onda grevista de 1919 e 1920 eram utilizados como justificativa para a implantação do que Pinheiro chamou de “estado de exceção paralelo”, exercido arbitrariamente pelos detentores do poder para “depurar” as cidades de parte da população pobre, tida como potencialmente perigosa. As arbitrariedades eram cometidas à margem da lei, retirando dos cidadãos suas garantias individuais que as liberdades consagradas na Constituição supunham existir.⁷⁹

Em uma cidade como Santos, em que os trabalhadores ocupavam e reivindicavam o espaço público e seus equipamentos como um direito seu, a repressão ao “crime comum” era política em sentido estrito. A cidade deveria ser o lugar dos fluxos materiais e não o lugar em que a população pobre pudesse transitar com a mesma liberdade. Tal repressão era política porque os trabalhadores e “os pobres em geral” eram associados às “classes perigosas”.

Mas essa associação entre crime e pobreza precisava, ao mesmo tempo, ser escamoteada. A repressão ao “crime comum” tinha significados políticos porque era necessário tornar o trabalhador um “sujeito moral”, ou seja, apartado da criminalidade, pois os criminosos deveriam ser apresentados como perigosos não apenas aos ricos, mas também aos pobres e trabalhadores. Era, então, necessário estabelecer uma diferenciação entre “delinqüentes” e classes populares, na medida em que aqueles seriam eternamente inimigos destas últimas; os trabalhadores precisariam temê-los, o que daria legitimidade à ação da polícia. A “produção da delinqüência” funcionava como justificação da própria “razão

⁷⁸ *O Radical*, 28/2/1937 [documento localizado no Arquivo Edgard Leuenroth. “Acervo Hermínio Saccetta”, correspondência 296, p. 19]. Descrição quase idêntica sobre o “xadrez 3” nos anos 1930 encontra-se em Leal, Alberto. *Cais de Santos: romance*. Rio de Janeiro, Cooperativa Cultural Guanabara, 1939; cf. também Dulles, J. Foster. *O comunismo no Brasil (1935-1945)*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1985, p. 96.

⁷⁹ Cf. Pinheiro, Paulo Sérgio. *Estratégias da ilusão: a revolução mundial e o Brasil, 1922-1935*. São Paulo, Companhia das Letras, 1991, capítulo 6.

de ser” da máquina policial; “ordem” e “desordem” eram faces de uma mesma moeda.⁸⁰

Mas não apenas a brutal violência física (sevícias, torturas, humilhação, fome e sede), o desterro e o cárcere serviam a essa política repressiva e moral. Vimos que o aparato repressivo era revestido pelo aparato judicial, de modo que os trâmites processuais comportavam os mesmos elementos existentes na “violência ilegítima”, fora das prescrições legais. Réus eram torturados para assinar declarações falsas, trabalhadores eram presos e utilizados para “delatar” seus colegas ou suas lideranças sindicais e a imprensa entrava em cena para justificar a ação “profilática” da polícia.

Desde a Proclamação da República as elites estavam preocupadas em criar uma imagem civilizada e moderna para o país, com a suposta pretensão de que seus cidadãos deveriam ser protegidos por princípios constitucionais, segundo as regras do Estado de Direito. A justiça deveria se parecer pública e não privada, tal como esta era imputada “aos tempos da escravidão”. Assim, os processos criminais, como os aqui apresentados, serviam adequadamente a esse propósito, tentando separar o joio do trigo, ou seja, os “verdadeiros trabalhadores comuns” dos “criminosos políticos”; estes eram transformados em não-trabalhadores e criminosos comuns, de acordo com todos os indícios e provas processuais. Os processos funcionavam como um “empático teatro do cotidiano”,⁸¹ capaz de produzir infâmia e monstros públicos, tornando a vida dos réus para sempre indigna na memória dos próprios trabalhadores.

Na Primeira República foram poucas as tentativas de distinguir a repressão a crimes políticos e comuns, sendo tais processos parte de alguns ensaios (aliás canhestros) para, pretensamente, aprofundar tal distinção. Somente nos anos 1920, mais precisamente depois da revolta de 1924 em São Paulo, com a criação da Delegacia de Ordem Política e Social (DOPS), é que se pode vislumbrar um processo mais aperfeiçoado de especialização e qualificação do quadro repressivo que, com o auxílio dos

⁸⁰ Sobre essas questões, cf. Foucault, Michel. “Sobre a prisão”, in: *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro, Graal, 1979, pp. 132-35.

⁸¹ Cf. *Idem*, “A vida dos homens infames”, *op. cit.*, p. 103.

patrões, procurava investigar a ação dos “indesejáveis” em meio ao “bom e respeitável trabalhador”.⁸²

Essa especialização deveria cumprir as seguintes funções: prevenir e reprimir comportamentos que não se enquadravam no conceito de ordem; servir como instrumento de prevenção e dissuasão, constituindo-se em instância de vigilância onisciente e onipresente dos indivíduos; atribuir à polícia política amplos poderes que lhe permitiam contornar obstáculos jurídicos; erigir um poder de instrução processual, efetuada por policiais e não por juizes, em muitos casos impossibilitando a intervenção de advogados; exercer o poder de efetuar prisões.⁸³

Tais características encontravam-se de maneira embrionária nos procedimentos de prevenção e repressão ao “crime político” levados a efeito por Ibrahim Nobre. Porém, a polícia de Santos certamente não foi pioneira nesse momento de ensaio de especialização do aparato repressivo.⁸⁴ Por outro lado, as peripécias de Ibrahim Nobre - que com a ajuda da imprensa o tornavam uma figura histriônica, ousada e sagaz - devem ter contribuído para que ele fosse um dos primeiros superintendentes do DOPS.⁸⁵ Não foi por outras razões que ele havia sido escolhido no Brasil para participar, em 1920, na Argentina de um congresso de autoridades policiais latino-americano visando unificar procedimentos internacionais de “combate à subversão”, criando instituições específicas para essa finalidade.⁸⁶

É provável que suas experiências de investigação na conjuntura de 1919 e 1920, buscando especializar sua polícia no deslindamento de “crimes contra a ordem”, tenham-no ajudado a alçar vôo até aquele cargo. Ainda que nos trâmites processuais sua romanesca criatividade de

⁸² Cf. Pinheiro, “Violência e cultura”, *op. cit.*, pp. 46-7.

⁸³ Sintetizei aqui alguns dos princípios inscritos no projeto de especialização do aparelho policial a partir da análise de Maria da Conceição Ribeiro sobre a polícia política salazarista. *A polícia política no Estado Novo, 1926-1945*. Lisboa, Estampa, 1995, pp. 36-7.

⁸⁴ Note-se que em 1919 houve ensaios para aglutinar esforços diplomáticos internacionais visando trocas de informações entre os países sobre “indivíduos indesejáveis”. O governo inglês liderou essa iniciativa, solicitando dos mais diversos consulados listas de “suspeitos”, para os quais não deveriam ser visados os passaportes. MNE. “Listas de indivíduos a quem não podem ser concedidos passaportes ou vistos”, maço 49, armário 12, piso 2.

⁸⁵ Cf. Freitas, Oscar Xavier de. *Ibrahim Nobre: promotor e tribuno*. São Paulo, 1973 [Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro].

⁸⁶ *Ibid*, p. 12.

inventar complicadas tramas tenha sido parcialmente desmascarada, Nobre não deixou de angariar reputação como exímio detetive de crimes políticos, sobretudo depois que apresentou seu alentado e minucioso relatório sobre os atentados a dinamite durante a greve de 1920 nas Docas.

Sua atividade na delegacia de Santos, de 1918 a 1922, deu-lhe projeção no meio policial e político dentro e fora da cidade. Isso sugere não ter sido ele um mero “servidor” das elites, mas alguém que pretendia ascender profissional e politicamente. Mas se no campo profissional alcançou alguns de seus objetivos, no eleitoral não foi tão bem sucedido. Nas eleições municipais de novembro de 1925, Nobre era candidato a vereador pelo Partido Republicano Municipal, que conquistou “uma brilhante vitória”, elegendo 11 dos 12 vereadores com um total de 1.493 votos de um total de 1.912 eleitores que foram às urnas. Entretanto, o ex-delegado obteve decepcionante votação, não alcançando os 21% dos votos necessários para se eleger no segundo turno.⁸⁷ Não foi possível saber o porquê de sua fraca performance eleitoral, mas podemos supor que grande parte do eleitorado operário, cujo contingente não era expressivo, reconhecesse nele (no mínimo) uma *persona non grata*. O seu antigo cargo também pode ter criado animosidades entre ele e setores dos grupos dominantes da cidade.

Por outro lado, seu grande rival e desafeto, o advogado e vereador Heitor de Moraes, teve mais “sorte” no terreno eleitoral. Em vários episódios narrados neste capítulo – vitoriosa defesa de seu cliente Manuel Campos, retorno de Manuel Perdigão ao país por seu intermédio, greve na City, entre outros acontecimentos -, um dos protagonistas mais destacados foi Heitor de Moraes. Foram inúmeros os seus pedidos de habeas-corpus e enérgicos pronunciamentos na Câmara Municipal, transcritos em detalhes na *Gazeta do Povo* pelo seu amigo Cyrillo Freire. Desde que o português Eugênio Henrique foi assassinado pela polícia no motim popular contra o ataque dos alemães aos navios brasileiros, em 1917,⁸⁸ Moraes passou a combater ferozmente a violência policial, o prefeito e seus correligionários do Partido Republicano Municipal. Estes o

⁸⁷ A *Tribuna*, 1/12/1925 apud Dulles, *Anarquistas e comunistas*, op. cit., pp. 236-7.

⁸⁸ Cf. capítulo 2.

acusavam de ser um desleal trãnsfuga do PRM, que o elegera em 1917, e incansável nos insultos “contra as autoridade e seus próprios colegas”.⁸⁹ Embora se considerasse “um franco atirador na política”, não desejando disputar as eleições de outubro de 1919, Moraes afirmou ter se rendido “à vontade forte dos dignos trabalhadores”, aceitando a candidatura “ao mandato que os operários desejavam conferir-me”.⁹⁰

Tal alegação podia ter o objetivo de firmar legitimidade à sua candidatura, mas não parece carecer de veracidade sua afirmação de que um grupo de amigos e trabalhadores lhe havia solicitado a reeleição. É surpreendente que antes de se tornar presidente do Centro dos Construtores e Industriais de Santos, Luiz Lascalla, um histórico sindicalista revolucionário e, portanto, *até então* avesso à política, apoiasse publicamente sua candidatura. Em 28 de outubro, dia em que acabou a greve na City, dos 2.065 eleitores alistados, compareceram às urnas 1.357. A chapa governista, do Partido Republicano Municipal, elegeu 11 vereadores com 1.219 votos (58% do eleitorado santista). Heitor de Moraes foi o único “candidato avulso” (não integrante do PRM) a ser eleito, totalizando apenas 138 votos (18 a mais que o necessário). Segundo ele, a ordem de prender centenas de trabalhadores durante a greve era uma medida que, em grande parte, visava minar os votos dos operários que apoiavam sua candidatura à reeleição.⁹¹

Além disso, se parcela ínfima da população do país participava das eleições nesse período, menor era o número de trabalhadores aptos a votar, mas talvez o suficiente para eleger Heitor de Moraes. Não dispomos de dados sobre os eleitores nessa votação, mas em 1917,⁹² quando havia menos da metade de eleitores que em 1919 (992), 79 pessoas estavam listadas na categoria de trabalhadores: empregados nas companhias Docas, City, Inglesa e outras (51), operários (11), marítimos (5), maquinistas (4), artistas (2), eletricitas (2), alfaiates (2) empregado de café e estivador (1). Se a condição de operários não significa votos destinados a Heitor de Moraes em sua totalidade, por outro lado, entre os 417

⁸⁹ *Gazeta do Povo*, 20/10/1919.

⁹⁰ “Na Câmara Municipal uma sessão agitada”. *Gazeta do Povo*, 4/12/1919.

⁹¹ “As eleições”. *Gazeta do Povo*, 30 e 31/10/1919.

⁹² *Gazeta do Povo*, 2/1/1917.

funcionários públicos e 231 empregados do comércio (a grande maioria dos eleitores), alguns poderiam se ver como pertencentes à classe operária e destinassem seus votos a um candidato que se colocava como a única voz em seu apoio na política da cidade. Em 1919, quando dobrou o número de eleitores, sendo possível ter aumentado a quantidade de trabalhadores com direito a voto, podem de fato ter sido grandes as chances de que parte considerável do eleitorado de Heitor de Moraes fosse de origem operária. Mas isso não descarta que não tivesse recebido apoio de alguns eleitores classificados como negociantes, proprietários, advogados, engenheiros, jornalistas e médicos.

Quase dez anos depois, há indicações mais ou menos seguras de que, de fato, Heitor de Moraes recebeu algumas centenas de votos operários em sua candidatura à Câmara Municipal. Em 1928, esse advogado obteve 525 votos de um total de 5.620 eleitores que compareceram às urnas, embora não tenha conseguido o suficiente de votos para se eleger. Ao longo dos anos 1920, Moraes deu continuidade à sua defesa dos trabalhadores e à sua plataforma de ampliação dos direitos legais da classe operária. Durante sua campanha, em 1928, dirigiu seu discurso e o de sua agremiação política (PD) para a premência da necessidade de reformas sociais, representação política dos trabalhadores e leis de proteção trabalhista. De acordo com os próprios comunistas, que obtiveram apenas 270 votos pela Coligação Operária, o relativo sucesso do PD (1.968 votos contra 3.264 obtidos pelo PRP, ocupando duas das 11 cadeiras da Câmara Municipal) foi o resultado do “voto do proletariado” que “dava vivas aos democráticos”.⁹³

Se Heitor de Moraes não conseguiu se eleger, o seu colega de partido, o advogado Antonio Feliciano, foi um dos mais bem votados na cidade, obtendo 1.635 votos. Feliciano era um advogado que, na década de 1920, se empenhou na defesa jurídica de vários trabalhadores, atuando diretamente como advogado de sindicatos da cidade, tendo feito parte, quando ainda era muito jovem, da instalação da União dos Trabalhadores da City, em 1919. Outro advogado, Tennyson Oliveira Ribeiro, que defendera o motorneiro João Batista Paulo, era amigo de Heitor de Moraes

⁹³ “Relatório da Comissão Executiva da Coligação Operária de Santos sobre o pleito de outubro de 1928”. *Praça de Santos*, 2/12/1928.

e teria nos anos 1920 como cliente a União dos Trabalhadores em Café (ensacadores e carregadores). No pós-1930, Tennyson seria escolhido para presidir a Comissão Mista de Conciliação e Arbitragem de Santos, órgão que fazia parte do projeto corporativista de Vargas.⁹⁴

Assim, a conjuntura grevista de 1919 e 1920 foi também uma experiência e um ensaio de certos atores sociais, entre eles alguns atores jurídicos, na proposição da interferência legal do Estado na chamada “questão social”. Se no Rio de Janeiro certos “profissionais do Direito”, tais como Maurício de Lacerda e Evaristo de Moraes, haviam tido sucesso semelhante bem antes e de forma ainda mais exitosa, em outras cidades, até onde sabemos, era raro um “paladino” dos trabalhadores alçar a um cargo eletivo por meio, em parte, do apoio destes últimos.

Em Santos, a repressão trouxe importantes dividendos à polícia e aos detentores do poder e do capital, mas também não deixou de favorecer dissidentes e adversários das instituições dominantes. Havia certamente uma base social de sustentação às vozes dissonantes da política local, o que não se resumia a esparsos e escassos eleitores, mas se estendia ao terreno das organizações coletivas, entre as quais os sindicatos de coloração amarela.

⁹⁴ “Departamento Nacional do Trabalho”. *Diário da Manhã*, 28/5/1933.

Capítulo 8

Sindicalismo Amarelo e Oficial

Após a greve de outubro na Companhia City, o sindicalismo de ação direta estava limitado aos trabalhadores da construção civil, um dos principais alvos da perseguição policial que, em 1919, deportou Manoel Ferreira, secretário da União de Artes Ofícios. Porém, outras categorias e sindicatos foram em parte poupados pela ferocidade policial e tornaram-se verdadeiros bastiões do chamado sindicalismo oficial no pós-1930. As raízes do sindicalismo amarelo se aprofundavam e se ramificavam em solo fértil.

1. Na senda dos amarelos: carroceiros e trabalhadores em café

Embora a União dos Empregados da City tenha procurado se afastar dos “anarquistas” e trilhar o caminho “da Lei e do Direito”, seu envolvimento nas greves de 1919 não lhe permitiu sobrevida nos anos seguintes. Durante toda a década de 1920, os trabalhadores da empresa não tiveram qualquer participação em movimentos coletivos. Apenas em 1933 eles organizaram o Sindicato dos Empregados em Serviços dos Melhoramentos da Cidade de Santos, entidade reconhecida pelo Ministério do Trabalho, mas fortemente vigiada mais uma vez por Bernardo Browne, acusado de “ferir, indiretamente, este sindicato incessantemente”.¹

Não foi muito diferente a experiência dos trabalhadores da Companhia Docas ao longo dos anos 1920. Embora tivessem realizado uma greve nos serviços noturnos durante cerca de uma semana em fevereiro de 1925, reivindicando melhores salários,² os empregados dessa empresa não lograram reerguer seu sindicato e experimentaram um longo

¹ “Sindicato dos Empregados em Serviços de Melhoramentos da cidade de Santos”. *Diário da Manhã*, 4/2/1933.

² “O pessoal da Companhia Docas”. *A Tribuna*, 3/2/1925; “Greve na Companhia Docas”. *Comércio de Santos*, 4, 7, 8 e 10/2/1925

processo de queda de seu poder aquisitivo, com salários muito inferiores aos recebidos pelos “estivadores avulsos”.

Assim, as únicas categorias e organizações sindicais que tinham expressão em 1919 e 1920 e que sobreviveram à repressão policial dessa conjuntura foram as dos carroceiros e trabalhadores em café. E ao lado dos estivadores e doqueiros, formaram no imediato pós-1930 uma forte base do sindicalismo oficial instaurado pelo Governo Provisório Revolucionário. Dada a sua continuidade organizativa no decorrer de mais de uma década, nos deteremos, portanto, na trajetória da União dos Carroceiros e da Sociedade dos Trabalhadores em Café. Ambas pautaram suas ações nos limites da legalidade, o que lhes proporcionou angariar maior tolerância por parte da polícia.

Carroceiros

A União dos Carroceiros não deixou de sofrer pressão dos militantes adeptos do sindicalismo de ação direta. Em julho de 1919, a Federação Operária de São Paulo lançou um movimento de “boycottage” aos produtos da Companhia Antártica em represália à demissão de grevistas. Em assembléia da categoria, os carroceiros de Santos aderiram ao movimento; os boletins não eram lançados em nome do sindicato, mas assinados por um “Comitê dos Carroceiros”.³ As tensões originadas pelo boicote levaram todos os diretores da União a deixar seus cargos em agosto, procedendo-se a novas eleições.⁴ A documentação não explicita a orientação adotada pela diretoria recém-empossada, mas há indícios de que em seu seio estivessem presentes ativistas do sindicalismo de ação direta. Lançando boletins com as palavras “Saúde e Emancipação”, em outubro o sindicato empenhou-se em greves para que fosse demitido um “mau carroceiro” da União de Transportes que estaria delatando seus companheiros à polícia. O sindicato encampou também uma paralisação contra Fernando Rodrigues & Companhia que pagava salários inferiores aos praticados pelos demais proprietários de carroças.⁵

³ “Protesto”. *Gazeta do Povo*, 2, 4, 14, 15 e 17/7/1919; *A Platéia*, 12/7/1919.

⁴ *Gazeta do Povo*, 1 e 5/8/1919.

⁵ A *Plebe* afirmou que “o espírito renovador já vai penetrando no seu seio em surtos benéficos e animadores”. *A Plebe*, 18/9, 4, 7 e 10/10/1919.

Mas o envolvimento do sindicato na greve de solidariedade aos trabalhadores da City, também em outubro, resultou na perseguição policial de seus membros mais destacados. Assim, foi curta a experiência dos sindicalistas de ação direta na diretoria da União, tendo início a mais longa trajetória do sindicalismo amarelo na cidade. Em campanha por aumento salarial, a Sociedade encaminhou em abril de 1920 reclamações ao governo do Estado, enviou ofícios ao delegado Ibrahim Nobre para notificar que uma comissão pleiteava “melhorias para a classe dentro da ordem e da lei”, pediu a mediação da Associação Comercial, esclarecendo à “população em geral” que seus métodos de ação eram pacíficos para que “não paire a menor dúvida sobre o modo de agir desta sociedade, *hoje benéfica*” (Sociedade Benéfica dos Condutores de Veículos).⁶

O presidente do sindicato, Antônio Raul Pinto, não deixou de prestar seus serviços à polícia na caça a anarquistas envolvidos no processo relativo aos atentados a dinamite durante a greve na CDS, em 1920.⁷ A atitude cordata e prestativa ante as autoridades e aos patrões seguramente favoreceu sua longa permanência à frente do sindicato, sobrevivendo às intempéries repressivas dos anos 1920 e 1930. Sua trajetória foi única no sindicalismo santista durante esse período, pois Raul Pinto esteve na presidência da Sociedade de 1920 a 1934.

Ao longo da década de 1920, esse sindicato foi sempre reconhecido pela imprensa e pelas correntes que lhe faziam oposição como a agremiação operária melhor estruturada na cidade. Gozava de “independência monetária e coesão associativa” e, por isso, era acusada de refratária à união com outras categorias.⁸ Uma de suas bases de sustentação estava na assistência médica prestada a seus membros, serviço que lhe conferia a reputação de ser “das poucas corporações proletárias que Santos conta, uma, senão a única das mais prestimosas”.⁹

⁶ *Gazeta do Povo*, 11/5, 7/6, 1 a 7/10/1919 [grifo meu].

⁷ Ele disse a Ibrahim Nobre que Máximo Gomes (“nome suposto”) era na verdade Manuel Tabira, um dos signatários de um ofício do Sindicato dos Trabalhadores das Docas que deu origem à perseguição de vários militantes. *Jornal do Comércio* (São Paulo), 17/12/1920, anexado em AGFCS. Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal. Antônio Rodrigues Julião e outros [réus], n. 602, caixa 60, 1921.

⁸ Acusação feita pelo Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil. “Movimento sindical”. *Comércio de Santos*, 21/6/1924.

⁹ “Vida operária”. *Praça de Santos*, 21/7/1928.

Os comunistas combatiam com veemência seu caráter beneficente “por esfriar o espírito revolucionário”,¹⁰ mas reconheciam que a Sociedade era o sindicato melhor organizado na cidade. De acordo com as estimativas do PCB, os carroceiros formavam em 1926 a categoria com maior índice de sindicalização: de 4.260 operários, 1.800 eram filiados ao sindicato.¹¹

Os carroceiros eram ainda apontados como os trabalhadores que apresentavam um dos mais elevados níveis salariais em Santos. Se a Sociedade foi considerada por isso “a vanguarda dos grêmios operários na cidade”,¹² por outro lado sua força residia em grande parte na fragilidade dos pequenos proprietários de carroças que “têm se mostrado benévolo” diante de suas reivindicações.¹³ Mais do que benevolência, entretanto, havia entre os carroceiros e os pequenos empregadores uma convergência de propósitos contra as grandes firmas no setor. Tratava-se, na verdade, de uma união que permitisse defender a própria existência de sua atividade profissional, fortemente ameaçada pela progressiva utilização dos veículos motorizados. A rivalidade intrapatronal daí advinda é crucial para entendermos o alinhamento dos carroceiros e de seu sindicato com os interesses de uma importante fração dos empregadores, interesses que não deixavam de fazer eco na política local.

Desde 1910, a Câmara Municipal vinha reduzindo os impostos dos automóveis de condução de carga e das licenças concedidas aos *chauffeurs*, alegando a necessidade de “suprimir de vez os capinzaes e as cocheiras, tão nocivas à saúde pública” e “fomentar a criação de um sistema mais estético e mais conforme às necessidades da cidade altamente civilizada”. Como complemento a essa medida de “higienização pública”, a Câmara fornecia licenças à Companhia União de Transportes – a empresa mais forte no ramo – para trafegar com reboques em seus caminhões. Alegava-se que esse sistema de transporte não danificava o

¹⁰ Pacato, Antônio. “Organização sindical versus beneficente”. *Comércio de Santos*, 6/10/1923.

¹¹ Oliveira, João Freire. “A situação sindical em Santos”. *O Solidário*, 25/2/1926.

¹² “Sociedade Beneficente dos Condutores de Veículos de Santos”. *Comércio de Santos*, 29/3/1924.

¹³ Leitão, Cezar. “Em torno dos sindicatos locais”. *O Solidário*, 11/1/1925. Cezar Leitão foi um dos fundadores do PCB em Santos.

calçamento nem produzia barulho, sendo que cada reboque carregava 140 sacas de café, enquanto uma carroça transportava apenas 20.¹⁴

O resultado dessa política de benefícios aos donos de veículos motorizados foi a crescente diminuição do número de carroças na cidade e da oferta de emprego. À alegação de serem bem remunerados, os carroceiros reclamavam que não conseguiam trabalhar mais que 10 dias por mês.¹⁵ Assim, os avanços das grandes empresas que utilizavam veículos motorizados representavam uma séria ameaça aos proprietários de carroças e aos seus empregados.

Diante do avanço do uso dos reboques, em 1923 foi fundado o Centro dos Proprietários de Carroças, congregando 134 associados para “assegurar os direitos dos pequenos proprietários”.¹⁶ Os interesses em jogo não tardariam a se expressar no legislativo local. O Centro logo conseguiu que a Câmara proibisse os reboques nos caminhões. Mas alegando “natural e legítima concorrência” capaz de introduzir “o moderno, higiênico, rápido e econômico aparelho, que é o caminhão automóvel”, a Companhia União pressionou o legislativo para que a proibição do uso dos reboques fosse revertida em nome do “interesse público”.

O caso estava na ordem do dia da Câmara Municipal em julho de 1923. Patrões e empregados faziam coro contra os interesses da Companhia União. Carroceiros, donos de carroças e representantes do Centro dos Proprietários compareceram em massa à sala de sessões da Câmara a fim de pressionar os vereadores. O clima era de tensão e o delegado de polícia foi convocado para “manter a ordem”. Apesar de alguns posicionamentos favoráveis aos interesses dos grandes proprietários de veículos, o resultado da votação não lhes foi favorável. Seriam mantidas as licenças até então concedidas, mas proibido o aumento do número de reboques.¹⁷

As relações entre os patrões e empregados não podiam ser melhores. Pouco depois dessa manifestação conjunta, a Sociedade Beneficente solicitou aumento salarial para 15\$000, alegando ao delegado

¹⁴ “O caso dos caminhões com reboque”. *Gazeta do Povo*, 27/4 e 2/5/1923.

¹⁵ “Aumento de salários”. *Gazeta do Povo*, 26/4/1923.

¹⁶ “Centro dos Proprietários de Carroças”. *Comércio de Santos*, 25/4/1923.

¹⁷ “O reboque dos carros caminhões”. *Gazeta do Povo*, 3/7/1923.

agir “dentro da ordem e da lei”. Sem demora, o Centro dos Proprietários atendeu integralmente ao pedido.¹⁸ E, no ano seguinte, era encurtada a distância social que separava patrões e trabalhadores. Uma comissão de representantes dos proprietários compareceu a uma assembléia da categoria e concedeu novo aumento salarial (18\$000).¹⁹

Essa colaboração entre capital e trabalho era, na correta expressão do comunista Cezar Leitão, “um dos fatores de vossas vitórias”, tornando a Sociedade Beneficente “uma das mais fortes” agremiações operárias na cidade.²⁰ Por outro lado, conforme prognosticavam os comunistas (e não sem razão), tratava-se de uma precária vitória. Com efeito, nos anos seguintes, a quantidade de carroças em Santos diminuiu significativamente. Em 1924, havia 5.500 desses veículos e 250 caminhões; em 1929, as carroças já eram consideradas “verdadeiros anacronismos dentro da cidade”, computando-se apenas 800 unidades. Essa situação foi agravada em 1929 quando a Câmara aprovou um projeto que tornava os impostos proibitivos à utilização das carroças para acabar com “as cocheiras, o adubo e as moscas”.²¹

Após 1928, as mudanças no processo de embarque de café contribuíram para piorar a condição dos carroceiros. Até aquele ano, todo café vindo do interior era conduzido para os armazéns da São Paulo Railway, depois os carroceiros o transportavam para os armazéns dos comissários e das casas exportadoras e, após manipulado, (beneficiamento, ensaque, etc.) era novamente carregado pelos carroceiros até o cais, onde doqueiros e estivadores o colocavam a bordo nos navios. Porém, por pressão da SPR e da CDS, grande quantidade de sacas passou a seguir diretamente para o porto, aprofundando a crise de trabalho para carroceiros e trabalhadores em café.²²

¹⁸ “Com os carroceiros”. *Comércio de Santos*, 27/1/1924; Sociedade Beneficente dos Condutores de Veículos”. *Gazeta do Povo*, 21/2/1924.

¹⁹ “Sociedade Beneficente dos Condutores de Veículos”. *Comércio de Santos*, 5/9/1925.

²⁰ “Em torno dos sindicatos locais”. *O Solidário*, 11/1/1925.

²¹ Palácio da Polícia de Santos. Setor de Protocolo. Ofício 418 do delegado regional de Polícia ao delegado geral de Polícia de São Paulo. Santos, 24/5/1924; “Um caso que ia se complicando”. *Gazeta do Povo*, 16/11/1929.

²² “Vida operária”. *Praça de Santos*, 8/10/1928.

Essa alteração no processo de embarque do produto foi também uma estratégia para tentar minar o potencial grevista em um setor estratégico no processo de embarque do café, pois uma greve generalizada dos carroceiros e dos trabalhadores em café era suficiente para paralisar grande parte das atividades no porto e a bordo dos navios. Tratava-se também de criar obstáculos à formação de redes de solidariedade entre trabalhadores empregados dentro e fora do cais, pois não foi incomum o apoio mútuo em movimentos grevistas.

Porém, tal modificação no processo de embarque não foi apenas um golpe contra carroceiros e seus patrões, mas também contra proprietários e condutores de veículos a motor, igualmente responsáveis pelo transporte do produto. Porém, ao contrário de haver esforços no sentido de uma ampla aliança entre todos os empresários do ramo (proprietários de carroças e caminhões) e trabalhadores (carroceiros e *chauffeurs*) para fazer frente às investidas concertadas entre a SPR e a CDS, o que se verificou foi uma acentuada “cisão entre carroças e caminhões”.

Assim como havia um alinhamento entre carroceiros e pequenos proprietários de carroças, observamos também uma nítida convergência de interesses entre proprietários de veículos a motor e *chauffeurs*. Na comemoração de seu 7º aniversário, em 1923, a Sociedade Beneficente dos Chauffeurs de Santos realizou uma “passeata com automóveis fornecidos pelos proprietários”. Estes, por sua vez, escolheram justamente o sindicato de seus empregados como local para o lançamento da Associação dos Proprietários de Veículos.²³ A “promiscuidade associativa” ia mais longe: em 1923, Alberto Lopes era membro da diretoria da entidade patronal; em 1925, era presidente da Sociedade dos Chauffeurs, acusada pelos comunistas de “órgão burocrático, mais ao serviço policial do que propriamente de defesa associativa”.²⁴ (Note-se que na referida comemoração, Ibrahim Nobre figurava como um dos convidados).

Por terem interesse no aumento dos reboques de caminhões e na extinção das carroças, os *chauffeurs* jamais deram seu apoio aos

²³ “Sociedade Beneficente dos Chauffeurs de Santos”; “Associação dos Proprietários de Veículos de Santos”. *Comércio de Santos*, 21/1 e 19/7/1923.

²⁴ “Os chauffeurs precisam se organizar”. *Praça de Santos*, 29/8/1929.

reiterados apelos dos carroceiros para que ambas as categorias se unissem em um mesmo sindicato.²⁵ Diante da progressiva e avassaladora extinção das carroças e o acentuado aumento de autos no transporte de cargas, para os carroceiros era urgente a implantação de um sindicalismo organizado por indústria. Com efeito, no início dos anos 1930, a Sociedade Beneficente dos Condutores de Veículos, tendo à frente ainda Antônio Raul Pinto, pretendia ser a legítima entidade representante de carroceiros e *chauffeurs*. Contudo, como a abolição dos reboques era parte de uma longa pauta de reivindicações dos carroceiros em 1932, estes alegavam que a “classe dos motoristas (*chauffeurs*) permanece absolutamente divorciada dos condutores”.²⁶

Nos primeiros anos da década de 1930 era flagrante a fragilidade dos carroceiros, conforme os comunistas prognosticaram uma década antes. Os trabalhadores tinham agora que negociar com o Centro de Proprietários de Veículos, cuja composição de seus membros estava longe de ser a mesma do Centro de Proprietários de Carroças, ou seja, dos pequenos empresários no setor, com os quais mantiveram ao longo de vários anos uma relação harmoniosa, tirando dessa confortável situação inegáveis dividendos materiais. Mas as radicais mudanças na estrutura da indústria do transporte terrestre de cargas haviam alterado profundamente o equilíbrio de forças no campo patronal. Sem que pudessem contar com a “benevolência” dos pequenos donos de carroças, os trabalhadores enfrentavam a crescente capacidade dos grandes proprietários de veículos de imporem seus interesses aos seus concorrentes de pequeno porte, tal como ocorrera na construção civil.

Em 1932, Annibal Lima tornou pública “uma surda desinteligência entre os membros mais influentes” do Centro dos Proprietários de Veículos, tendo sido derrotado como candidato à presidência da entidade “por representar a ala dos pequenos proprietários”.²⁷ Em 1934, um de seus associados, Ruy de Souza, reclamava que o Centro era “uma sociedade feita tão somente para os grandes proprietários em prejuízo dos legítimos direitos dos pequenos”. O

²⁵ “Aos chauffeurs”. *Praça de Santos*, 29/8/1929.

²⁶ “Sociedade Beneficente dos Condutores de Santos”; “As reclamações dos condutores de veículos”. *Diário da Manhã*, 10 e 11/5/1932.

órgão tornara-se “propriedade de três ou quatro dos maiores proprietários de veículos”. A razão disso é que, segundo seus estatutos, os votos eram contados conforme a quantidade de autos de cada um de seus membros, tornando a União de Transportes a “senhora absoluta do Centro”.²⁸

Essas transformações na indústria dos transportes e na composição social dos donos de veículos colocaram em xeque a força dos carroceiros. Sua lamentável fragilidade fica patente na greve de setembro de 1934, quando a categoria reivindicou, entre outros pontos, a “distribuição eqüitativa do trabalho entre cocheiros e chauffeurs”.²⁹ Essa era a primeira paralisação dos carroceiros desde 1919, ao menos com ativa participação de seu sindicato, mas os resultados foram nulos. Na conjuntura grevista de 1934-1935, os comunistas tiveram grande ascendência no sindicato, um dos mais cobiçados por eles, mas a categoria já estava longe de ter a mesma importância profissional e sindical que desfrutara desde o final do século passado.

Trabalhadores em café

Os trabalhadores em café (ensacadores e carregadores) tinham vários pontos em comum com os carroceiros. Em primeiro lugar, o processo de embarque do produto colocava-os em estreita proximidade, uma vez que o café chegava e saía dos armazéns pelas mãos dos carroceiros. Esse contato fortalecia os laços de solidariedade entre ambas as categorias. Segundo, os trabalhadores em café eram invariavelmente apontados como a categoria melhor remunerada na cidade, sobretudo porque recebia salário por produção. Terceiro, as correntes que faziam oposição ao sindicato também argumentavam que essa “condição privilegiada” os tornava alheios aos problemas de outras categorias e refratários a movimentos que ultrapassassem seus interesses corporativos. Quarto, seu sindicato também era tido ao longo dos anos 1920 como a organização melhor estruturada em termos assistenciais, o que lhe rendia a maior taxa de sindicalização na cidade (em 1926, do total de 2.700

²⁷ “O Centro dos Proprietários de Veículos”. *Diário da Manhã*, 25/1/1932.

²⁸ “A eleição do Centro dos Proprietários de Veículos”. *Diário da Manhã*, 9/1/1934.

²⁹ “Declarou-se hoje nova greve”. *Jornal da Noite*, 25/7/1934.

trabalhadores, 1.300 estavam filiados ao sindicato).³⁰ Quinto, a Sociedade dos Trabalhadores em Café foi a que, ao lado do sindicato dos carroceiros, revelou maior sobrevivência organizativa e associativa no entreguerras, para o que certamente contou com a tolerância das forças repressivas face à sua “atuação pacífica”, antigrevista e, sobretudo, à enorme paciência em infindáveis negociações com o patronato.

A Sociedade dos Trabalhadores em Café, fundada em 27 de julho de 1919, foi o sindicato que agiu mais estreitamente em conformidade com os “limites da ordem e do direito” na conjuntura grevista de 1919 e 1920. A Sociedade era a única organização operária de Santos naqueles anos que se encontrava “constituída em pessoa jurídica”, com seus estatutos registrados em cartório, obedecendo aos preceitos legais. De acordo com seus estatutos, a orientação da Sociedade era abertamente contrária aos princípios norteadores do sindicalismo de ação direta. Admitia e reivindicava a intervenção de mediadores em “quaisquer dúvidas ou controvérsias” e privilegiava mais os fins do que os meios utilizados nos conflitos. Assim, com o objetivo de “*regulamentar e melhorar as condições de trabalho*”, era lícito “*empregar todos os meios necessários (...), recorrendo às autoridades e tribunais quando se tornar necessário*”.³¹ O sindicato previa ainda a prestação de serviços de beneficência aos associados, fornecendo auxílio pecuniário aos enfermos e despesas com funerais.

Apesar de se proclamar beneficente, a Sociedade definia-se como entidade de resistência, devendo “criar um fundo de defesa da classe, e por ele manter a resistência das greves declaradas na afirmação dos direitos da mesma”. Ao contrário da União dos Estivadores, acusada de pautar-se no mais “estrito corporativismo”, a Sociedade dos Trabalhadores em Café objetivava “estreitar, por meios do seu alcance, a solidariedade com as demais classes congêneres já organizadas”.

Ao menos em um aspecto a organização defendia um princípio caro ao sindicalismo revolucionário: lutar pelo “desenvolvimento moral, material e intelectual da classe”. Podemos supor que tal princípio foi

³⁰ Oliveira, João Freire de. “A situação sindical em Santos”. *O Solidário*, 25/22/1926.

³¹ “Sociedade dos Trabalhadores em Café”. *Gazeta do Povo*, 28/8/1919 [grifos meus].

inscrito nos estatutos por pressão dos militantes de ação direta, mas atividades voltadas à educação dos trabalhadores durante a Primeira República figuravam na maior parte dos estatutos dos sindicatos.³² Assim, a Sociedade deveria se encarregar de

“criar aulas de instrução primária, uma biblioteca instrutiva, promover conferências e preleções que interessem à classe e auxiliar um jornal de propaganda a bem dos interesses da mesma quando os recursos pecuniários e a conveniência o permitam”.

Por fim, cabia-lhe “comemorar solenemente” todos os anos a data de sua fundação e o Primeiro de Maio.³³

Os militantes do sindicalismo de ação direta receberam com entusiasmo a nova organização dos trabalhadores em café, estando presente no dia de sua inauguração o anarquista João Perdigão, discursando ao lado do “proecto advogado” da Sociedade, Fernandes Coelho, que aconselhava “o respeito à lei e à prudência”.³⁴ Mas *A Plebe* ressaltou que,

“apesar dos aplausos que merece a classe que ora desperta para a luta, (...) ela estaria mesmo à altura da consciência do seu tempo, se tivesse prescindido aos burgueses intrometidos que em casos tais... fazem a sua miraculosa aparição.”

Assim, aconselhava: “Companheiros do café! Fora com os medalhões metidos, sejam eles quais forem! E, quanto ao resto, avantel”.³⁵

Mas contrariando essa exortação do jornal, o sindicato revelaria enorme paciência diante da morosidade com que patrões e Associação Comercial trataram as reivindicações da categoria. Antes da fundação da Sociedade, os ensacadores fizeram uma greve de 12 dias em maio de 1919, reivindicando o restabelecimento da tabela salarial de 1913, mas somente

³² Cf. Batalha, Batalha, Cláudio H. de Moraes. *Le syndicalisme 'amarelo' à Rio de Janeiro (1906-1930)*. Paris, Université de Paris I, 1986, (tese de doutorado), p. 101.

³³ “Sociedade dos Trabalhadores em Café”, *op. cit.*

³⁴ *Ibid.*, 29/8/1919.

³⁵ “Sociedade dos Trabalhadores em Café”. *A Plebe*, 2/10/1919.

duas companhias concordaram com o pedido; as maiores firmas do ramo (Companhia Paulista e Companhia Central de Armazéns Gerais) demitiram seus empregados e enviaram à CDS uma “lista negra”.³⁶ Depois da formação do sindicato, a categoria passou vários anos sem deflagrar qualquer movimento grevista.

No final de setembro de 1919, a Sociedade lançou uma campanha salarial, pedindo “com todo respeito e acatamento” a intervenção da Associação Comercial, “esse benemérito instituto”. O sindicato lembrava que, de todas as categorias, apenas os trabalhadores em café ainda não haviam feito qualquer reivindicação, “esperando que os dignos patrões espontaneamente reconhecessem as necessidades” dos trabalhadores, que recebiam os mesmos vencimentos auferidos em 1911 e 1912. Por fim, fiel à sua orientação claramente colaboracionista, o ofício advertia que o sindicato tinha por finalidade “evitar os maus fermentos que ultimamente perturbam a vida das classes operárias, e por isso procura ser calma e serena mediadora entre patrões e trabalhadores”.³⁷

Mas apenas sete meses depois, em abril de 1920, a ACS deu resolução ao pedido. Alegando ser “a classe mais bem remunerada de Santos”, negava-se a aumentar os salários dos trabalhadores em café e aconselhava-os a aguardarem a superação de uma lamentável mas passageira safra.³⁸ Mas lamentável também passou a ser a situação do sindicato. Em 1921, uma “comissão organizadora da nova diretoria” lembrou que, depois dessa resposta patronal, a Sociedade tinha definhado, sendo “levantada por quatro companheiros”.³⁹

Passamos a verificar uma maior atuação de militantes libertários no seio do sindicato, organizando conferências em prol do “desenvolvimento moral, intelectual e material da classe”, como a realizada por Antônio Canelas, e colaborando com a iniciativa da publicação do jornal *A Vanguarda*, “arma anarquista contra a imprensa mercenária”.⁴⁰

³⁶ *Gazeta do Povo*, 14/5 e 2/6/1919.

³⁷ “O movimento operário”. *Gazeta do Povo*, 30/9/1919.

³⁸ “Sociedade dos Trabalhadores em Café”. *A Tribuna*, 5/5/1920.

³⁹ “Aos trabalhadoras em café”. *Gazeta do Povo*, 21/5/1921; “Sociedade dos Trabalhadores em Café”. *Comércio de Santos*, 14/7/1921.

⁴⁰ “Sociedade dos Trabalhadores em Café”. *Gazeta do Povo*, 5/6, 3/7 e 17/8/1920; “Em Santos”. *A Plebe*, 13 e 20/11/1920.

Entretanto, a orientação da Sociedade nada tinha de anarquista, pois reiterava que seu principal objetivo era o desenvolvimento dos trabalhadores “dentro da ordem e do direito”. E pela primeira vez encontramos no sindicalismo amarelo do período a defesa da participação de operários na política, concitando-os a se apresentarem como candidatos a cargos legislativos. Assim, a Sociedade pregava a instrução de seus associados para que pudessem “defender seus direitos e ter representantes de verdade nas municipalidades e no governo legislativo tanto estadual como federal”.⁴¹

Apesar de sua característica mais “politizada”, a diretoria de 1920 também se mostraria muito paciente com a postura inflexível dos patrões e da Associação. Apenas em novembro de 1920 a Sociedade enviou à Associação Comercial, às casas comissárias e às companhias de armazéns gerais o mesmo pedido feito em setembro do ano anterior.⁴² Finalmente, quinze meses depois do envio do primeiro ofício à ACS, os trabalhadores tiveram seus salários majorados em 20%.⁴³

Entretanto, conforme afirmou a referida “comissão organizadora da nova diretoria”, logo a seguir a esse aumento,

“uma parte dos camaradas, vendo-se servida por essa ninharia, abandonou por completo a associação, outros não procuraram associar-se, continuando sempre no caminho dos ‘amarelos’”.

A comissão pediu, então, que os trabalhadores se associassem e participassem da eleição da nova diretoria para 1921-1922. Ganhou novamente a chapa liderada por Antônio Duarte, que ficou por mais um ano no cargo de presidente,⁴⁴ figurando como segundo secretário ainda em 1923. Nesse ano, a entidade aderiu ao “sindicalismo cooperativista”, corrente dos amarelos que pretendia forçar o governo Artur Bernardes a

⁴¹ “Sociedade dos Trabalhadores em Café”. *Gazeta do Povo*, 10/1/1921.

⁴² “Manifesto”. *Gazeta do Povo*, 12/11/1920; “A Plebe em Santos”. *A Plebe*, 13/11/1920; “Sociedade dos Trabalhadores em Café”. *A Tribuna*, 13/11/1920.

⁴³ “Sociedade dos Trabalhadores em Café”. *Gazeta do Povo*, 10/1/1921; “Aos Trabalhadores em Café”. *Gazeta do Povo*, 21/5/1921.

⁴⁴ “Sociedade dos Trabalhadores em Café”. *Comércio de Santos*, 14/7/1921.

conceder subvenções às sociedades cooperativas (de consumo, produção, construção, trabalho, seguro e previdência).⁴⁵

A campanha salarial de 1924 e 1925 começaria a abalar, porém, os alicerces do sindicalismo amarelo entre os trabalhadores em café. Diante do aumento do custo de vida e da redução da entrada de café na cidade, a categoria reivindicou aumento de 50% em seus vencimentos. Mas reunidos na Associação Comercial, por 137 votos contra apenas um, os patrões rejeitaram o pedido.⁴⁶ No ano seguinte, em resposta à negativa da ACS à mesma reivindicação, a maioria dos trabalhadores decretou paralisação geral nos serviços dos armazéns. A direção do sindicato foi vencida em sua busca de uma “fórmula conciliatória” e entregou as chaves da Sociedade ao delegado de polícia, declarando ser “contrária à greve no momento que atravessamos”.⁴⁷

Apesar da solidariedade dos carroceiros e da coesão dos grevistas durante 18 dias de paralisação na maioria das firmas de comissários e exportadores de café, o movimento fracassou em seus intentos reivindicativos diante da atitude inflexível dos patrões. Levaram o movimento a nocaute a contratação de inúmeros fura-greves (chegou-se a mencionar 1.500 trabalhadores trazidos do Rio de Janeiro e do interior do Estado de São Paulo), a demissão de muitos grevistas, a volta ao trabalho por parte dos que temiam o desemprego e a repressão.⁴⁸

Apesar das semelhanças entre trabalhadores em café e carroceiros, era no campo patronal que havia uma visível diferença entre ambos. Ao contrário dos carroceiros que contavam com a clara divisão

⁴⁵ “Vida proletária”. *Comércio de Santos*, 20/5/1923. Sobre o cooperativismo, cf. Batalha, *op. cit.*, pp. 336-40 e Gomes, Angela de Castro. *A invenção do trabalhismo*. Rio de Janeiro, Vértice/IUPERJ, 1988, pp.159-68. No Rio de Janeiro o cooperativismo teve alguma efetividade no movimento sindical e contou com o apoio dos comunistas. Em Santos, durante o Primeiro Congresso Regional do partido, foi aprovada a tese sobre o cooperativismo, encarado como um “meio de arregimentação e propaganda marxista”, pois o trabalhador tenderia a procurar os sindicatos movidos por “interesses imediatos”. “Cooperativismo”. *Comércio de Santos*, 9/3/1926.

⁴⁶ “Os trabalhadores em café querem aumento”. *Gazeta do Povo*, 22/1/1924; “A Sociedade dos Trabalhadores em Café”. *Comércio de Santos*, 24/2/1924.

⁴⁷ “Trabalhadores em greve”. *Comércio de Santos*, 10/5/1925; “Greve dos ensacadores de café”. *A Tribuna*, 10/5/1925.

⁴⁸ “Aos trabalhadores em café”. *Gazeta do Povo*, 15/5/1925; “A greve dos trabalhadores em café”; “A greve dos ensacadores”. *A Tribuna*, 15 e 27/5/1925; “Greve dos ensacadores”; “Declarações”. *Comércio de Santos*, 17, 20 e 28/5/1925.

entre pequenos e grandes proprietários de carroças, os comissários e exportadores de café, donos de mais de uma centena de firmas no setor, encontravam-se solidamente entrincheirados na Associação Comercial de Santos contra os interesses e as reivindicações de seus empregados. A inflexibilidade patronal e a postura (no mínimo) amplamente colaboracionista do sindicato levaram a uma divisão entre direção e bases operárias, o que nunca houve claramente entre os carroceiros.

Tal divisão evidencia-se na forma com que uma comissão de trabalhadores conduziu a greve de 1925 depois que a direção do sindicato abandonou o movimento. Ao apelo da ACS para que os trabalhadores voltassem ao serviço a fim de que as negociações fossem recomeçadas, a Comissão endossou a posição dos grevistas, que se negavam a encerrar o movimento sem antes conhecer as bases de um eventual acordo. Quando a Associação ameaçou com demissões, a Comissão defendeu a continuidade da greve, decidida pela maioria dos trabalhadores, declarando que a categoria não reconhecia a existência de patrões naquele momento, pois só os tinham "aqueles que trabalham".⁴⁹

Os membros dessa Comissão pareciam gozar de legitimidade entre os trabalhadores, pois alguns deles estiveram à frente do sindicato entre 1927 e 1929, notabilizando-se Levino Cardoso de Araújo e Antônio Fernandes, eleitos presidentes da Sociedade naqueles anos.⁵⁰ Durante suas gestões, o sindicato entrava na órbita dos comunistas, embora tenhamos indícios de que nele já se fazia sentir a influência dos ativistas do PCB desde 1925, ou seja, pouco depois da greve. Em setembro daquele ano, a Sociedade dos Trabalhadores em Café "foi advertida" pela delegacia em razão de sua campanha em apoio à Coligação Operária, organização criada pelo partido.⁵¹ Em 1926, somente a Sociedade atendeu ao pedido dos comunistas para que fosse comemorado o aniversário da Revolução Russa e distribuído o jornal "7 de Novembro", editado pelo Comitê de Zona

⁴⁹ "A Sociedade dos Trabalhadores em Café". *Comércio de Santos*, 12, 13 e 15/5/1925; "A greve dos trabalhadores em café". *A Tribuna*, 15/5/1925.

⁵⁰ "Sociedade dos Trabalhadores em Café"; "Vida operária". *Praça de Santos*, 25/10/1927, 23/8/1928 e 14/5/1929.

⁵¹ "Reunião proibida"; "Coligação Operária". *Comércio de Santos*, 10 e 11/9/1925.

do PCB.⁵² No ano seguinte, contando com amplo apoio desse partido, a categoria aumentou o horário de almoço em 30 minutos, tendo sido a única a conquistar essa antiga reivindicação, permitindo aos operários “almoçar em família, abandonando o impróprio sistema de o fazer em plena via pública”, transformada em “verdadeiro restaurante”.⁵³ Mas somente em 1928 e 1929 a Sociedade encontrava-se mais próxima da militância comunista, constituindo-se em uma das bases organizativas da Coligação Operária, pela qual concorreu a vereador Antônio Fernandes, presidente do sindicato.⁵⁴

Porém, os trabalhadores em café foram os mais atingidos pela longa falta de trabalho que se arrastou da crise de 1929 a 1933, contribuindo para banir completamente a atuação dos comunistas entre a categoria naquele período, como voltaremos a verificar. Mesmo depois, em 1934 e 1935, quando os militantes do PCB passaram a ter maior influência no movimento sindical santista, eles não conseguiram exercer qualquer poder na Sociedade dos Trabalhadores em Café.⁵⁵

Em 1932, a Federação Sindical de Santos, organizada pelos comunistas, acusavam esses trabalhadores de estarem “enfronhados no pacifismo do Departamento do Trabalho”.⁵⁶ Essa referência não deixava de fazer sentido diante do empenho do Departamento do Trabalho em atender às demandas dos carregadores e ensacadores de café para minimizar os efeitos do desemprego. Essa questão nos ajuda a compreender a aproximação da Sociedade em relação ao governo no pós-1930.

Do mesmo modo que os estivadores, desde o início de 1931, a categoria passou a lutar pelo *closed shop* e pela “rigorosa fiscalização” do processo de trabalho por meio de uma instituição organizada pelo sindicato e também denominada “Departamento de Trabalho”. A Sociedade

⁵² Arquivo Edgard Leuenroth. Arquivos da Internacional Comunista em Moscou [AICM]. Seção de Informação do CC do PCB. *A comemoração do 7 de Novembro no Brasil*. Rio de Janeiro, 30/11/1926, microfilme, rolo 3.

⁵³ “Associação Comercial”. *Comércio de Santos*, 27/4 e 5/5/1927.

⁵⁴ “Sociedade dos Trabalhadores em Café”. *Praça de Santos*, 31/1/1928.

⁵⁵ Em 1935, informantes do Deops registravam apenas que Antônio Fernandes e Juvenal Moreira da Silva, ambos ensacadores, eram secretários de duas células comunistas. Arquivo do Estado de São Paulo [Aesp]. Setor Deops. Gabinete de Investigações. Informe reservado, s.d. *Prontuário 561*, vol. 5.

⁵⁶ “Federação Sindical de Santos”. *Diário da Manhã*, 21/12/1932.

pretendia encaminhar para os ternos de ensaque e embarque do café apenas os trabalhadores e desempregados cadastrados em um livro de registros “a fim de manter uma perfeita e eqüitativa distribuição de serviço”. Para assegurar tal objetivo, cada terno deveria nomear um fiscal auxiliar e, em cada estabelecimento, haveria um fiscal-geral com a incumbência de notificar o sindicato sobre o desrespeito à escalação da mão-de-obra e “as anormalidades verificadas nos locais de trabalho”.

Entretanto, a Associação Comercial de Santos se opôs a essas pretensões, alegando serem somente possíveis “depois de implantado o regime comunista”. Em outros termos, segundo os empregadores, a Sociedade desejava “subverter toda a ordem social estabelecida” e, assim, “anular completamente a autoridade dos patrões” na medida em que as atribuições dos fiscais eram “evidentemente da alçada do patronato, pois não é razoável que uma pessoa inverta o seu capital numa determinada empresa e seja administrada por assalariados”.⁵⁷ Assim como Guilherme Guinle se referiu às pretensões dos estivadores, o disparate seria a existência de operários sem patrões em pleno capitalismo.

O caso foi encaminhado à apreciação de Lobato Heitor Valle, ex-redator do jornal *A Praça de Santos* e chefe do Departamento Estadual do Trabalho. Contrariando os argumentos da ACS, ele afirmou que “os trabalhadores em café eram homens ordeiros e bem intencionados que não pretendiam anular a autoridade dos patrões”, mas apenas reduzir os efeitos da duradoura crise de trabalho. Valle apresentou um outro projeto que foi aceito pela Sociedade dos Trabalhadores em Café.⁵⁸

O Departamento de Trabalho do sindicato passou a funcionar desde 1931.⁵⁹ No ano seguinte, segundo o próprio sindicato, a diretoria da ACS pediu que ele melhor organizasse seu quadro de associados para facilitar “a equânime distribuição dos serviços de café”.⁶⁰ Entretanto, a Associação parecia colocar obstáculos à sindicalização da categoria,

⁵⁷ “Nós não estamos no regime comunista”. *Praça de Santos*, 6/3/1931.

⁵⁸ Valle, Lobato H. “Sociedade dos Trabalhadores em Café”. *Praça de Santos*, 17/3/1931.

⁵⁹ Durante esse ano, a Sociedade despendeu a cifra de 1:265\$800 com o serviço de alocação de mão de obra. “Sociedade dos Trabalhadores em Café”. *Diário da Manhã*, 19/4/1932.

⁶⁰ “Pela equânime distribuição dos serviços de café”. *Diário da Manhã*, 26/10/1932.

medida imprescindível para o controle do mercado do trabalho pela Sociedade. Em dezembro de 1932, após entendimentos com os patrões, o delegado de Polícia “conseguiu que se objetivasse o velho sonho [dos operários] e remediasse a ‘chomage’ criadora de desalento e miséria”. Em outros termos, a ACS permitiu ao sindicato o livre “aliciamento de associados” fora do horário de trabalho nos armazéns de café.⁶¹

Tal conquista, porém, parece não ter vigorado por muito tempo. Ao final de 1933, a crise no setor atingia um de seus níveis mais elevados, levando ao fechamento de várias casas comissárias.⁶² Não apenas desaparece qualquer notícia sobre um eventual controle do mercado de trabalho pelo sindicato, como também sobre qualquer mobilização da categoria, completamente alheia aos movimentos grevistas de 1934 e 1935.

Os carroceiros e os trabalhadores em café, como foi assinalado, constituíram as únicas categorias que contaram com sindicatos relativamente bem implantados ao longo dos anos 1920 na cidade, sobretudo se comparados com outras organizações operárias marcadas pela instabilidade associativa. Seus sindicatos sobreviveram à repressão de 1919 e 1920 e permaneceram existindo nos primeiros anos da década de 1930. E ao lado dos estivadores e dos operários da Companhia Docas, formaram importante suporte de apoio ao Governo Provisório Revolucionário no imediato pós-1930.

Antes de destrinçar os fatores que levaram a esse alinhamento, cabe verificar o impacto causado pela crise de 1929 e pela revolução de 1930 entre os trabalhadores vinculados ao transporte portuário.

2. “*Década infame*” e “*Castelos dos Burgos*” em chamas

A década de 1920 foi um período de novos desafios para os trabalhadores e de ensaios no sentido de um novo padrão de relacionamento do governo e dos patrões com o movimento operário. A crise de 1929, por sua vez, parecia ser o coroamento de um longo processo de frustração e humilhação coletivas. Em um breve balanço, vimos que a

⁶¹ “Uma velha aspiração dos trabalhadores em café”. *Diário da Manhã*, 31/12/1932.

⁶² “Cresce o número de desempregados”. *Jornal da Noite*, 14/12/1933.

condução de carroças era uma profissão em franco definhamento em razão da modernização da indústria do transporte terrestre de cargas, colocando em xeque uma relativa posição confortável por parte do sindicato em relação à própria categoria e aos empregadores de pequeno porte. O resultado desse processo foi a crescente fragilidade do poder de barganha dos carroceiros.

Embora não vivessem um momento de extinção profissional e não tivessem se alinhado com o sindicalismo amarelo, de modo semelhante aos carroceiros, os trabalhadores da construção civil se viram confrontados com a ampliação do poder dos engenheiros-construtores que também redefiniram antigos padrões de relacionamento dos operários com os pequenos empresários e empreiteiros da indústria da construção, levando a categoria à perda da centralidade que ocupara por muitos anos no interior do movimento operário.

Os estivadores experimentaram a frustração de não conseguir controlar o mercado de trabalho diante do avassalador rolo compressor da Companhia Docas em seu afã monopolista de exercer o domínio completo das operações portuárias. O “sindicalismo pragmático” da categoria, destinado em parte à auto-preservação face aos avanços tentaculares da CDS, durou pouco tempo (1923-1926) e não logrou exercer o *closed shop*.

Os empregados da Companhia Docas amargaram longos anos de desorganização, ausência quase total de mobilizações coletivas, vigilância da empresa aos passos dos militantes, deterioração das condições de vida e trabalho e constante medo do desemprego. Não foi sem razão que, em 1924, o cônsul dos Estados Unidos manifestou seu estranhamento com as seguintes palavras:

“sob tais condições, é surpreendente que uma séria greve contra a Companhia Docas de Santos não tenha ocorrido ainda, e se não fosse pelas medidas conciliatórias adotadas pelo superintendente da Companhia, em cooperação com o delegado de Polícia, uma paralisação teria sido inevitável”.⁶³

⁶³ National Archives II/Washington. Department of State. Goforth, Herndon W. “Labor Difficulties on the Wharves at Santos, Brazil”, 18 de janeiro de 1924.

De fato, a CDS fez algumas alterações em sua irrestrita política de inflexibilidade diante das reivindicações dos trabalhadores, buscando saídas conciliatórias com seus empregados. O superintendente da empresa, o coronel Cândido Gomes, ganhou fama de negociador generoso, sensível às demandas operárias, redigindo à diretoria da CDS pareceres favoráveis à melhoria das condições salariais.⁶⁴ Entretanto, a empresa não abandonou sua tradicional fama de “Bastilha dos trabalhadores”, impedindo que estes reerguessem seu sindicato e, quando o tentaram em 1929, muitos foram presos.⁶⁵ Consta que a CDS contava com os serviços de uma Linha de Tiro, uma organização militar que tinha um Gabinete de Identificação, polícia secreta e serviço de espionagem para seguir os passos de seus operários, em conexão com a Delegacia de Ordem Política e Social.⁶⁶

Os trabalhadores em café, por fim, tiveram sempre pela frente a forte indisposição dos patrões às suas demandas, encontrando-se estes solidamente entrincheirados na Associação Comercial que, em nome de uma suposta intermediação conciliatória entre capital e trabalho, favoreceu a intransigência patronal, sempre acompanhada pelo expediente de substituir grevistas com a contratação de novos trabalhadores.

Os anos 1920 foram, portanto, para os trabalhadores em geral uma “década infame”, que sepultou muitas esperanças alimentadas no imediato pós-guerra. Repressão, exílio e ameaças de deportação, constante medo do desemprego, desesperança, precária organização operária, perseguições em épocas de eleição, perda de direitos, ausência de valorização da dignidade dos trabalhadores, restrição no acesso aos espaços públicos imposta pelo estado de sítio e pelo medo da polícia formaram um quadro de angústia e humilhação coletivas.⁶⁷ A crise de

⁶⁴ Isso ocorreu, particularmente, em 1925, quando uma comissão de operários manifestou, com palavras generosas, sua gratidão a Cândido Gomes por ter intermediado de forma satisfatória as negociações em torno de uma pauta de reivindicações. Codesp. Museu do Porto. Ofício enviado a Ismael de Souza, 30/4/1925; Ofício 359 de Cândido Gomes a Ismael de Souza, 19/6/1925.

⁶⁵ Oliveira, João Freire. “Vida Operária”. *Praça de Santos*, 6/3/1929.

⁶⁶ “A vida dos operários nas Docas de Santos”. *Praça de Santos*, 21/3/1929.

⁶⁷ Sobre a noção de “década infame” para caracterizar os anos 1930 na Argentina e explicar a formação de uma base social de apoio ao peronismo, cf. James, Daniel. *Resistance and integration: peronism and working class, 1946-1976*. New York, Cambridge University Press, 1988, capítulo 1.

1929, com seu cortejo de desempregados, deu acabamento a esse acizentado quadro de frustrações.

Assim, na cidade do “porto do café”, a crise foi vivida em clima de elevada temperatura. Se acompanharmos a imprensa local e fizermos um esforço de imaginação sobre o que retinha a atenção de trabalhadores e militantes que liam as notícias diárias, particularmente da *Praça de Santos*, jornal que abria suas páginas ao movimento operário desde 1927, poderemos identificar algumas matérias que talvez soassem alarmistas e atingissem muitos trabalhadores a quente.

Iniciada a crise, em outubro, a Associação Comercial, o “quartel general” da burguesia ligada aos negócios do café na cidade, declarou-se em assembléia permanente ao considerar que “reina verdadeiro pânico nos círculos financeiros e econômicos.”⁶⁸ Talvez parecesse estranho ou inédito para muitos trabalhadores a “triste e deplorável” divisão interna no interior de uma organização que sempre criou sobre si uma imagem de soberba e inquebrantável unidade. As posições diante da crise eram as mais diversas e, sentindo-se desprestigiada pela maioria dos associados, a diretoria da entidade pedia a renúncia coletiva de seus membros.⁶⁹

Com os negócios do café completamente paralisados, os bancos não arriscavam-se a socorrer o comércio, enquanto a Associação pedia-lhes, desesperadamente, prorrogação dos vencimentos de títulos e contratos por 90 dias.⁷⁰ Os comissários de café, pela primeira vez, faziam *meetings* improvisados em plena Rua XV de Novembro, exibindo documentos que os isentassem de culpa e demonstrassem quais seriam os “verdadeiros responsáveis pela situação gravíssima que atravessa a praça.”⁷¹

A crise pode ser mensurada pela reduzida freqüência de espectadores nos cinemas, pelas inúmeras casas e cômodos que “pediam por inquilino” e pelos milhares de diaristas da Companhia

⁶⁸ “Continua alarmante a insolúvel crise do café”. *Praça de Santos*, 11/10/1929.

⁶⁹ “A situação da praça é de absoluta gravidade”. *Praça de Santos*, 12/10/1929.

⁷⁰ “O que resolveu a assembléia geral da Associação Comercial de Santos”. *Praça de Santos*, 31/10/1929.

⁷¹ “A situação da praça”. *Praça de Santos*, 26/10/1929.

Docas mantidos no emprego com tarefas e salários reduzidos pela metade.⁷² Diante desse quadro, nada podia atizar mais a ira popular que os açambarcamentos, levados a efeito pelos “aproveitadores da situação” que retinham os gêneros de primeira necessidade para provocar alta nos preços.⁷³

Talvez muitos comunistas acreditassem estar vendo a “República do Café” terminar de cavar sua própria cova. Mas para muitos dos que não partilhavam do catastrofismo dos adeptos do “terceiro período” da Internacional Comunista, os coveiros da “civilização do café” eram identificados com os revolucionários da Aliança Liberal, em torno dos quais, “uma boa parte dos trabalhadores nutriam uma ilusão com relação à mudança do poder, da oligarquia cafeeira para a burguesia liberal”.⁷⁴

Se as notícias relativas à crise do café eram acompanhadas sob o signo do medo, os boatos sobre o teatro de operações revolucionário eram recebidos e propalados sob o signo da esperança. Mas para dar cobro à “boataria” reinante na cidade, o delegado regional intimou o jornal *Praça de Santos*, o maior entusiasta da causa levantada pela Aliança Liberal, “a se abster da publicação de toda notícia referente à Revolução e às idéias revolucionárias em geral”.⁷⁵ Foram ordenadas ainda as seguintes medidas: apreensão de todas as estações radiofônicas em funcionamento, proibição do uso de aparelhos de rádio e prisão de pessoas encontradas “comentando fatos que se prendem ao movimento sedicioso ou que se entretenham em dar curso a boatos tendenciosos”.⁷⁶

Entretanto, o que podemos chamar de “Gazeta Marítima” fazia circular notícias e boatos, ecos distorcidos dos acontecimentos revolucionários. As estações de rádio, postas em funcionamento pelos

⁷² “A crise e o seu índice mais verdadeiro”; “O preço dos aluguéis e a crise de inquilinos”; “A falta de trabalho”. *Praça de Santos*, 5 e 25/11 e 23/12/1929.

⁷³ “Os aproveitadores da situação”. *Gazeta do Povo*, 7, 8 e 9/10/1930; “Os gêneros alimentícios e a exploração”. *Gazeta do Povo*, 9/10/1929.

⁷⁴ Depoimento de Leonardo Roitmann ao Centro de Memória Sindical de São Paulo, em 30/8/1980, p. 4.

⁷⁵ “A ‘Praça de Santos’ e a polícia”. *Praça de Santos*, 9/8/1930.

⁷⁶ “Medidas enérgicas da polícia de Santos”. *Gazeta do Povo*, 8/10/1930; *Praça de Santos*, 9/10/1930.

revoltosos, eram captadas pelos vapores, como “no caso do ‘Arlanza’ (...), convencido de que Santos fora destruído após formidável bombardeio, tendo caído em poder dos sediciosos!” As notícias chegavam também “por intermédio dos jornais argentinos, justamente de onde os rádios [as] transmitem”.⁷⁷

Mas as forças de apoio à legalidade também dispunham de fontes de informação e meios para intervir nos acontecimentos. A estação radiotelegráfica do rebocador “São Paulo”, da CDS, “punha os seus diretores, cada dia, cada hora, ao par da situação desesperadora do governo”. O inspetor da empresa, Ismael de Souza, teria travado entendimentos com os comandantes da 2ª Região Militar para lhes apresentar empregados da empresa que deveriam ingressar nos “batalhões patrióticos”.⁷⁸ A Associação Comercial fez ampla consulta às casas comerciais para saber se concordavam em licenciar seus empregados para o serviço militar, com o que 117 firmas teriam se posicionado favoravelmente.⁷⁹ Em um momento de agudo desemprego, talvez não tenham sido poucos os que se inscreveram na Legião Santista, recebendo fardas, armamento e vencimentos.⁸⁰

Enquanto diferentes grupos se posicionavam por uma ou outra facção, no dia 24 de outubro, às 9 horas da manhã, os marinheiros do “Bagé” sintonizaram um rádio em alto mar e, assim que o vapor atracou no cais, espalharam imediatamente a notícia de que Washington Luís havia sido deposto e que a revolução triunfara. A cidade logo começou a movimentar-se: jornalistas corriam à delegacia regional em busca de informações, populares aglomeravam-se nas ruas e corriam boatos de que a cadeia seria tomada de assalto.

Os tumultos tomaram conta das ruas quando, por volta das 13 horas, foram confirmadas as informações sobre os êxitos revolucionários e logo depois que autoridades e policiais abandonaram seus postos. Os alvos dos ataques da multidão enfurecida e, ao mesmo tempo esfuziante, não eram aleatórios,

⁷⁷ “A origem dos boatos”. *Gazeta do Povo*, 14/10/1930.

⁷⁸ “A atitude criminosa da Companhia Docas de Santos”. *Praça de Santos*, 18/12/1930.

⁷⁹ “Associação Comercial de Santos”. *Praça de Santos*, 16, 17 e 19/10/1930.

⁸⁰ “A Legião Santista”. *Gazeta do Povo*, 9/10/1930.

miragens de uma massa cega, desesperada e sedenta de indiscriminada vingança popular. Eram, ao contrário, bastante precisos e dotados de grande significado: todos simbolizavam pessoas e instituições associadas à “oligarquia do café”.

O primeiro alvo foi o assim denominado “Diário Oficial” dos poderes constituídos da municipalidade, ou seja, o jornal *A Tribuna*, que ardeu em chamas. Depois de incendiado o “Castelo do Burgo”, como em verso o espanhol Perez Ricón se referiu ao jornal, “o povo em massa” se dirigiu à Central de Polícia onde “grita e viva, protesta, quer a bandeira brasileira” e exige a presença do inspetor “Flora, o carrasco”, que foge com o delegado e o subdelegado. Da Central todos se encaminharam para a casa do deputado Carvalhal Filho, chefe do PRP e “porta-voz da oligarquia cafeeira”. Sua residência foi incendiada, completamente destruída. Para resumir os ataques populares, foram empastelados e incendiados ainda os jornais *A Gazeta do Povo*⁸¹ e *Folha de Santos*, além da residência de Adelson Barreto, vereador e despachante aduaneiro na cidade. Por interferência de algumas lideranças revolucionárias locais, não foram depredados o edifício da Prefeitura e a residência de Ismael de Souza, inspetor da Companhia Docas.⁸² Embora a imprensa não tivesse noticiado, há registro de que as vítimas não foram apenas jornais e prédios; teria havido o assassinato de “um tal” Pedro Brito em frente ao jornal *A Tribuna*.⁸³

Um entusiasta da data “24 de Outubro” se referiu a “quatro ou cinco incêndios simbólicos”.⁸⁴ Mas além de “derrubar Bastilhas”, os trabalhadores se empenharam em atribuir novos significados a antigos símbolos do poder da Primeira República. Arrancaram as placas da avenida Washington Luís e da Rua do Rosário, na qual se

⁸¹ Note-se que, desde 1924, o jornal não pertencia mais a Cyrillo Freire e passou a fazer campanha sistemática contra o movimento operário local.

⁸² “As primeiras notícias chegadas a Santos”; “O governo civil desta cidade”. *Praça de Santos*, 25/10/1930; “Coluna popular” e Ricón, Horacio Perez. “O Castelo do Burgo”. *Praça de Santos*, 27/10/1930; “Santos e a vitória da Revolução”. *A Platéia*, 30/10/1930; Leonardo Roitmann, *op. cit.*, pp. 6-7.

⁸³ Palácio da Polícia de Santos. Setor de Protocolo. Ofício 179 do delegado regional de Polícia ao juiz de Direito da Vara Criminal, Santos, 11/11/1930.

⁸⁴ Jaguarão, Lucio. “24 de Outubro”. *Praça de Santos*, 27/10/1930.

concentravam os negócios e os corretores de café. De modo improvisado, os nomes dessas duas vias públicas foram substituídos, respectivamente, pelas “placas” Joaquim Távora, em homenagem ao “mártir da Revolução de 1924”, e João Pessoa, “mártir da Revolução de 30”. Dias depois, esse “gesto espontâneo” dos populares foi oficialmente reconhecido em cerimônia realizada na antiga Rua do Rosário, com direito a discursos que não deixavam de lembrar que a “revolução se devia ao povo”.⁸⁵

3. O “General Estivador”

Mais do que quaisquer outros segmentos do “povo”, os estivadores talvez tivessem se sentido os principais protagonistas dos acontecimentos ocorridos em Santos naquele 24 de outubro. A *Praça de Santos* e outros registros apontaram que grande parte da multidão era formada por estivadores e demais trabalhadores envolvidos no transporte portuário.⁸⁶ E entre eles logo despontaram dois nomes que serviriam como elo de ligação entre a categoria e as autoridades do Governo Provisório dentro e fora da cidade: Jovelino de Moraes Camargo e Raphael Correia de Oliveira.

O primeiro era um advogado detido pouco antes da vitória da Aliança Liberal por ter participado ativamente da revolução, aliciando em um sítio “reservistas para fins malévolos” e não poupando espaço na *Praça de Santos* para fazer “acirrado combate aos Poderes Constituídos da Nação”.⁸⁷ Na porta da redação desse jornal, Jovelino teria sido muito ovacionado por estivadores após ser libertado por intervenção dos advogados e políticos do Partido Democrático, Bruno Barbosa, Antônio Feliciano e Lincoln Feliciano.⁸⁸

⁸⁵ “Os incêndios e a ação do Corpo de Bombeiros”. “A imponente cerimônia da colocação da placa ‘Rua João Pessoa’ na antiga Rosário”. *Praça de Santos*, 25/10 e 16/11/1930.

⁸⁶ Leonardo Roitmann atribuiu a eles todos os acontecimentos de 24 de outubro em Santos. Roitmann, *op. cit.*, p. 7.

⁸⁷ Palácio da Polícia de Santos. Setor de Protocolo. Ofício 2.770 do delegado regional de Polícia, Aguinaldo de Góes, ao coronel Alberto Eduardo Baker. Santos, 21/10/1930.

⁸⁸ *Praça de Santos*, 26/10/1930.

O pernambucano Raphael Correa de Oliveira, primeiro jornalista a contatar Carlos Prestes em seu exílio na Bolívia, era diretor da *Praça de Santos*, tendo sido não apenas um entusiasta, como também um fervoroso militante da causa revolucionária. Depois da vitória da Aliança, Raphael foi secretário de Miguel Costa na Secretaria de Segurança Pública, estando muito próximo desse general, fazendo com ele inúmeras viagens a diversas cidades do Estado. Foi ainda redator de *O Tempo*, jornal que se declarava “órgão da Revolução”, e redator da sucursal de *O Estado de São Paulo*, um dos maiores difusores do miguelismo.⁸⁹

Um mês depois das ocorrências incendiárias na cidade, Jovelino e Raphael Correa abriam a sessão de uma assembléia preparatória de reorganização sindical de portuários e marítimos, com a participação de cerca de 300 trabalhadores. Desse encontro resultou o surgimento do Centro dos Estivadores de Santos, do qual Jovelino Júnior tornara-se advogado, e Correa o principal intérprete das aspirações da categoria junto a Miguel Costa.⁹⁰

Foi observado que, logo depois de fundado, o sindicato passou a lutar pelo *closed shop* e, simultaneamente, contra a Companhia Docas, que pretendia ter o monopólio da contratação da mão-de-obra na estiva. O clima de tensão vivido pelos trabalhadores, confrontados pela intimidação policial, levou o sindicato, talvez por intermédio de Jovelino e Raphael Correa, a solicitar a intervenção de Miguel Costa, então Secretário da Segurança Pública.

Depoimentos de operários, notas da imprensa e obras laudatórias ao general, redigidas algum tempo depois de 1930, informam que a sobrevivência e a força iniciais do Centro dos Estivadores se tornaram realidade porque Miguel Costa teria ido pessoalmente a Santos “não para meter o pau, mandar prender etc., mas justamente ao contrário, para garantir ao operariado o sagrado

⁸⁹ Borges, Vavy Pacheco. *Tenentismo e revolução brasileira*. São Paulo, Brasiliense, 1992, pp. 86-8.

⁹⁰ “Organização sindical dos estivadores”. *Praça de Santos*, 24/11/1930.

direito de reunião”.⁹¹ Segundo José Joaquim Santana, presidente do Centro de 1931 a 1932, “o General resolveu tudo largar, posições e comandos, para ficar no meio do povo”.⁹² Outros registros chegam a afirmar que o Centro teve suas portas fechadas pela polícia e reabertas por Miguel Costa, que teria ordenado ainda o ingresso dos trabalhadores nos navios.⁹³

Não podemos, contudo, aferir até que ponto tais registros fazem parte das loas de uma memória fantasiosa. O que a documentação coetânea àqueles agitados dias de dezembro permite afirmar é que, sem mencionar se o fez pessoalmente - o que parece bastante plausível -, Miguel Costa mandou “recolher imediatamente os soldados, impedindo, deste modo, a exaltação que começava a notar-se”.⁹⁴

Essa estrepitosa intervenção era possível graças ao acúmulo de poder que ele alcançou durante o Governo Provisório. Em razão dos altos cargos que havia ocupado no início do governo, Costa era “a figura política a concentrar maior poder no estado, o que o tornava deveras intimidante”.⁹⁵ Note-se ainda que, nos primeiros anos do governo, os tenentes alcançaram posição institucional privilegiada, constituindo-se em peça-chave no processo de reorganização do Estado, e exerceram grande influência sobre as demais forças revolucionárias dentro do aparelho estatal, jogando considerável peso na aproximação entre trabalhadores e governo.⁹⁶

A participação de Miguel Costa nos acontecimentos que conferiram poder aos estivadores se tornaria simbólica, sendo até hoje patrono do sindicato que, em 1957, deu-lhe a “carteira de sócio número 1, com o honroso título de General Estivador”, e encomendou

⁹¹ Comissão Constituinte das Comemorações do Centenário Natalício do General Miguel Costa. *Ligeiros traços da biografia do General Miguel Costa*, mimeo., s.d., p. 19 [agradeço ao Sindicato dos Estivadores de Santos por ter fornecido esse texto].

⁹² “A estiva de Santos, hoje como ontem, forma disciplinada e destemida ao lado de Miguel Costa”. *Diário da Manhã*, 19/3/1932.

⁹³ *A Tribuna*, 6/9/1959 apud Sarti, Ingrid. *O porto vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1981, p. 94.

⁹⁴ “Os serviços de estiva no porto de Santos”. *Praça de Santos*, 18/12/1930.

⁹⁵ Borges, *op. cit.*, p. 69.

⁹⁶ Dagnino, Evelina. *State and ideology: nationalism in Brazil, 1930-1945*, Stanford, PhD, 1988, p. 175.

um “busto de bronze fundido (...) num magnífico pedestal erigido logo na entrada do prédio social na Rua Eduardo Ferreira 69,”⁹⁷ que pode ser visto ainda hoje. No entanto, mais do que simbólica e restrita aos primeiros movimentos do sindicato, foi efetiva a participação do general na “questão da estiva”, mantendo estreitos contatos com os estivadores santistas até 1935, tornando-se, como vimos, pivô de inúmeros conflitos que marcaram com sangue a trajetória do Centro em seus primeiros anos de existência.

Verificamos ainda que, alegando fidelidade aos “princípios liberais da revolução”, o interventor do Estado de São Paulo, João Alberto, negou-se a reconhecer o controle do mercado de trabalho pelo Centro, firmando um contrato, em 1931, que favorecia os empregadores e a CDS. A memorável intervenção de Miguel Costa em favor dos estivadores parecia torná-lo um interlocutor mais apropriado. Alguns dias depois do acordo selado com a chancela de João Alberto, o general chegou a Santos, onde foi recebido “com entusiasmo impressionante” pelos estivadores que “mostraram com uma eloquência comovedora a sua simpatia e a sua admiração pelo chefe das vanguardas libertadoras”.

À noite, o sindicato promoveu uma grande passeata que se dirigiu à Rua João Pessoa, onde os trabalhadores “colocaram em todas as esquinas placas de esmalte com o nome do saudoso mártir da República Nova, mandadas fazer a expensas do Centro dos Estivadores”. Em comício improvisado, o advogado do Centro, Jovelino de Camargo, saudou Miguel Costa em nome de 1.735 estivadores filiados ao sindicato, afirmando na presença do general que “a Revolução marcha para a esquerda e nada a poderá deter”.⁹⁸ O estivador João Cabo Verde, por sua vez, apelou para que Miguel Costa olhasse “com interesse e carinho para as classes trabalhadoras.”⁹⁹ Com efeito, quatro dias depois de sua partida, o jornal de Raphael

⁹⁷ Comissão Constituinte das Comemorações, *op. cit.*

⁹⁸ Jovelino foi fichado mais tarde no Deops como comunista a serviço da redação do *Correio da Tarde*, em São Paulo, além de ser elo de ligação com militantes do PCB, mas não foi possível confirmar sua inclinação vermelha. Aesp. Setor Deops. “Gabinete de Investigações de São Paulo”, 27/2/1932. *Prontuário 561*, vols. 1 e 5.

⁹⁹ “Santos delirou nas saudações a Miguel Costa”. *Praça de Santos*, 3/3/1931.

Correa acusou a “polícia revolucionária” da cidade de ter deportado três estivadores, mas Miguel Costa teria ordenado à polícia que providenciasse o imediato regresso das “vítimas dessa violência”, sendo cumpridas suas ordens.¹⁰⁰

O jornal *Praça de Santos* noticiou ainda que a oposição a Miguel Costa na cidade atribuiu a “apoteose operária” de recepção a ele a uma suposta intervenção do general, que teria “derrubado” o acordo firmado pelo interventor do Estado contra os estivadores, havendo abertas divergências entre ambos os “tenentes” em torno da sindicalização da categoria.¹⁰¹ Tais especulações não puderam ser confirmadas, mas não há dúvida de que o Centro tomou partido na disputa entre João Alberto e Miguel Costa, ambos “em choque por ambições pessoais e algumas divergências políticas”.¹⁰²

Com efeito, em abril de 1931, uma comissão de estivadores teria se encontrado com o general para manifestar sua disposição de “prestigiar o governo na Capital se fosse necessário”.¹⁰³ Em julho de 1931, o Centro dos Estivadores enviou-lhe um telegrama, pedindo para assumir a interventoria do governo do estado “para glória e felicidade da terra bandeirante e grandeza do Brasil”.¹⁰⁴ Nesses primeiros meses de 1931, de fato os contatos entre estivadores e Miguel Costa eram freqüentes. Paschoal Gallo, *chauffeur* do sindicato, depôs em um inquérito policial que havia feito muitas viagens a São Paulo, levando os diretores do Centro “para as suas conferências, ora com o general Miguel Costa, ora com Raphael Correa de Oliveira e ora com os diretores do jornal O Tempo, que se editava na capital”.¹⁰⁵

¹⁰⁰ “Violência que não se justifica”. *Praça de Santos*, 13 e 14/3/1931.

¹⁰¹ “Uma campanha de indignidades”. *Praça de Santos*, 4/3/1931.

¹⁰² Fausto, Boris. *A Revolução de 30*. São Paulo, Brasiliense, 1970, p. 71. Conforme observou Vavy Borges, o poder de Miguel Costa crescia a olhos vistos e, entre ele e João Alberto, abriram-se rivalidades, sobretudo em razão de cargos que, em busca de apoio político, ambos procuravam distribuir aos que os rodeavam. Borges, *op. cit.*, p. 38.

¹⁰³ *O Tempo*, 29/4/1931 *apud* Fausto, Boris. “Pequenos ensaios da história da República”. *Cadernos Cebrap*, 10, 1972, p. 59.

¹⁰⁴ “Centro dos Estivadores de Santos”. *Praça de Santos*, 16/7/1931. Sobre os problemas relacionados ao processo sucessório da interventoria paulista, cf. Borges, *op. cit.*, capítulo 1.

¹⁰⁵ AGFCS. Juízo de Direito da Primeira Vara. Antonio André Carijo, n. 2.587, caixa 208, 1931.

Ingrid Sarti afirmou ser “patente a existência da maioria socialista identificada ao ‘tenentismo’, e que elege o primeiro presidente do SES [Sindicato dos Estivadores de Santos]”.¹⁰⁶ Essa parece ser uma afirmação exagerada, sem apoio comprobatório nas evidências e tornou-se uma versão aceita pela historiografia.¹⁰⁷ Não há dúvida de que, conforme relatório enviado ao Deops, “o miguelismo tomou ascendência em toda corporação portuária” e “a sua concentração é nos estivadores”. Porém, o longo e minucioso documento sobre as correntes políticas existentes em Santos, apesar de mencionar em seu título a expressão genérica “escolas socialistas”, não indica em momento algum a presença dos socialistas no movimento operário santista e menos ainda entre os estivadores.¹⁰⁸

Quanto ao socialismo do primeiro presidente do sindicato, torna-se difícil, em primeiro lugar, precisar quem foi de fato o primeiro. Jornais e depoimentos de antigos operários mencionam que Octávio Thomaz o teria sido, mas ele foi eleito presidente apenas em abril de 1931. E a vasta documentação sobre o rumoroso assassinato de que foi vítima não menciona qualquer envolvimento de Thomaz com o socialismo. Seu assassino, Antônio André Carijo, Antoninho Navalhada, foi mencionado várias vezes na polícia como tendo sido o primeiro presidente da entidade. No entanto, Navalhada estava longe de qualquer ligação com “grupos de esquerda”.

O que havia, de fato, no sindicato era um enraizado “miguelismo”, próximo à política tenentista em sua nova fase, ou seja, de um grupo que passara a desfrutar do poder de se encontrar instalado no privilegiado espaço do aparelho estatal. A historiografia sublinhou que, vinculados ao seu tradicional elitismo autoritário, sobretudo na década de 1920, os tenentes reconheciam as classes populares mais como objeto do que como sujeitos das transformações sociais. Ao privilegiarem sua ação no interior do Estado, minimizavam

¹⁰⁶ Sarti, *op. cit.*, p. 95.

¹⁰⁷ Cf. Araújo, Ângela Maria Carneiro. *Construindo o consentimento: corporativismo e trabalhadores no Brasil dos anos 30*. Campinas, IFCH/Unicamp, 1994 (tese de doutorado), pp. 206-7.

¹⁰⁸ Aesp. Setor Deops. “Correntes políticas e escolas socialistas em atividade em Santos”, s.d. [provavelmente de 1932]. *Prontuário 561*, 5º volume.

a necessidade de construir e manter legitimidade social entre a sociedade civil. A perspectiva estatal que atribuía ao governo a transformação da sociedade por meio de mecanismos centralizadores e intervencionistas, enfatizava o papel do Estado como agente privilegiado no processo de “construção da nação”.¹⁰⁹

A literatura tem apontado também que esse viés tutelar e centralizador só seria significativamente alterado com a participação dos “tenentes” na Aliança Nacional Libertadora, em 1935. Por outro lado, o projeto político tenentista, explicitado no imediato pós-1930, procurava distanciar-se da antiga ausência de uma proposta clara de incorporação do apoio popular na tarefa revolucionária de “reconstrução nacional”. As Legiões de Outubro, criadas alguns meses após a Revolução pelos “tenentes”, serviam claramente a esse propósito. Em São Paulo, a organização contou com a liderança de Miguel Costa e João Alberto, tendo sido a experiência legionária mais bem sucedida e com efetivo apoio popular.¹¹⁰

Em Santos, a Legião Revolucionária foi lançada logo em novembro de 1930, sob a chefia do já mencionado “braço direito” de Miguel Costa, Raphael Correa de Oliveira. Entre outros objetivos, a nova instituição pretendia:

“ensinar os direitos do cidadão, e defender esses mesmos direitos, assim como zelar pelos interesses da coletividade;
“exercer ampla fiscalização em todos os atos da vida política e administrativa do município;
“receber qualquer reclamação de quem quer que seja e encaminhá-la às autoridades competentes, sob a responsabilidade da Legião”.

Tratava-se, assim, de constituir uma “guarda avançada da Revolução”, criando uma Comissão de Sindicância para “fiscalizar a vida política e administrativa do município”.¹¹¹ Em outros termos, o objetivo

¹⁰⁹ Cf. Pinheiro, Paulo Sérgio. *Política e trabalho no Brasil (dos anos vinte a 1930)*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977; Dagnino, *op. cit.*; Drummond, José Augusto. *O movimento tenentista: intervenção militar e conflito hierárquico (1922-1935)*. Rio de Janeiro, Graal, 1986.

¹¹⁰ Cf. Araújo, *op. cit.*, pp. 59-60.

¹¹¹ “Legião Revolucionária de Santos”. *Praça de Santos*, 16 e 20/11/1930.

primeiro da Legião era “liquidar com as tendências regionalistas das oligarquias e assegurar a execução do programa revolucionário”.¹¹² Com efeito, a Comissão de Sindicância Distrital de Santos colocou-se à disposição da população para receber

“queixas por escrito de todos os cidadãos que, em suas relações, de contribuintes com o funcionalismo público, ou com as autoridades, tiverem sido vítimas ou espectadores de extorsões, lesões à Fazenda Pública, coação ilegal ou violência, fraude, ou abuso de autoridade.”¹¹³

A Legião incentivava também a organização sindical dos trabalhadores para “intervir o mais breve possível na organização política da Nova Pátria”. O caminho para isso seria o

“direito irrefutável e indiscutível da representação em todas as agremiações que tenham por finalidade aquela obra incomparável. Operários e Proletários! Concorrei com o vosso braço inflexível com as forças invencíveis”.¹¹⁴

Seguindo as pegadas do ideário de que o Estado era o agente da formação nacional, os “tenentes” viam na organização dos trabalhadores em sindicatos vinculados ao Estado a base da “cidadania corporativista” capaz de “outorgar” direitos sociais e políticos. O projeto político dos tenentes localizava no sindicato a “peça-chave” da reorganização do Estado e da sociedade brasileira. Ao contrário das dificuldades enfrentadas pelos sindicatos na Primeira República no sentido de garantirem o cumprimento dos acordos e assegurarem sua sobrevivência à repressão, a proposta tenentista acenava favoravelmente em relação aos interesses dos trabalhadores. A Legião proclamava a necessidade da jornada de 8 horas, férias obrigatórias, regulamentação do trabalho da mulher e do menor, criação do salário mínimo, implementação de um Código do Trabalho, sindicalização e direito de greve. Tais propostas pretendiam angariar o apoio da classe operária e, assim, pode-se afirmar que “representava

¹¹² Araújo, *op. cit.*, p. 59.

¹¹³ “Comissão de Sindicância Distrital”. *Praça de Santos*, 9/11/1930.

¹¹⁴ “Legião Revolucionária de Santos”. *Praça de Santos*, 18/11/1930.

uma tentativa de estabelecimento de uma relação com as classes subalternas, baseada mais no apoio e no consentimento do que na repressão”.¹¹⁵

Tais considerações ajudam a explicar a intervenção “pacificadora” de Miguel Costa na “questão da estiva” e o seu grande prestígio entre os trabalhadores do porto. Contudo, tal apoio não foi fruto puro e simples de uma política cooptativa, mas de uma *escolha* dos próprios trabalhadores que viam na presença direta dos “tenentes” no aparelho de Estado um poder capaz de rivalizar, com grande margem de manobra, com outros grupos, interesses opostos aos seus e outras correntes políticas. Pode-se afirmar que, antes de pretenderem qualquer adequação com os princípios corporativistas dos tenentes, o que os estivadores fizeram inicialmente - antes de estarem plenamente elaborados os projetos e instituições tenentistas - foi recorrer à proteção de um governo que acabara de ser instalado sob a promessa da liberdade de ação e organização dos trabalhadores.

Foi com essa percepção que, em 1932, o presidente do Centro dos Estivadores, José Joaquim Santana, atribuiu “o fato dos meus companheiros darem vivas aos poderes constituídos”,

“à Revolução que nos tornou menor a nossa miséria, aos heróis revolucionários que derramaram sangue para nos livrar da opressão, aos homens do governo constituído que já não julgam a questão social um caso de polícia, às autoridades a quem este Centro deve autonomia e liberdade. Isso só pode merecer louvores do Brasil e de São Paulo, deste Estado rico e forte que nós servimos mourejando no trabalho rude do cais”.

“Brasileiros, Paulistas, meus irmãos operários de todas as raças e de todos os continentes, pelo Brasil forte e livre, por São Paulo grandioso, nós continuamos de pé”.¹¹⁶

O contexto desta enfática e comemorativa manifestação de reconhecimento e gratidão ao governo era o do movimento

¹¹⁵ Araújo, *op. cit.*, pp. 73 e 78.

¹¹⁶ Santana, J. J. “Os agravos à memória de João Pessoa”. *Diário da Manhã*, 26/5/1932.

constitucionalista de 1932, que pretendia desestabilizar os tenentes no poder do estado e, no âmbito local, o “miguelismo” no Centro dos Estivadores. Como foi assinalado, sob a iniciativa e proteção da polícia, uma facção de estivadores ingressou na Frente Única Brasileira (FUB), que defendia a constitucionalização do país e foi pivô de sangrentos conflitos no sindicato. Tais estivadores teriam enviado um telegrama ao general Góes Monteiro, comandante da 2ª Região Militar, felicitando-o por haver, “em linguagem destemperada, agredido a Legião Revolucionária e o general Miguel Costa” a fim de levar Góes “à convicção de que toda a estiva de Santos abandonara Miguel Costa”.¹¹⁷

As divergências entre os tenentes em torno da constitucionalização tiveram evidentes desdobramentos no Centro dos Estivadores. Setores do tenentismo, integrados no poder, recusavam-se a apoiar o retorno do país à ordem legal. Tal posição se devia ao receio da rearticulação das oligarquias que empunhavam a bandeira do federalismo contra a “centralização saneadora” da revolução, vista pelos tenentes como uma condição para a concretização dos objetivos da Aliança Liberal. Porém, os tenentes não formavam um bloco coeso e as divergências nos debates realizados no Clube 3 de Outubro tornavam-se públicas, tendo havido a demissão de Góes Monteiro e Oswaldo Aranha, que representavam a ala propensa à aproximação com as forças oligárquicas por considerarem inevitável a constitucionalização do país.¹¹⁸

Assim, estivadores vinculados à FUB foram acusados de alinhamento com Góes Monteiro para provocar Miguel Costa e de participar de uma passeata pró-Constituinte, durante a qual retiraram as placas da Rua João Pessoa. Outro grupo, porém, pertencente ao Partido Popular Paulista, liderado por Miguel Costa, as teria recolocado.¹¹⁹ Em seguida, em nome da categoria, o presidente do sindicato enviou telegrama

¹¹⁷ “A estiva de Santos, hoje como ontem, forma disciplinada e destemida ao lado de Miguel Costa”. *Diário da Manhã*, 19/3/1932.

¹¹⁸ Gomes, Ângela Maria de Castro. “Confronto e compromisso no processo de constitucionalização (1930-1935)”, in: Boris Fausto (org.). *História Geral da Civilização Brasileira*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1996, t. 3, v. 3, p. 27.

¹¹⁹ “Estudantes e estivadores”. *Diário da Manhã*, 26/5/1932; “São Paulo reintegrado na sua autonomia”. *A Tribuna*, 25/5/1932.

a Miguel Costa, “o nosso general, o nosso libertador”, para provar que “não somos uma tropa de ingratos (...). À sua ordem mil trabalhadores do cais de Santos marcharão em bloco e nenhum poder separará”.¹²⁰

Mas iniciada a revolução constitucionalista, foi formado o Batalhão operário Pró-Constituição, embora não tenha sido possível averiguar a real participação dos trabalhadores no movimento.¹²¹ O fato é que o apoio conferido a Miguel Costa pelo Centro dos Estivadores ou a apatia da classe operária de São Paulo à “causa paulista” “refletiu uma crença bastante razoável e difundida de que mudanças favoráveis aos operários estavam mais bem asseguradas pela vitória da Revolução de Outubro liderada por Vargas”.¹²² Essa percepção parecia ser reforçada pelo fato de que a causa constitucionalista integrava os representantes locais da “velha oligarquia”, como Carvalhal Filho e Alberto Cintra, agrupadas no PRP.¹²³ Além disso, entre as organizações patronais que assinaram um documento de apoio a uma “grande massa cívica e patriótica”, figuravam: Associação Comercial de Santos, Associação do Comércio Varejista, Associação dos Proprietários de Padarias, Centro dos Exportadores de Café, Centro dos Importadores, Centro dos Proprietários de Veículos e União dos Proprietários de Imóveis.¹²⁴ Uma tal composição não parecia inspirar muita confiança entre inúmeros trabalhadores que mantinham viva a lembrança da “década infame”.

¹²⁰ “A estiva de Santos, hoje como ontem, forma disciplinada e destemida ao lado de Miguel Costa”. *Diário da Manhã*, 19/3/1932.

¹²¹ “Boletim do dia”; “Proletários de Santos seguem para a frente de Batalha”. *Diário da Manhã*, 30/7 e 13/8/1932.

¹²² French, John D. *O ABC dos operários: conflitos e alianças de classe em São Paulo, 1900-1950*. São Paulo-Hucitec/São Caetano do Sul-Prefeitura de São Caetano do Sul, 1995, p. 50; *Idem*, “The origin of corporatist state intervention in Brazilian industrial relations, 1930-1934: a critique of the literature”, *Luso-Brazilian Review*, 28/2, Winter, 1991.

¹²³ Partido Republicano Paulista. “Ao Povo de Santos”. *Diário da Manhã*, 1/7/1932.

¹²⁴ *Diário da Manhã*, 24/7/1932.

4. “A brisa suave da liberdade trazida pela Revolução”

No entanto, o “miguelismo” na estiva estava com os dias contados, e Miguel Costa, segundo um apaixonado biógrafo do general, teria sido preso em Santos, em 1932, e desterrado para Mato Grosso, “dizem que com ordens até de matá-lo”.¹²⁵ Apesar de a revolução de 1932 ter sido derrotada, o ingresso do país no regime constitucional significou uma dura derrota para o tenentismo, que teve de enfrentar um acelerado processo de fragmentação e deserção em suas fileiras, o que em parte se deveu ao fato de o regime de Vargas haver recorrido à conciliação com a oligarquia paulista em 1933 e 1934. O tenentismo estava desmantelado como movimento organizado e, em grande medida, deslocado do poder, sobretudo desde a entrada do governo no período constitucional.¹²⁶ No Centro dos Estivadores, os miguelistas históricos foram suplantados pela “ala paulista” e tiveram que passar para a oposição, aliando-se aos comunistas em 1935.¹²⁷ Conforme o advogado Raphael Sampaio Filho dissera a Miguel Costa em fevereiro de 1933, “a ala miguelista tinha perdido seu prestígio em Santos e ele [Sampaio] não podia mais agir nos meios da estiva”.¹²⁸

Por outro lado, esse período inicial do Governo Provisório foi suficiente para que seu projeto de reordenação legal dos sindicatos começasse a criar raízes não apenas entre os estivadores, mas também entre outras importantes categorias da cidade. Em abril de 1931, foi fundada a União Beneficente dos Operários da Companhia Docas de Santos. Seus estatutos a definiam como uma “sociedade estranha a credos políticos, religiosos ou filosóficos”. Entre seus objetivos, destacavam-se: “evitar qualquer descontentamento da classe e a desorganização do trabalho”; “defender qualquer associado, por intermédio de advogado” e

¹²⁵Santos, Davino Francisco dos. *A Coluna Miguel Costa e não Coluna Prestes*. São Paulo, Edicon, 1994, p. 45.

¹²⁶ A Constituição de 1934 reafirmou o sistema federativo do país e limitou o poder conferido ao governo, graças sobretudo às pressões das forças das burguesias regionais. Contudo, os tenentes defendiam na Constituinte seu programa de reformas por meio de um governo forte e intervencionista, restringindo a autonomia dos estados. Cf. Dagnino, *op. cit.*, pp. 193-244.

¹²⁷ Cf. próximo capítulo.

¹²⁸ Aesp. Setor Deops. *Prontuário de Miguel Costa*, n. 4.429.

prestar benefícios assistenciais aos seus membros e familiares.¹²⁹ Pouco depois de inaugurada a organização, uma comissão solicitou pessoalmente ao ministro do Trabalho, Lindolpho Collor, a sindicalização oficial da União. Com o favorável despacho ministerial, o sindicato orgulhava-se de ser um dos primeiros a contar com o reconhecimento oficial do governo.¹³⁰

Em suas inúmeras visitas a sindicatos de todo o país para fazer a campanha pela sindicalização oficial, Collor foi na maioria das vezes muito criticado e mal recebido nas assembléias, sobretudo entre as categorias que se opunham mais firmemente ao projeto corporativista.¹³¹ Talvez seu sucessor, Salgado Filho, tenha também amargado experiências semelhantes, mas não na União Beneficente dos Operários da CDS, onde seu secretário-geral, João Andrade Câmara, fez longa “exposição de motivos” sobre o apoio do sindicato ao ministro e ao governo:

“Nos sentimos verdadeiramente orgulhados com a visita de vossa excelência. Maior ainda é o nosso orgulho por ser o primeiro Ministro da Revolução que nos visita. Para glória do nosso caro Brasil os atuais dirigentes reconhecem que as questões sociais não devem ser resolvidas a pata de cavalo.

(...)

“Acaba vossa excelência de criar comissões mistas para resolver pendências entre patrões e operários, já é um grande passo para que os casos que surgirem daqui por diante tenham solução rápida.

(...)

“Até antes da revolução de Outubro, permanecemos sem o menor amparo dos governos Estadual e Federal. Quando foi investido das funções de interventor neste Estado o bravo coronel João Alberto Lins de Barros, criou s.s. o

¹²⁹ “União Beneficente dos Operários da Companhia Docas de Santos”. *Praça de Santos*, 22/4/1931.

¹³⁰ “A sindicalização”. *Praça de Santos*, 9/6/1931. Durante a gestão de Collor, foi muito reduzido o número de sindicatos reconhecidos pelo Ministério. Araújo, *op. cit.*, p. 95.

¹³¹ Cf. Araújo, Rosa Maria B. de. *O batismo do trabalho: a experiência de Lindolpho Collor*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1981.

Departamento do Trabalho, a nosso ver o maior benefício que a revolução prestou aos trabalhadores deste Estado, sabiamente dirigido até há pouco pelo major Heitor Lobato Valle. Dessa época em diante temos tido assistência moral do Departamento, assistência essa exercida com dedicação digna de menção pelo sr. Dr. Adail Valente Couto, que em conferências aqui realizadas nunca deixou de se referir ao Ministério que v. excia ocupa e às vantagens do Decreto 19.770 [decreto de sindicalização oficial].¹³²

Meses depois, João Andrade Câmara arrematou dizendo

“não ter outra ambição senão ver desfraldado o pavilhão social da liberdade dos operários da Companhia Docas, que hoje tremula pela brisa suave da liberdade trazida pela Revolução de 1930”.¹³³

A grata menção ao Departamento do Trabalho não era simples retórica. Após a oficialização do sindicato, seu passo seguinte foi formar comissões para percorrer o cais a fim de sindicalizar “todos os trabalhadores da Companhia”, tendo entrado em contato com o mencionado Departamento para que apoiasse essa medida. Com efeito, em janeiro de 1932, 3.264 operários estavam inscritos no sindicato; em maio de 1933, podiam ser contados 3.800 sócios, ou seja, a totalidade da categoria. O objetivo da “sindicalização em massa” era o de permitir que apenas os sócios da União tivessem acesso ao mercado de trabalho (*closed shop*).¹³⁴ Não deixava de ser também uma iniciativa que visava impedir o avanço de outras correntes sindicais dentro da União, particularmente a comunista, que fazia franca oposição à sua diretoria e à lei de sindicalização.¹³⁵ Assim, conforme afirmou o sindicato,

¹³² “Ecos da Visita do sr. Ministro do Trabalho”. *Diário da Manhã*, 10/7/1932.

¹³³ “Sindicato dos Operários da Companhia Docas”. *Diário da Manhã*, 30/12/1932.

¹³⁴ “Sindicato União Beneficente dos Operários da Companhia Docas”. *Diário da Manhã*, 30/12/1932; “A Companhia Docas de Santos aos Operários e ao Público”. *Jornal da Noite*, 25/5/1933.

¹³⁵ Sobre a crescente inserção dos comunistas em meio à categoria, cf. próximo capítulo.

“essa medida é tomada em virtude do sarcasmo de certos companheiros usurpadores do sacrifício alheio que vivem a conspirar contra as atuais leis sociais do País, a propagarem o derrotismo do sindicato, e assumindo atitudes ofensivas aos trabalhadores sindicalizados”.¹³⁶

Se a diretoria do sindicato foi exitosa naquele momento em rechaçar os avanços dos comunistas, por outro lado a Companhia Docas jamais permitiu que seus empregados conquistassem o *closed shop*. Sua oposição encarniçada a essa medida, tal como vinha fazendo com os estivadores, não deixava de lançar a União ao encontro da “brisa suave trazida pela Revolução”. Afinal, com o apoio de Miguel Costa, os estivadores vinham exibindo seu êxito no sentido de eliminar completamente a enorme sombra da CDS sobre o seu trabalho.

Além disso, havia outro importante precedente aberto pelos trabalhadores em café que, com a intervenção do Departamento do Trabalho e do mencionado Heitor Lobato Valle, haviam a breve trecho conseguido exercer a escalação dos trabalhadores e a fiscalização da mesma pelo sindicato. Note-se que isso foi alcançado porque, em 1932, a Sociedade dos Trabalhadores em Café foi o segundo sindicato na cidade oficialmente reconhecido pelo Ministério do Trabalho, sem o que não poderia recorrer “aos bons ofícios” do Departamento Estadual do Trabalho,¹³⁷ levando os comunistas a atacarem a categoria por seu “otimismo nas leis sociais”.¹³⁸

O mesmo “otimismo” tomava conta do Centro dos Estivadores e da Sociedade dos Condutores de Veículos (carroceiros e *chauffeurs*) que, em 1932, encaminharam ao Ministério do Trabalho o seu pedido de reconhecimento oficial, obtendo-o no início de 1933.¹³⁹ É provável que os estivadores não tenham feito essa solicitação em 1931, como os operários da CDS, em razão das divergências dos tenentes a Collor. O Decreto 19.770 consagrava a organização das classes pelo Estado como desejavam

¹³⁶ “Sindicato União Beneficente dos Operários...”, *op. cit.*

¹³⁷ “Sociedade dos Trabalhadores em Café”. *Diário da Manhã*, 21/12/1932.

¹³⁸ “Federação Sindical de Santos”. *Diário da Manhã*, 3/6/1932.

¹³⁹ O Centro dos Estivadores foi oficializado em 7/2/1933; a Sociedade dos Condutores, em 2/3/1933.

os tenentes, mas estes discordavam da proibição às manifestações políticas dos sindicatos, o que se distanciava de suas posições no sentido de que o sindicato deveria ser o *locus* privilegiado da participação política das classes sociais.¹⁴⁰

Em 1933, mais 15 sindicatos foram reconhecidos e, no ano seguinte, outros quatro, quando todas as organizações operárias da cidade (22 sindicatos) encontravam-se finalmente oficializadas. No Estado de São Paulo, o sindicalismo oficial se implantou principalmente na capital e em Santos; juntos, contavam com mais da metade das entidades reconhecidas entre 1931 e 1934. Quanto à dimensão da “massa trabalhadora” concentrada em Santos, o peso dos 22 sindicatos reconhecidos na cidade era com certeza maior do que os 24 na capital, onde a resistência à sindicalização foi mais expressiva.¹⁴¹

No próximo capítulo será melhor analisado o contexto dessa “massificação” oficial dos sindicatos. Cabe ressaltar aqui que, sem dúvida, os primeiros e mais entusiastas adeptos do reconhecimento sindical pelo Ministério do Trabalho foram as categorias direta ou indiretamente vinculadas ao transporte marítimo (estivadores, operários da CDS, trabalhadores em café e carroceiros).

Não parece mera casualidade que no Rio de Janeiro os primeiros sindicatos a aceitarem a lei de sindicalização fossem justamente os dos trabalhadores do porto e dos marítimos (dos 23 sindicatos reconhecidos no Distrito Federal em 1931, sete estavam relacionados ao porto e quatro ao trabalho marítimo).¹⁴² Parte desses sindicatos tinha experiência no controle do mercado de trabalho, contou com relativa estabilidade associativa, há muito apoiava a intervenção do Estado nas relações de trabalho e exercia algum controle do sistema previdenciário. Buscaram, assim, estabelecer uma relação de colaboração com o governo para manter a posição até então desfrutada e fazer frente às investidas patronais no sentido de eliminar entre eles o *closed shop* e o domínio da organização do trabalho.

Também em Santos, a bandeira pelo controle do mercado de trabalho empunhada por doqueiros, trabalhadores em café e estivadores

¹⁴⁰ Araújo, *Construindo o consentimento*, op. cit., p. 97.

¹⁴¹ *Ibid*, p. 238.

¹⁴² *Ibid*, p. 196.

demandou a intervenção do governo e de suas instituições para, entre outros fatores, limitar o arbítrio patronal e conter os efeitos do desemprego. (Os carroceiros talvez não tivessem feito o mesmo porque, antes de lutarem pelo *closed shop*, precisavam defender a existência de sua própria profissão.)

Em suma, tais categorias, que contavam com tradição organizativa e, de algum modo, mantiveram experiências de lutas coletivas nos anos 1920, foram as principais bases da implantação do sindicalismo oficial na cidade, contrariando afirmações de que esse processo ocorreu inicialmente entre as categorias “mais atrasadas”. Carentes de experiência de luta, estas se diferenciariam dos trabalhadores das áreas mais industrializadas, onde havia tradição de combatividade e, por isso, foi possível uma maior resistência à Lei 19.770.¹⁴³ No entanto, evidências não apenas relativas a Santos revelam que a implantação da nova estrutura sindical contou com a adesão ativa de parcelas significativas do sindicalismo preexistente.

5. “Princípios liberais da revolução” e corporativismo

Com forte ênfase nas rupturas implementadas pela intervenção estatal no pós-1930, parte da literatura desconsiderou o papel ativo de trabalhadores e sindicatos na conformação do projeto corporativista. “Correntes reformistas” existentes na Primeira República, dispostas a estabelecer alianças com o Estado, defenderam a sindicalização oficial, revelando que houve uma política de alianças entre “novos e velhos sindicatos”.¹⁴⁴

O projeto político e sindical dos “amarelos”, tal como se apresentou nos anos 1920, e o “corporativismo oficial” certamente não eram idênticos, mas apresentavam flagrantes pontos de convergência: reconhecimento da classe trabalhadora, de seus direitos e organizações

¹⁴³ Antunes, Ricardo. *Classe operária, sindicatos e partido no Brasil: da Revolução de 30 até a Aliança Nacional Libertadora*. São Paulo, Cortez, 1982, p. 84.

¹⁴⁴ Cf. Dutra, Eliana de Freitas. *Caminhos operários nas Minas Gerais*. São Paulo, Hucitec, 1988; Stotz, Eduardo N. *A União dos Trabalhadores Metalúrgicos na construção do sindicalismo corporativista: 1932-1945*. Niterói, Universidade Federal Fluminense, 1986 (dissertação de mestrado); Araújo, *op.cit.*, p. 198.

pelos patrões e pelo Estado, atuação privilegiada nos canais institucionais, apelo à intervenção do Estado e ação pautada na ordem legal.¹⁴⁵

De fato, não se pode tomar a “corrente amarela” como um todo homogêneo e deduzir que seus militantes fossem invariavelmente agentes da política estatal, pois parte do “sindicalismo reformista”, sobretudo no Rio de Janeiro, desenvolveu um projeto que defendia o não atrelamento sindical ao Estado e a construção de uma estrutura com características diferenciadas às propostas pelo Ministério do Trabalho. Havia lideranças que defendiam a presença dos sindicatos nas empresas por meio de comitês que exercessem papel fiscalizador nos locais de trabalho, o que se aproximava do sindicalismo que pretendia exercer o *closed shop*.¹⁴⁶

Com efeito, estivadores e trabalhadores em café lutaram para que seus sindicatos contassem com fiscais nos navios e nos armazéns para controlar o ingresso dos trabalhadores sindicalizados nos serviços e a própria organização de trabalho. Essa luta opunha-se aos “princípios liberais da revolução” e confrontava o poder dos empregadores nas suas próprias empresas, levando estes a condenarem a existência de “operários sem patrões”.

De qualquer modo, tivemos a oportunidade de verificar que os sindicatos dos carroceiros, trabalhadores em café e estivadores contavam com lideranças que estiveram à sua frente nos anos 1920 e 1930. Assim, dirigentes com experiência fincada no movimento operário antes da revolução de 1930 foram, sem dúvida, responsáveis pela aproximação com o governo e pela adesão dos seus sindicatos à lei de sindicalização. Mas isso não implicou na anulação das pretensões relativas à implementação do *closed shop* entre os estivadores e, por algum tempo, entre os trabalhadores em café. Ao contrário, a União Beneficente dos Operários da CDS entendia que sua rápida oficialização era condição fundamental para que ingressassem no cais apenas os trabalhadores sindicalizados.

¹⁴⁵ Avaliação contrária a essa é apresentada por Cláudio Batalha, segundo o qual o sindicalismo amarelo contava com um projeto político e social que desaparecera com o fim da Primeira República. O projeto estatal de atrelamento oficial dos sindicatos era incompatível com o movimento proposto pela corrente amarela, e a implantação da estrutura sindical corporativista tinha significado o desmantelamento das possibilidades de sua sobrevivência. Batalha, *op. cit.*, volume 2, capítulo 8.

¹⁴⁶ Araújo, *op. cit.*, p. 201.

Talvez por isso, o *closed shop* foi deixando de ser incompatível com os “princípios liberais da revolução”. O Centro dos Estivadores esforçou-se ao máximo para convencer os governos estadual e federal de que o controle do mercado de trabalho e a eliminação dos empregadores intermediários (empreiteiros de estiva, entre outros) constituíam medidas que beneficiariam não apenas os trabalhadores, mas também os “interesses nacionais”, com o argumento de que a “estiva direta” era um redutor dos custos das operações de estiva.

A conformação adquirida por certos sindicatos, como o Centro dos Estivadores, não foi o resultado de uma artificial modelagem preparada com exclusividade nas oficinas legislativas do poder estatal. Em algumas análises voltadas à implantação da estrutura sindical, os trabalhadores foram vistos como vítimas de um novo modo de dominação e acumulação que teria eliminado a “autenticidade” do movimento operário na Primeira República, sobretudo aquele orientado pelo anarquismo. Assim, teriam se constituído em vetores passivos de sustentação de uma nova estrutura destinada a cooptá-los e controlá-los de ponta a ponta.¹⁴⁷ O sindicalismo oficial teria representado um destino inexorável do movimento operário, de acordo com uma lógica impositiva sobre uma amorfa “falsa consciência” da classe operária.

Entretanto, o reconhecimento de vários sindicatos pelo Ministério do Trabalho e a assunção da interferência do Estado nas relações de trabalho por parte de muitos trabalhadores não deixaram de ser o resultado de *escolhas* e propostas conscientes de parcelas significativas do movimento operário. Tratava-se de uma opção racional entre um limitado repertório de alternativas historicamente delimitadas e em acirrada competição na disputa pela liderança da classe trabalhadora.¹⁴⁸

Se o sindicalismo oficial continha uma “dimensão negativa” em seus intentos corporativos e autoritários, por outro lado não operou

¹⁴⁷ Para um balanço mais detalhado da literatura sobre o tema, cf. Silva, Fernando Teixeira da e Costa, Hélio da. “Trabalhadores Urbanos e Populismo: um Balanço dos Estudos Recentes”, in: Ferreira, Jorge (org.). *O populismo e sua história: debate e crítica*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2000 [no prelo].

¹⁴⁸ Angela Araújo chamou tal adesão de “consentimento ativo”, vinculado a interesses de classe, envolvendo “um processo contraditório e conflitivo que combina resistência, assimilação do projeto corporativista e apropriação da

invariavelmente com a lógica da exclusão dos trabalhadores. Sua “positivação” no exercício do poder exigia o efetivo atendimento das necessidades da classe operária e de suas organizações, reconhecendo seus direitos sociais e políticos. Há evidências a demonstrar que a legislação sindical e trabalhista, logo nos primeiros anos de sua implantação, favoreceu a mobilização e organização de parte importante do movimento operário, particularmente entre o proletariado das grandes indústrias que, em razão de sua frágil posição no mercado de trabalho, sempre se defrontava com a forte resistência patronal em reconhecer seus direitos e suas organizações como interlocutores válidos.¹⁴⁹

As dificuldades há muito encontradas pelos trabalhadores fizeram com que parte da classe operária visse na intervenção estatal um instrumento para mitigar o poder patronal sobre seus empregados, o que de fato implicou no fortalecimento de algumas organizações dos trabalhadores. A influência do “miguelismo” em Santos contribuiu consideravelmente para a gradativa consolidação do poder dos estivadores no mercado e no processo de trabalho, eliminando a interferência da Companhia Docas. Para que isso ocorresse, foi fundamental o reconhecimento do sindicato como instrumento de luta pelo *closed shop*, antes mesmo de sua oficialização. A aura mítica de Miguel Costa foi construída, em grande medida, a partir do momento em que sua atuação em favor da categoria permitiu que o Centro dos Estivadores seguisse existindo e pudesse se tornar legítimo representante da totalidade da categoria para negociar com os patrões e o Estado, estabelecendo contratos coletivos de trabalho amplamente favoráveis aos estivadores.

Neste sentido, os interesses dos trabalhadores não foram imobilizados em uma suposta expectativa passiva à espera de uma providencial intervenção das autoridades constituídas. O projeto do governo tinha potencialidades instituintes apenas no contexto da ação de trabalhadores que buscavam transformar o Estado em um instrumento contra as violações patronais, convertendo o discurso oficial em arma apontada para os empregadores. É nesse contexto que emerge a grande

organização corporativa para a defesa de interesses classistas”. Araújo, *op. cit.*, p. 15.

¹⁴⁹ Cf. French, *O ABC dos operários*, *op.cit.*, capítulos 2 e 3

contradição do “projeto getulista”: os interesses dos trabalhadores não podiam ser representados sem organização, mobilização e embates – o que reatualizou a luta de classes –, de modo que se tornava ineficaz “combinar a colaboração de classes com a representação efetiva apenas por meio do nacionalismo e de mecanismos técnico-jurídicos de cunho corporativo”.¹⁵⁰

Como ocorreu em outras conjunturas, a mera repressão, os discursos de “paz social” e a atuação dos trabalhadores dentro da ordem levavam ao esvaziamento dos sindicatos. Assim, a ação sindical deveria saber combinar a efetivação dos direitos à organização e mobilização dos trabalhadores. Como salientou Alexandre Fortes, a contradição da estrutura sindical está, portanto, no fato

“de que ela só serve como fonte de legitimidade para o poder com vitalidade associativa, enquanto tem se demonstrado impossível que a desenvolva sem tornar-se o catalisador de conflitos que a doutrina corporativista pretendeu negar”.¹⁵¹

O desafio, portanto, está em se pensar a ambigüidade histórica inerente a essa doutrina. A vinculação a uma ideologia que difundia a importância da harmonia entre as classes, a subordinação destas aos interesses da nação e a obediência ao Estado não destruiu as possibilidades de emergência de lutas e de uma cultura de oposição entre os trabalhadores. De acordo com Daniel James, tal ambigüidade, ou mesmo paradoxo, era também constitutiva da consciência de classe dos trabalhadores, mas essa consciência é muito mais complexa do que sua simplista caracterização como “reformismo” ou “falsa consciência”.¹⁵²

A proximidade de parte da classe operária ao Estado não foi o mero resultado de atores conscientes de suas necessidades materiais e da instrumentalização da retórica do poder; era também necessário, de alguma forma, a existência de valores compartilhados. Na retórica política

¹⁵⁰ Hall, Michael M. “Prefácio”, in: Fortes, Alexandre et al. *Na luta por direitos. Estudos recentes em história social do trabalho*. Campinas, Editora da Unicamp, 1999, p. 10.

¹⁵¹ Fortes, Alexandre. “Reverendo a legalização dos sindicatos”, in: *Ibid*, p. 41.

¹⁵² Cf. James, *op. cit.*, p. 262.

do governo, em particular dos tenentes, os trabalhadores apareciam como cidadãos. Assim, operava-se uma redefinição da noção de cidadania em um contexto social e político de flagrantes transformações. Os direitos sociais e políticos não excluía a participação política.

Como vimos, a plataforma da Legião Revolucionária dos tenentes procurava diagnosticar as causas das mazelas sociais dos trabalhadores e, ao mesmo tempo, indicar soluções que dependiam de uma ampla participação política dos trabalhadores. Os tenentes não deixaram de articular certas críticas e bandeiras levantadas pelos “democráticos” nos anos 1920 que, aliás, fizeram parte inicialmente da Legião Revolucionária de Santos. Em seu discurso, eram denunciados o longo continuísmo político das oligarquias, a presença da corrupção e do clientelismo eleitoral, a degenerescência moral das elites conservadoras, a crise de confiança e de legitimidade das instituições políticas, a hipócrita e ineficaz democracia formal e a longa tradição de exclusão dos direitos sociais dos trabalhadores.

As críticas a essas mazelas certamente não eram monopólio das autoridades do Governo Provisório, mas também de outras forças políticas, como os comunistas, que não se cansaram de denunciar a “corrompida República do Café”. Mas o êxito da Aliança Liberal, em especial dos tenentes, foi sua capacidade de reinscrever o tema da cidadania em um contexto social de evidentes alterações.¹⁵³ Tratava-se de rechaçar a separação inscrita no liberalismo entre, de um lado, o Estado e a política, e de outro, a sociedade. Nessa perspectiva, a cidadania deveria estar associada à esfera econômico-social; os direitos políticos implicavam em mudança das condições de vida. Assim, a participação dos trabalhadores na esfera pública deveria contemplar uma plataforma de justiça social.

Se no liberalismo a existência política dos trabalhadores era encarada do ponto de vista da participação do indivíduo e não das classes sociais, e os “democráticos” não chegaram a desafiar os pressupostos do sistema político liberal, por outro lado a cidadania proposta pelo Governo Provisório pressupunha os seguintes princípios: acesso direto ao Estado por meio dos sindicatos; representação política que não se limitasse à

¹⁵³ Inspiro-me aqui, em parte, na análise de Daniel James sobre a formação das bases sociais do peronismo. *Ibid*, capítulo 1.

participação de indivíduos atomizados; classe operária como força social organizada para fazer valer seus direitos, instrumentalizando os canais institucionais; negociação desses direitos com outros grupos sociais através do reconhecimento das organizações operárias por parte do Estado e dos patrões; instituição do Estado como árbitro desse processo de negociação.

Os aspectos materiais e simbólicos desse projeto não eram meras abstrações. Se eles se diluíam em uma idealizada comunidade nacional indivisível, não foi abandonado o papel superior atribuído à participação dos trabalhadores no “desenvolvimento da Nação”. O nacionalismo contido nos discursos do governo não apelava para valores irracionais, mas articulava-se com temas econômicos e sociais concretos. E ao contrário do tom muitas vezes moralizante, teleológico e superior da esquerda, que não se cansava de atribuir à classe operária uma “falsa consciência” a ser destilada em seu laboratório teórico-prático, os discursos e projetos oficiais do governo apelavam para um herético realismo, com vibrações utópicas que, se reconhecia a imutável desigualdade econômica, nem por isso deixava de indicar possibilidades para mitigar as distâncias sociais.

Esse projeto e discurso tiveram alguma eficácia em um contexto histórico no qual muitos atores sociais sabiam estar vivendo um período de visíveis alterações. A conjuntura era de crise, mas era também, na visão de diversos trabalhadores, de agonia da República do Café, vista como responsável pelo seu sofrimento em um longo período de infâmias, frustração e humilhação coletivas. A “brisa suave trazida pela revolução” pretendia dar expressão pública a uma experiência vivida em âmbito privado, de acordo com propostas alternativas e um discurso heterodoxo. Pretendia-se inverter os significados pejorativos vinculados à existência concreta da classe operária, atribuindo valor positivo ao trabalho manual, desqualificado e sempre tido como degradante e brutalizador. O tema da dignidade ganhava novos significados na medida em que era reconhecido por uma força política que se atribuía poderes para fazê-lo vingar porque tal força se encontrava em condições para realizar mudanças radicais, ou seja: estava ancorada no aparelho estatal, com todos os instrumentos institucionais para reverter as condições de vida dos trabalhadores.

No entanto, essa edulcorada heresia tinha limites e ambivalências. Se a conquista de direitos deveria se dar via legislação, eles exigiam mobilização, organização coletiva e meios de pressão para que os canais legais de fato funcionassem. Como argumentou Jonh French, a percepção de que os objetivos do projeto corporativista foram plenamente efetivados na experiência concreta dos trabalhadores é limitada por estar presa aos aspectos jurídicos e institucionais da intervenção estatal, por não levar na devida conta a prática organizativa do movimento operário e suas lutas contra os patrões, além de pressupor que “a lei eqüivale à realidade, que a intenção eqüivale ao resultado e que a retórica eqüivale à substância”.¹⁵⁴

As leis e a justiça não deixavam de oferecer grande margem de manobra para as burlas e o arbítrio patronal, com vistas a contornar os efeitos legais. Tal situação inseria na ação e no discurso dos trabalhadores ambigüidades sobre o efetivo alcance da legislação trabalhista, entendida tanto como mistificação quanto como recurso para a efetivação dos direitos. O mesmo Andrade Câmara que, na condição de secretário-geral do sindicato dos operários da CDS, havia dito ao ministro Salgado Filho que a revolução de 1930 tivera efeitos libertadores, não deixou de afirmar:

“agora sr. Ministro, o que é necessário e indispensável se torna é que a fiscalização dessas leis seja de fato exercida com dedicação e por elementos que tenham mentalidade nova.

(...)

“Deixaríamos de ser sinceros com v. excia. se não disséssemos que infelizmente o Departamento do Trabalho neste Estado, mais não está feito porque sua ação está cerceada, pois de todas as leis federais referentes ao trabalho não está a seu cargo a fiscalização.”¹⁵⁵

Como já foi amplamente abordado pela literatura, desde o início do Governo Provisório não foram poucas as críticas do movimento operário

¹⁵⁴ French, *The origin of corporatist state intervention in Brazilian industrial relations*, op. cit., p. 15.

¹⁵⁵ “Ecos da visita do sr. ministro do Trabalho”. *Diário da Manhã*, 10/7/1932 [grifo meu].

(e não apenas das lideranças que se opunham à estrutura sindical corporativista) de que havia um fosso permanente entre as leis, o que prometia o governo na área da fiscalização ao respeito patronal à legislação e a experiência vivida pelos trabalhadores. Se a prática concreta dos órgãos públicos que deveriam fazer valer os direitos dos trabalhadores era motivo de desapontamento e frustração, por outro lado a própria percepção de que começava a emergir um aparato legal em sua defesa criava um poderoso substrato para a eclosão dos conflitos e demandas por justiça.

Assim, a existência de injustas condições de trabalho e de vida combinavam-se para criar uma forte “consciência legal” entre os trabalhadores, ou seja, como estes pensavam a lei e como suas idéias se transformavam ao interagir com ela.¹⁵⁶ Os recursos legais destinados a proteger os direitos do trabalhador tiveram papel significativo na formação cultural e política da classe trabalhadora, de modo que as leis foram um instrumento utilizado pelos operários para que estruturassem suas exigências de justiça.¹⁵⁷ Emergia, assim, a noção de que as relações de trabalho podiam ser reguladas por parâmetros publicamente definidos.¹⁵⁸

Neste sentido, ordenação jurídica da sociedade e legislação do trabalho nem sempre foram meras amarras diluidoras da ação operária, mas um elemento formador de sua cultura e experiência que, em certas conjunturas, ameaçavam romper a lógica de reciprocidade entre governo e trabalhadores.¹⁵⁹ Não foram poucos os trabalhadores que não acreditaram ingenuamente nas intenções dos promotores das leis. Como assinalou John French, havia uma ambígua oscilação entre rejeitar a lei e idealizá-la, considerando-a como fraude e, ao mesmo tempo, como esperança. Por outro lado, as leis tornaram-se reais nos locais de trabalho “apenas na medida em que os trabalhadores lutaram para transformá-la de um ideário

¹⁵⁶ Cf. French, John D. “Drowning in laws but starving (for Justice?): Brazilian labor law and the workers’ quest to realize the imaginary”, *Political Power and Social Theory*, 1998.

¹⁵⁷ Cf. Paoli, Maria Célia. *Labor, law and State in Brazil: 1930-1950*. Birkbeck College, University of London, PHd, pp. 437-40.

¹⁵⁸ Fortes, Alexandre. “Como era gostoso meu pão francês: a greve dos padeiros de Porto Alegre (1933-1934)”, in: *Anos 90*, n 7, 1997.

imaginário em uma futura realidade prática”.¹⁶⁰ Se as violações patronais e a ineficiência dos aparelhos jurídicos reforçavam o ceticismo em relação ao caráter protetor das leis, por outro lado a idealização e a esperança de justiça alimentavam-se das possibilidades efetivas abertas pelos canais institucionais.

Entretanto, o período formador desses canais foi constituído por ensaios nem sempre bem sucedidos e, por isso, concorriam para ameaçar as expectativas neles depositadas. Além disso, as experiências de frustração colocavam água no moinho das correntes que faziam oposição à obra social e trabalhista do governo e que não se cansavam de afirmar que esta não passava de “burla, fraude e mistificação”. Se, por um lado, certas categorias viram-se beneficiadas pela intervenção do governo e dos tenentes, por outro a interferência das autoridades e a lógica de seu projeto eram desiguais, destinadas a tratamentos diferenciados em relação ao movimento operário como um todo. Assim, se a implantação da legislação sindical favoreceu a mobilização e organização de parte da classe operária, tal constatação não pode ser amplamente generalizada, pois ações patronais e do Estado contra greves no início dos anos 1930 tendiam a fundamentar-se no argumento de que os sindicatos não eram reconhecidos pelo Ministério do Trabalho.¹⁶¹

O projeto do governo foi, em parte, exitoso por sua ação no sentido de solapar influências e propostas rivais na competição pela lealdade e ação dos trabalhadores, eliminar antigos líderes como peças de um jogo no tabuleiro do movimento operário e limitar as opções abertas para a atuação de antigas lideranças. No entanto, essa operação de emparedamento e neutralização dos grupos concorrentes também tinha limites. Em Santos, a fragilidade dos primeiros ensaios do governo no plano organizativo de parte da classe operária e da conquista de seus direitos contribuiu para a crescente legitimação dos comunistas entre

¹⁵⁹ Silva, Fernando Teixeira da. *A carga e a culpa. Os operários das Docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade, 1937-1968*. São Paulo- Hucitec/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

¹⁶⁰ French, *op. cit.*, p. 182.

¹⁶¹ Uma greve dos têxteis de São Paulo, ocorrida em julho de 1931, por exemplo, foi reprimida com base nesse argumento. Cf. Wolfe, Joel. *Working Women, Working Men. São Paulo and Rise of Brazil's Industrial Working Class, 1900-1955*. Durham, Duke University Press, 1993, pp. 55-6.

muitos trabalhadores, tirando o PCB do estado de marginalização que, de um lado, ele havia se auto-imposto e, de outro, havia sofrido em face, entre outros aspectos, da repressão desencadeada pelo governo. A gradativa influência dos comunistas no movimento operário local acelerou o processo de transformação das entidades de classe em órgãos de luta, redundando na crescente politização do movimento operário, que ameaçava eliminar o nascente corporativismo.

Entretanto, o papel cada vez mais destacado dos militantes do PCB sucedeu um longo período no qual eles se mantiveram como força política de pequena expressão em Santos. Torna-se difícil explicar se sua pouca representatividade no movimento operário santista durante muitos anos se deveu ao fortalecimento dos amarelos ou se este último foi, em parte, o resultado de sua fragilidade. A posição do partido era precária sobretudo em meio às categorias mais expressivas da cidade, ou seja, aquelas vinculadas ao transporte portuário e na órbita das quais qualquer corrente sindical e política desejava gravitar por serem elas o ponto nevrálgico da economia e do movimento operário de Santos. A difícil e complexa inserção dos comunistas entre os trabalhadores dessa cidade é o tema do próximo capítulo.

PARTE V

RUMO AO PORTO VERMELHO

Capítulo 9

O Partido Comunista: Entre o Isolamento e as Alianças

Depois da conjuntura grevista de 1919-1920, a reaparição do sindicalismo de ação direta em Santos se deu em breves e melancólicos lampejos. Seus militantes entravam na década de 1920 profundamente enfraquecidos, sem que em momento algum conseguissem recuperar sua tradicional força no movimento operário local. Sua volta no cenário sindical ocorreu em 1923 e, mais uma vez, pelas mãos dos canteiros e dos “artistas” da construção civil, as duas únicas categorias que naquele momento adotavam o sindicalismo de ação direta.

O Sindicato dos Canteiros foi a primeira organização a se reerguer na cidade, ao som da Internacional. Como de praxe, apesar de acusarem os “anarquistas puritanos” da direção da entidade de carecer de “maior visão de classe”, os comunistas reconheciam: “seu espírito de solidariedade está bastante desenvolvido, o que tem facilitado a conquista de várias reivindicações”.¹

Os trabalhadores da construção civil, por sua vez, reabriram a União de Artes, Ofício e Anexos, sob o patrocínio de antigas lideranças libertárias, como Manoel Perdigão, João Perdigão e Manoel Bastos. A União promoveu cortejos em homenagem a militantes “sacrificados pela polícia” em 1920,² criaram o “Núcleo dos Libertos”, responsável pela promoção de palestras,³ comemoraram o aniversário

¹ Arquivo Edgard Leuenroth. Arquivos da Internacional Comunista em Moscou [AICM]. *Movimento sindical em Santos*, outubro de 1926 (microfilme, rolo 3).

² “A Inauguração da sede da Associação de Artes, Ofícios e Anexos”. *Comércio de Santos*, 14/8/1923; “Em Santos”. *A Plebe*, 18/8/1923.

³ Entre diversos temas, destacavam-se palestras sobre “O sindicato como escola e preparação para a sociedade futura”, “Como será organizada a produção em sociedade anárquica”, “A origem da propriedade privada,” “As três etapas da história humana” e “Do clã à nação”. “Em Santos”. *A Plebe*, 1/9/1923; “Vida proletária”. *Comércio de Santos*, 31/8/1923.

da morte de Ferrer, encenaram peças teatrais e criaram uma Escola Noturna de instrução primária e cursos de desenho.⁴ A muitos parecia estar se abrindo uma “nova aurora” e, empolgada, *A Plebe* registrou: “os trabalhadores da Construção Civil inegavelmente marcharam sempre na vanguarda do proletariado santista”.⁵

No ano seguinte, porém, a atuação dos anarquistas à frente da União se resumiria a algumas querelas ideológicas com os comunistas. O fechamento político imposto pelo governo Artur Bernardes após as insurreições tenentistas deixou os anarquistas fora de qualquer disputa sindical e ideológica por exatos dois anos.

1. Comunistas versus anarquistas no Centro Internacional

A historiografia tem afirmado que a formação do PCB é um caso atípico na história do movimento sindical, pois ao contrário de ter sido fruto de uma “transferência” de militantes socialistas para o comunismo, teria se originado de uma cisão no interior da liderança “anarco-sindicalista”, influenciada pelos desdobramentos da Revolução Russa. Assim, a criação do partido em 1922 teria sido uma opção de militantes egressos do anarquismo que, ao perceberem “a inviabilidade do projeto libertário”, acabaram optando por uma forma de organização político-partidária capaz de incorporar o proletariado urbano. O objetivo de controlar o Estado daria “uma dimensão nitidamente política à luta operária, rompendo com o viés economicista dado pela ação direta”.⁶

Um documento do partido parece estender essa conclusão a Santos,

“onde os camaradas mais avançados do proletariado foram quase sempre que exclusivamente influenciados pelo anarquismo, [pois] muitos militantes anarco-sindicalistas

⁴ “Em Santos”. *A Plebe*, 15, 29/9, 13/10 e 10, 24/11/1923; “Comemoração a Ferrer”. *Comércio de Santos*, 3/10/1923.

⁵ *A Plebe*, 23/6/1923.

demonstraram, desde a primeira hora, fundas simpatias pela obra do Partido Comunista russo e da III Internacional".⁷

Essa afirmação, porém, não é amparada por qualquer suporte empírico. No período de formação do partido, bem como ao longo de toda a década de 1920, não foi encontrado nenhum caso comprovado de militante comunista de Santos que tivesse apresentado experiência anarquista prévia. Destinada ao Comitê Executivo da Internacional em Moscou, aquela afirmação parece corresponder muito mais a uma expectativa alimentada pela tática de "frente única" que objetivava, entre outros aspectos, atrair as lideranças anarquistas para o comunismo a fim de, simultaneamente, isolá-las no tabuleiro do movimento operário.⁸

Desde os seus primórdios na cidade, foi justamente isso que os comunistas buscaram fazer. Impondo-se a tarefa de "ir às massas" e reorganizar o movimento operário, desde 1923 e 1924 eles preconizavam a constituição de uma "frente única econômica". O meio mais eficaz para a consecução deste objetivo seria a criação de sindicatos por indústria e de uma Federação local composta por entidades de classe "de que cor for" e organizada "com qualquer número de associações".⁹

⁶ Antunes, Ricardo. *Classe operária, sindicatos e partido no Brasil: da Revolução de 30 até a Aliança Nacional Libertadora*. São Paulo, Cortez, 1982, p. 65.

⁷ AEL. AICM. *Relatório geral sobre as condições econômicas, políticas e sociais do Brasil e sobre a situação do PC brasileiro. Ao Comitê Executivo da IC*, 16/1/1923, rolo 3.

⁸ A linha de frente única procurava corresponder à política conduzida pela Internacional Comunista na Europa. O III Congresso da IC (1921) definia o objetivo de "conquistar uma influência comunista na maioria da classe operária", estendendo essa meta aos países "coloniais" e "semicoloniais" por meio da "frente única proletária", ressaltando a hegemonia dos comunistas no movimento operário. Pinheiro, Paulo Sérgio. *Estratégias da ilusão: a revolução mundial e o Brasil, 1922-1935*. São Paulo, Companhia das Letras, 1991, pp. 122-3.

⁹ Pacato, Antonio. "Aos militantes do operariado local"; Luso, João. "Pela organização operária"; Leitão, Cezar. "Rumo à organização". *Comércio de Santos*, respectivamente 24 e 27/10/1923 e 26/6/1924. O barbeiro português Cezar Leitão foi nesse período inicial de formação do PCB um dos maiores propagandistas das idéias do partido. Há informações sobre sua trajetória no Brasil, de onde foi expulso em 1927, e em Portugal em processos da polícia política portuguesa. Cf. Arquivo Nacional da Torre do Tombo [ANTT]. Arquivo da Polícia Internacional e de Defesa

Apesar de defender a convergência das diferentes correntes sindicais para “o terreno econômico”, a proposta não deixava de atacar os princípios anarquistas, acusados de economicistas, e de imprimir as orientações políticas do partido. Se aos sindicatos cabia desenvolver a “luta econômica”, a “obra política” era considerada “mais elevada e complexa”, devendo ser dirigida não pelas associações de classe, mas por “alguns operários” com grande “capacidade de resistência e maior espírito de sacrifício”.¹⁰

Tinha início uma concepção de organização sindical que associava “unidade e hegemonia, ou melhor, unidade sob hegemonia” comunista. Em outros termos, a unidade era entendida como condição indispensável ao domínio do PCB em uma dada categoria profissional e em meio às diversas tendências ideológicas do movimento operário, colocando os sindicatos sob sua direção.¹¹ Mas conforme admitiam seus militantes, a frente única encontrou fortes obstáculos tanto pela “hostilidade anarco-sindicalista” quanto pelos “amarelos”, sobretudo pelo sindicato dos carroceiros, acusado de ter sido o principal responsável pelo “entravamento da Federação” que, aliás, não chegou sequer a se constituir.¹²

Ao contrário de trilhar o caminho das alianças, desenhado pela proposta de frente única, o que se verificou foi uma hostil campanha contra os sindicatos que adotavam o princípio da ação direta e os que contavam com advogados e se proclamavam

do Estado/Direção-Geral de Segurança [PIDE/DGS]. *Júlio Cesar Leitão*, processo 460/SPS, 1932, processo 4.960/PSE, processo 322/SPS.

¹⁰ Leitão, Cezar, “Rumo à Federação”. *Comércio de Santos*, 27/6/1924.

¹¹ Zaidan Filho, Michel. *PCB (1922-1929): na busca das origens de um marxismo nacional*. São Paulo, Global, 1985, p. 115.

¹² AEL. AICM. *Relatório trimestral do PCB ao CEIC* (Comitê Executivo da Internacional Comunista). Rio de Janeiro, 1/3/1924, rolo 3; Leitão, *op. cit.* Uma das principais polêmicas se deu entre o PCB e os dirigentes da União de Artes, Ofícios e Anexos em torno da proposta de formação do Socorro Operário Internacional, visando “angariar dinheiro para auxiliar os comunistas da Alemanha a fazer a revolução”. Cf. Leitão, Cezar. “Movimento Sindical” e “Aos operários da construção civil”; Anteliús. “Aos operários da construção civil”; Lourenço, Manoel. “Aos operários da construção civil”; Saavedra, Manoel Perdigão. “Declaração necessária”. *Comércio de Santos*, respectivamente 29/5, 28/6, 22/5, 28/5 e 31/5/1924.

“benéficos”, tidos como propícios à corrupção de “indivíduos inescrupulosos”.¹³

A linha política “sectária” de enfrentamento dos comunistas às correntes adversárias foi um dos fatores que levou o PCB ao isolamento em relação aos trabalhadores santistas. A repressão imposta por Artur Bernardes, que submeteu o país a estado de sítio durante quase todo o seu governo (1922-1926), não impediu a eclosão de movimentos grevistas e reivindicativos, mas em nenhum deles os ativistas do partido exerceram qualquer papel, exceto em uma pequena greve dos empregados de bares, cafés e restaurantes, em 1923, “fazendo-se sentir, embora desordenada, a influência comunista”.¹⁴

Foi no interior desta categoria de trabalhadores que o PCB conseguiu exercer domínio considerável. O Centro Internacional, sindicato dos empregados no ramo de alimentação (garçons, cozinheiros, empregados em hotéis, bares, cafés e restaurantes), foi o seleiro das principais lideranças comunistas na cidade, merecendo destaque a atuação do garçom João Freire de Oliveira, que na década de 1920 foi um importante dirigente nacional do PCB (foi gerente do jornal *A Nação* no Rio de Janeiro e editor de *O Solidário*, de Santos).

Com o desenvolvimento urbano e turístico da cidade, os empregados do ramo da alimentação e hotelaria passariam a adquirir importância crescente, contando entre 1.200 e 1.600 trabalhadores, dos quais 400 eram sindicalizados em 1926.¹⁵ Além de sua presença numérica, esses trabalhadores deflagraram várias greves nas décadas de 1920 e 1930, surpreendendo em muitas delas por sua coesão e capacidade organizativa. Essa força evidencia-se na organização dos empregadores que, em 1923, fundaram a União dos Proprietários de

¹³ Pacato, Antonio. “Organização sindical versus benéfico”. *Comércio de Santos*, 6/10/1923; “As organizações operárias”. *O Solidário*, 11/4/1925.

¹⁴ AEL. AICM. *Relatório trimestral do PCB ao CEIC*. Rio de Janeiro, 6/1/1924, rolo 3.

¹⁵ *O Solidário*, 1/5/1926. Nesse mesmo ano, foram contabilizados em Santos 27 hotéis, 21 restaurantes, 63 casas de pasto, 24 pensões, 14 cafés, 8 confeitarias, 6 clubes, 42 botequins (205 casas ao todo). “Centro Internacional”. *O Solidário*, 1/5/1926; “Vida proletária”. *Comércio de Santos*, 4/3/1926.

Hotéis, Restaurantes, Cafés e Bares para, entre outros aspectos, criar “um serviço de polícia interna, destinado a dar aos proprietários das casas a ela associados informações confidenciais sobre fregueses e empregados”.¹⁶

O Centro Internacional vinha sendo a principal base organizativa dos comunistas que, em 1925 e 1926, nele exerciam domínio absoluto. Para os sindicalistas de ação direta, por sua vez, a conquista dessa entidade tinha um significado estratégico. Como esse sindicato era um dos bastiões da militância comunista, e seu jornal (*O Solidário*) a principal arma de divulgação ideológica do PCB local, não restava aos anarquistas senão concentrar esforços para conquistar sua direção. Com isso, podiam obstruir a ofensiva de seus adversários orientados pela defesa da “unidade sindical”, que implicava na estratégia de anular a ação concorrente de seus rivais, tática reforçada por decisão do II Congresso do partido, realizado em 1925.

A lenta reorganização do movimento operário permitiu aos sindicalistas de ação direta uma importante conquista: em meados de 1926, venceram as eleições do Centro Internacional.¹⁷ A disputa foi bastante acirrada, levando os anarquistas a conduzir uma campanha “caracterizada, às vezes, por cenas de pugilato” com o fim de expulsar da agremiação João Freire de Oliveira.¹⁸ A “vitória anarquista” no pleito levou John F. Dulles a considerar que se tratava de uma

¹⁶ “Os varejistas de Santos tratam dos seus interesses”. *Praça de Santos*, 16/1/1931.

¹⁷ O comunista João Freire de Oliveira publicou um irado ataque aos “rabanetes anarquistas”, “vermelhos por fora e brancos por dentro, contra-revolucionários, inimigos da libertação do proletariado, individualistas que não acreditam nas massas, verdadeiros charlatões que não querem a direção dos comunistas, mas apóiam a influência da classe patronal”. “As últimas eleições no Centro Internacional”. *O Solidário*, 27/6/1926.

¹⁸ Os comunistas, por sua vez, espalharam em diversas publicações e panfletos que o anarquista Vitor M. Saavedra os teria delatado à polícia, entregando a um inspetor uma carta que “incriminava” politicamente alguns militantes do PCB. “Campanha derrotista”. *A Verdade*, 1/1/1927 *apud* Dulles, John Foster. *Anarquistas e comunistas no Brasil (1900-1935)*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1977, p. 262; *O Solidário*, 20/6/1926; Valle, Bernardino J. Marques. “O ofício”. *A Justiça*, 1/5/1927; “Rebatendo intrigas e falsas notícias”. *A Justiça*, 17/5/1927.

demonstração de que o anarquismo não havia deixado de ter impacto no movimento operário a partir de meados de 1920.¹⁹

Entretanto, não devemos superestimar essa conquista. Ao contrário de São Paulo, onde os anarquistas ainda mantiveram forte presença no movimento sindical no início dos anos 1930,²⁰ na “Barcelona Brasileira” a sua atuação limitou-se única e exclusivamente aos dois anos em que esteve à frente do Centro Internacional. Além disso, durante esse período, pouco puderam fazer, declarando que o Centro Internacional enfrentava sérias dificuldades face à “superabundância de braços”.²¹ Boa parte de suas energias foi despendida em confrontações ideológicas com os comunistas que, em 1928, retomaram a direção do Centro.²² Podemos afirmar que foram melancólicos os últimos suspiros do anarquismo em Santos. Seu tradicional e mais glorioso reduto, o sindicato dos operários da construção civil, era um dos principais suportes de sustentação do PCB do final dos anos 1920 a 1935.²³

Por outro lado, a força dos comunistas no período também não pode ser superestimada, conforme atestam os resultados eleitorais do partido.

¹⁹ Dulles, *op. cit.*

²⁰ Entre 1930 e 1934, os anarquistas em São Paulo eram ainda uma das maiores forças no interior do movimento operário; em 1933, a FOSP contava com 22 sindicatos filiados. Antunes, *op. cit.*, p. 104. No Rio Grande do Sul observa-se semelhante força dos anarquistas no início da década de 1930. Cf. Fortes, Alexandre. “Reverendo a legalização dos sindicatos: metalúrgicos de Porto Alegre (1931-1945)”, in: Fortes, Alexandre et al. *Na luta por direitos. Estudos recentes em história social do trabalho*. Campinas, Editora da Unicamp, 1999.

²¹ “O Centro Internacional e seus problemas de organização”. *Praça de Santos*, 13 e 14/10/1927.

²² “Assembléia no Centro Internacional”. *Praça de Santos*, 3/2/1928. Os embates entre as duas correntes se deu nos jornais *A Verdade* (anarquista) e *A Justiça* (comunista). Exemplares de ambos os periódicos foram encontrados no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Processo de expulsão de José Fernandes Alvarez, Manoel Esteves Fernandes, Bernardino do Valle, Luiz Gonzaga Madureira, João Perdigão, IJJ7/ 167, 1928.

²³ As últimas aparições anarquistas ocorreram em 1934 e 1935, quando foram formadas as seguintes organizações: Liga Anticlerical, Juventude Anarquista e Centro de Estudos Sociais. Mas suas atividades resumiram-se a palestras e reuniões, sem que fosse registrada qualquer inserção mais destacada no movimento sindical. *A Plebe*, 9/6, 21/7/1934; 19/1, 2/2, 22/6, 26/10 e 9/11/1935.

2. Da “Frente Única” eleitoral ao isolacionismo obreirista

Desde meados da década de 1920, o PCB buscou estender a tática de frente única à política institucional, pretendendo concorrer no terreno eleitoral como um meio de propagar seu programa político e aumentar suas bases de sustentação.²⁴ Com objetivo estritamente eleitoral, a “frente única proletária” ganhou força depois da eleição presidencial de Washington Luís. Graças à suspensão do estado de sítio e de sua breve saída da clandestinidade, o PCB pôde dar visibilidade a essa política com a criação do Bloco Operário, em 1926.

Mas diversos estudos desconsideram que a primeira experiência eleitoral do partido no Brasil ocorreu em Santos, no pleito municipal de novembro de 1925.²⁵ Em agosto, foi fundada a Coligação Operária, afirmando-se como “o único Partido Operário que existe no Brasil”. Sua organização baseava-se em comissões para recrutar nos sindicatos os trabalhadores que desejassem se qualificar como eleitores. Seu objetivo maior era o de “quebrar a pasmaceira dos sindicatos”, “unificá-los” e “organizar os trabalhadores desorganizados”, palavra de ordem do II Congresso do PCB.²⁶

Conforme revelou um informante do Deops, que dizia ter conversado com vários militantes, a vitória do garçom João Freire de Oliveira era tida “como certa”.²⁷ Mas os resultados das urnas foram melancólicos. De um eleitorado de aproximadamente 3.200 pessoas, Freire obteve apenas 48 votos, enquanto o Partido Republicano Municipal elegeu 11 dos 12 vereadores, totalizando 1.493 votos.²⁸ Apesar de Astrojildo Pereira ter considerado positiva a disputa por se

²⁴ Maram, Sheldon L. “Urban labor and social change in the 1920s”. *Luso-Brazilian Review*, 16: 2, p. 217.

²⁵ Uma exceção é o livro de Dulles, *op. cit.*, pp. 236-7.

²⁶ Ziul. “A Coligação Operária e seu programa”; “Às comissões de fomento eleitoral”. *Comércio de Santos*, 25 e 30/8/1925; Oliveira, João Freire de. “Coligação Operária”. *O Solidário*, 20/6/1926.

²⁷ Aesp. Setor Deops. Correspondência do inspetor Orestes Lascala ao Superintendente de Ordem Social e Política. Santos, 17/11/1925. *Prontuário de João Freire de Oliveira*, n. 222.

²⁸ *A Tribuna*, 30/11 e 1/12/1925.

tratar de uma primeira experiência do partido, Freire de Oliveira a interpretou como um fracasso atribuído à desorganização dos trabalhadores, aos “resíduos nos sindicatos do antiparlamentarismo anarquista” e à insuficiente propaganda eleitoral.²⁹

Esse pífio saldo eleitoral levou os comunistas no ano seguinte a radicalizarem a bandeira de “organizar os operários desorganizados” que, segundo suas estimativas, somavam 32.210 em um total de 38.250 trabalhadores, dos quais apenas 6.040 se encontravam sindicalizados.³⁰ Contudo, o partido admitiria mais tarde haver alcançado poucos avanços no meio sindical, responsabilizando por essa situação os seus próprios militantes, particularmente o “encarregado sindical” do partido por carecer de “conhecimentos de tática e organização”.³¹ Mesmo no breve período de legalidade, durante o primeiro semestre de 1927, a palidez do PCB local era evidente. Havia apenas quatro células do Comitê de Zona, funcionando irregularmente, e várias eram as queixas sobre atrasos de mensalidade e descuido ao “fiel cumprimento da disciplina partidária”, registrando-se muitas ausências nas reuniões.³²

Ao reingressar na ilegalidade, em agosto de 1927, a situação do PCB tornava-se ainda mais lastimável. Sob pretexto de que havia um plano de insurreição na cidade, pronto para ser deflagrado em junho de 1927, foi decretada a expulsão do país de um anarquista (o canteiro espanhol José Fernandes Alvarez) e de comunistas ligados ao Centro Internacional (Luiz Gonzaga Madureira, Manoel Esteves Fernandes, José Maria Coelho e Bernardino Marques do Valle).³³ As

²⁹ Pereira, Astrojildo. “A Coligação Operária e o Partido da Mocidade”; Oliveira, João F. de. “Coligação Operária”. *O Solidário*, 24/2 e 20/6/1926.

³⁰ Oliveira, João Freire de. “A situação sindical em Santos”. *O Solidário*, 25/2/1926.

³¹ AEL. AICM. Seção de Informação do CC do PCB. Rio de Janeiro, 30/11/1926, rolo 3.

³² “Liquidemos as contas com o Partido”; “Frequência de reuniões”. *O Vigilante*, 3/4 e 17/5/1927.

³³ ANRJ. Processo de Expulsão, *op. cit.*; Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal. “Portugueses expulsos do Brasil”, maço 110, armário 12, piso 3; “Portugueses expulsos do Brasil por indesejáveis”, maço 106, armário 7, Piso 3; “O comunismo no Brasil”. *Comércio de Santos*, 1/8/1927; “Indesejáveis expulsos do país”. *A Tribuna*, 4/2/1928.

expulsões foram “legitimadas” a partir de um suposto atentado revolucionário contra a Companhia Light, no Rio de Janeiro, atribuído a militantes anarquistas e comunistas estrangeiros.³⁴

Após as deportações, o Delegado de Polícia de Santos publicou um relatório no qual afirmava exultante que Santos vivia “um longo período de estabilidade sindical”.³⁵ No mesmo sentido, o cônsul de Portugal assinalou que “a propagação das idéias comunistas entre o povo imigrante tem sido lenta”.³⁶

Diante do fato de que o movimento operário local era “quase nulo”, sendo “impossível a organização em sindicatos”,³⁷ em 1928 os comunistas concentraram seus esforços na organização da Coligação Operária e se lançaram mais uma vez na campanha eleitoral com vistas ao pleito municipal.³⁸ A tática adotada para a filiação à entidade previa alistamento individual e não mais por sindicatos, o que demonstra justamente a frágil inserção do partido nas organizações de classe.

A política de “frente única proletária” foi lançada mais uma vez a fim de atrair para o “partido genuinamente operário” trabalhadores e lideranças de outras cores ideológicas. Com efeito, contribuíram na campanha “grupos profissionais” das mais diversas categorias, tendo sido apresentados 11 nomes de trabalhadores para disputar as eleições.³⁹ A máquina eleitoral revelou grande atividade

³⁴ De 1926 a 1928, foram expulsos do Brasil 71 portugueses. MNE. *Legação do Rio de Janeiro*, caixa 233 (1920-1928). Diversos portugueses expulsos pelo suposto envolvimento no atentado à Light deram declarações à polícia política portuguesa que contrariavam as versões da polícia. Cf. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. PIDE/DGS. *Manuel Simões dos Santos e outros*, processo 3.151/PSE. Cf. também declarações de Bernardino do Valle em Portugal, nas quais assumiu suas atividades como militantes comunista. ANTT, processo 3.702/PSE.

³⁵ *A Tribuna*, 4/2/1928.

³⁶ Arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal. *Relatório consular referente ao ano de 1927*. Santos, 1928.

³⁷ Barbosa Junior, Homero. “Um fato da tradição histórica do proletariado de Santos”. *Praça de Santos*, 26/1/1928; Aesp. Setor Deops. Carta de Leôncio Basbaum a Norberto Cabral. Rio de Janeiro, 13/11/1927. *Prontuário* 561, vol. 2.

³⁸ “Vida operária”. *Praça de Santos*, 21/11/1927.

³⁹ Suas profissões eram as seguintes: garçom, ferroviário, pintor, carroceiro, doqueiro, trabalhador em café, gráfico, empregado do comércio, *chauffeur*, barbeiro e metalúrgico. “Vida operária”. *Praça de Santos*, 20/10/1928.

de divulgação, tendo lançado 89.900 impressos de propaganda do programa da Coligação, que adotara a mesma plataforma do Bloco Operário e Camponês da capital (luta contra o imperialismo, defesa da implantação de uma vasta legislação social e trabalhista, construção de habitações operárias, melhorias no sistema de transporte e educação).⁴⁰

Apesar da longa e bem preparada campanha, os resultados eleitorais seriam mais uma vez decepcionantes. De um total de 5.620 eleitores que compareceram à urnas, a Coligação Operária recebeu apenas 270 votos.⁴¹ Esse montante pode ser considerado expressivo se o compararmos com o saldo eleitoral da capital, onde o candidato do BOC, Everardo Dias, recebeu apenas 82 votos.⁴²

De qualquer modo, os comunistas de Santos encararam o pleito sob o prisma da derrota, atribuindo-a aos seguintes fatores: “primitiva propaganda anarquista”, fraude eleitoral, “cara feia dos patrões”, promessas de emprego, grande massa de imigrantes e concorrência do Partido Democrático, para o qual teria migrado a maior parcela do “voto proletário”. A pressão patronal mereceu destaque, sobretudo porque uma das bases da organização eleitoral era o sindicato dos trabalhadores em café, os quais teriam “traído” os comunistas ou sido “cooptados” por seus empregadores. O ex-prefeito Belmiro Ribeiro, por exemplo, era diretor da Companhia Central de Armazéns Gerais (a maior empresa de armazenagem na cidade) e candidato pelo PRP, sendo acusado de “arrastar consigo” 180 de seus empregados, totalizando 695 votos. Segundo *A Praça de Santos*, Alberto Cintra, presidente da Associação Comercial, eleito pelo PRP com 1.239 votos, teria recebido o apoio dos trabalhadores em café como manifestação de gratidão por ter concedido prorrogação de 30

⁴⁰ “Relatório da Comissão Executiva da Coligação Operária de Santos sobre o pleito de outubro de 1928”; “Programa da Coligação Operária”. *Praça de Santos*, 28/11 e 24/9/1928.

⁴¹ “Relatório da Comissão Executiva da Coligação Operária sobre o pleito de outubro de 1928”. *Praça de Santos*, 2/12/1928.

⁴² Roio, Marcos del. *A classe operária na revolução burguesa: a política de alianças do PCB: 1928-1935*. Belo Horizonte, Oficina de Livros, 1990, p. 66.

minutos de almoço à categoria, reivindicação pela qual, aliás, os comunistas haviam se empenhado com afinco.⁴³

Após as eleições, a desarticulação do partido na cidade era completa, não se verificando qualquer participação significativa de seus militantes no abatido movimento operário, exercendo apenas alguma influência no sindicato dos trabalhadores em café. Os dados sobre a Juventude Comunista, que se formou em agosto de 1928, são bastante indicativos do marasmo do PCB em Santos. Entre o final de 1928 e meados de 1929, a JC não contava com mais de uma dezena de membros, divididos em duas pequenas células que funcionavam com grande precariedade financeira e organizativa.⁴⁴

Com os avanços da Aliança Liberal, em julho de 1929 houve mais uma onda repressiva ao movimento operário, com fechamento de sindicatos, proibição de comícios e perseguição aos comunistas, sendo detidos vários membros da JC.⁴⁵ Mas ao lado do agravamento da repressão, o PCB profundaria sua solidão.

O radical triunfalismo que levou os comunistas a um lamentável isolamento político e sindical teve início com a tática de "classe contra classe" adotada pelo chamado "terceiro período" da Internacional Comunista.⁴⁶ Conforme já foi amplamente abordado em outros estudos, essa "linha à esquerda" resultou no esvaziamento completo da política comunista de alianças que, às duras penas, vinha sendo procurada nos anos 1920, particularmente com os tenentes. Significou também o estreito alinhamento do PCB às

⁴³ "Relatório da Comissão Executiva da Coligação Operária de Santos sobre o pleito de outubro de 1928". *Praça de Santos*, 27 e 28/11 e 2/12/1928; "Os trabalhadores em café e a candidatura Alberto Cintra". *Praça de Santos*, 21/12/1928.

⁴⁴ Diversos documentos da JC de Santos encontram-se em Aesp. Setor Deops. *Prontuário* 561, volume 4.

⁴⁵ "O comunismo em Santos"; "Combate ao comunismo em Santos". *Gazeta do Povo*, 17/7 e 8/11/1929; *Praça de Santos*, 27/2/1930.

⁴⁶ Essa linha foi definida pelo III Pleno do Comitê Central do Partido (outubro de 1929) e radicalizada depois do Pleno do Secretariado Sul Americano da Internacional comunista (maio de 1930). Carone, Edgard. *O PCB (1922-1943)*. São Paulo, Difel, 1982, pp. 78-83; Lima, Heitor Ferreira. *Caminhos percorridos: memórias de militância*. São Paulo, Brasiliense, 1982, pp. 104-13.

determinações da Internacional, que passou a ter influência decisiva nos rumos dos mais diversos partidos comunistas.⁴⁷

Essas alterações não deixaram de se refletir no movimento comunista de Santos. Contrariando a determinação do partido de combate sistemático a Luís Carlos Prestes, o comitê zonal da cidade decidiu tornar “sem efeito as últimas recomendações que fizemos às células no sentido de que fosse aberta uma luta contra a influência de Prestes na massa operária”.⁴⁸ Por força do Secretariado Sul Americano, o PCB viu-se obrigado a expulsar de suas fileiras todos os “prestistas”, dando início à “stalinização” do partido por meio de expurgos que afastariam seus antigos dirigentes, entre os quais os militantes de Santos João Freire de Oliveira e Plínio Mello, acusados de “prestistas”.⁴⁹ Por intervenção de dirigentes nacionais, que foram a Santos especialmente para acompanhar as atividades do partido, antigos militantes se viram igualmente afastados do Comitê de Zona e da Juventude Comunista, sob a alegação de “indisciplina partidária” como, por exemplo, falta a reuniões “para jogar bilhar”.⁵⁰

Na verdade, estava em curso a linha “obreirista” que determinava a entrada dos chamados “proletários autênticos” na direção do partido, o que significou um processo de autodestruição e isolamento político dos comunistas. Fazia parte dessa “virada à esquerda” a crença de que o Brasil vivia um processo revolucionário em razão da crise econômica, forçando seus militantes a um voluntarismo triunfalista que implicava em desorganizar outras tendências políticas e ideológicas, descartar qualquer política de alianças, fomentar greves a todo custo e fazer sistemática oposição às direções sindicais que não fossem comunistas.⁵¹ Mas diante da

⁴⁷ Como não cabe aqui proceder a uma análise a esse respeito, remeto o leitor ao trabalho de Pinheiro, Paulo Sérgio. *Estratégias da ilusão*, op. cit.

⁴⁸ ARCH, A 2-9, Asmob *apud* Roio, op. cit., pp. 151-2. Tal decisão se deu logo depois que Prestes lançou seu Manifesto de Junho, buscando aproximar-se do PCB que, ao contrário de suas expectativas, o rechaçou com maior intensidade.

⁴⁹ *Ibid.*, pp. 157 e 201.

⁵⁰ Aesp. Setor Deops. “Relatório do Comitê de Zona de Santos”, s.d. *Prontuário 561*, volume 3.

⁵¹ Segundo a “Resolução da IC sobre a questão brasileira”, de fevereiro de 1930, cabia ao partido conduzir a revolução democrático-burguesa, sob hegemonia do

conjuntura e do isolacionismo que o partido se auto-impunha, essas tarefas seriam de difícil realização, facilitando a ação repressiva e as baixas nas fileiras do partido.

Segundo dados fornecidos por Marcos del Roio, apesar das expulsões, em meados de 1930 Santos contava com mais de 90 inscritos no partido, “sendo, de longe, a mais importante organização do PCB em São Paulo”.⁵² Essa informação, contida em um relatório de Astrojildo Pereira, enviado a Santos para assistir a uma conferência zonal, pode ter superestimado o número de efetivos do PCB local. Mesmo que tal estimativa seja confiável, de qualquer modo não corresponde à real expressão do partido na política e no movimento operário santista. Às vésperas da vitória da Aliança Liberal, em 1930, os comunistas estavam profundamente combalidos.

3. *Revisão da tática “classe contra classe”*

Sob o argumento de que a questão social no Brasil era “um fato digno de atenção e não como afirmava o sr. Washington Luis ser um simples caso de polícia”, o jornal aliancista *Praça de Santos* saudou a iniciativa da formação de uma Comissão de Reorganização Operária logo após a revolução de 1930.⁵³ Tal como ocorrera em São Paulo, os comunistas inicialmente fizeram parte da Comissão, que desfrutou de certo êxito na reconstrução de vários sindicatos e que pretendia formar uma Federação Regional do Estado de São Paulo.⁵⁴ Entretanto, por divergências com os anarquistas e trotskistas sobre o encaminhamento da organização de um Congresso para criar a Federação, os comunistas da capital abandonaram a Comissão de Reorganização e resolveram seguir isolados na convocação de uma Conferência Sindical Regional, realizada em março de 1931. Os

proletariado, e levar o país à revolução agrária, libertação do domínio imperialista e instauração da República Operária e Camponesa sobre a base dos Soviotes.

⁵² Roio, *op. cit.*, p. 157.

⁵³ “A reunião de reorganização operária”. *Praça de Santos*, 18, 21 e 22/11/1930.

⁵⁴ No início de 1931, estavam organizados em sindicatos as seguintes categorias: operários da construção civil, condutores de veículos, empregados em restaurantes, bares e hotéis, doqueiros, trabalhadores em café, estivadores e empregados do comércio.

comunistas de Santos seguiram o mesmo caminho, tendo participado da Conferência o Sindicato dos Operários da Construção Civil e a “minoría” dos garçons.⁵⁵

Acompanhando as resoluções da Conferência, em junho de 1931 estava formada a Federação Sindical de Santos, com sede no sindicato dos trabalhadores da construção. A entidade tinha por finalidade “centralizar a ação dos sindicatos da cidade”, “sem distinção de credo político ou religioso, raça ou nacionalidade”.⁵⁶ Apesar de lançar sua proposta de frente única, a orientação do Partido Comunista excluía da Federação qualquer atuação conjunta com os sindicatos reconhecidos pelo Ministério do Trabalho, decidindo criar no interior de algumas categorias sindicatos paralelos aos já oficializados.⁵⁷

Essa linha política era coerente com a orientação sindical da “facção obreirista” que predominava no partido, mas destoava das determinações do VI Congresso da Internacional Comunista. Dos PCs eram exigidos forte combate às lideranças social-democratas e reformistas e, simultaneamente, atuação nos sindicatos dominados por elas com o objetivo de atrair as organizações de classe para o comunismo, o que aqui pode ser interpretado como uma necessidade de militar nos sindicatos oficializados.⁵⁸ Conforme observou Marcos del Roio, a luta pela frente única, na verdade, “não passava de um eufemismo com a finalidade de dar uma aparência de continuidade à tática política [de unidade] e para justificar o isolamento que os comunistas se auto-impunham”.⁵⁹

Em Santos, o único sindicato reconhecido em 1931 pelo Ministério do Trabalho era a União Beneficente dos Operários da

⁵⁵ Cf. Carone, *op. cit.*, p. 315.

⁵⁶ Federação Sindical de Santos”. *Praça de Santos*, 7/6/1931.

⁵⁷ Basbaum, Leôncio. *Uma vida em seis tempos (memórias): uma visão da história política brasileira dos últimos quarenta anos*. São Paulo, Alfa-Omega, 1978, pp. 111-18.

⁵⁸ Araújo, Ângela Maria Carneiro. *Construindo o consentimento: corporativismo e trabalhadores no Brasil dos anos 30*. Campinas, IFCH/Universidade Estadual de Campinas, 1994 (tese de doutorado), p. 213.

⁵⁹ Roio, *op. cit.*, p. 119.

Companhia Docas, de sorte que a Federação tinha terreno livre para atuar entre as demais organizações de trabalhadores, sem a necessidade de articular entidades paralelas. Mas os principais sindicatos da cidade eram francamente hostis à política do PCB e estavam longe de “empregar o lema do partido: forças contra forças” em caso de repressão policial.⁶⁰ Sua linguagem radical e a recusa em compor com outras correntes fizeram com que a Federação permanecesse quase inativa ao longo do segundo semestre de 1931.

Conforme um extenso relatório do Deops sobre a “situação geral do movimento operário em Santos”, “desde o mês de novembro a divulgação do comunismo tinha perdido no plano da propaganda 50% de sua capacidade”. O documento chamava a atenção ainda para a influência exercida pela “nova geração” de sindicalistas que havia emergido após a revolução de 1930. “Entre os militantes surgidos após a Revolução de Outubro, existe uma sensível confusão de idéias provocada por fatos de colaboracionismo com as autoridades”. Os

“militantes antigos, em proporção menor” – prosseguia o informe – “estão concluindo um trabalho de catequese, meio pelo qual levarão aqueles à intransigência ideológica, mas em Santos não há um movimento sindicalista propriamente dito, nem movimento de oposição ao comunismo. As organizações são corporativas, como a Sociedade Beneficente dos Chauffeurs, ou estão guiadas pela Federação Sindical Regional de Santos, inspiradas pelo Partido Comunista”.

O documento menciona que o PCB contava apenas com alguns poucos membros atuantes entre os padeiros, estivadores, garçons e operários da construção civil, havendo uma célula entre os empregados da Companhia Docas e Companhia City.⁶¹

Diante desse fracasso em cidades como São Paulo e Santos, o PCB passou a reavaliar sua linha política para o movimento sindical

⁶⁰ Aesp. Setor Deops. Ata da Célula AR do Campo Grande”, 18/10/1931. *Prontuário 561*, volume 4.

⁶¹ “Situação geral do movimento operário em Santos”. São Paulo, 20/11/1932. *Prontuário 561*, volume 1.

nos primeiros meses de 1932, quando o Comitê Central decidiu atuar nos sindicatos oficiais para ampliar a luta contra a “orientação ministerialista” e ganhá-los para a sua política.⁶² Foi abandonada, assim, a determinação de atuar apenas nos “sindicatos comunistas”, decidindo-se o partido a intensificar seu trabalho de oposição por meio de “frações vermelhas” ou “minorias sindicais”. Em Santos, conforme sintetizou um informante do Deops, esses grupos de oposição deveriam lutar para que suas diretorias se filiassem à Federação, obedecendo “à seguinte palavra de ordem: lutar dentro das organizações até conseguir a posse das diretorias”.⁶³

Apesar de manter uma linha de enfrentamento, a maior flexibilidade do partido deu-lhe possibilidades de crescer no interior do movimento sindical durante os primeiros meses de 1932. Em diversas reuniões realizadas em março e abril de 1932, a Federação contava com a adesão dos seguintes sindicatos: União dos Trabalhadores da Construção Civil, cujo presidente (Alexandre Sotello) era o primeiro secretário da Federação, Sociedade Beneficente dos Ferroviários, Sindicato dos Motoristas da Marinha Mercante e Centro Beneficente dos Empregados em Padarias. Faziam parte da Federação ainda as “minorias” ou os “grupos de oposição” atuantes nas seguintes categorias: condutores de veículos, empregados em restaurantes, bares e hotéis, operários da CDS, trabalhadores em café, estivadores, gráficos e empregados da Companhia City.⁶⁴

Não é possível avaliar a representatividade dessas “frações vermelhas” junto às categorias, mas é muito provável que o partido exercia pouca influência em suas respectivas diretorias. Os sindicatos dos estivadores, trabalhadores em café, condutores de veículos e operários da CDS declaravam publicamente “nada ter a ver com

⁶² Basbaum, *op. cit.*, p. 116, nota 88.

⁶³ Aesp. Setor Deops. Gabinete de Investigações. São Paulo, 24/4/1932. *Prontuário* 562, volume 1.

⁶⁴ “Federação Sindical de Santos”. *Diário da Manhã*, 6, 13 e 29/3/1932; 14/4/1932.

propaganda comunista na cidade, afirmando serem pela ordem, pelo trabalho e pela lei".⁶⁵

De qualquer forma, ainda de acordo com informações confidenciais do Deops, o partido vinha crescendo na cidade (com um número aproximado de 60 filiados).⁶⁶ Tendo conquistado ainda "grande parte da simpatia das massas trabalhadoras", as

"minorias encontram campo para a sua atividade, haja vista o caso das Docas em que a Federação conseguiu orientar o movimento a ponto da própria Companhia Docas dirigir-se à Federação e não à União dos Operários da Companhia".⁶⁷

Essa referência aos operários da CDS relaciona-se com o caso mais bem sucedido de atuação da Federação no movimento sindical santista, particularmente no que se refere à postura de combate às diretorias de sindicatos oficiais, como a União Beneficente dos Operários da CDS. No início de 1932, a empresa dispensou cerca de 350 trabalhadores contratados para executar diversas obras no cais, mas os demitidos sentiram-se feridos em seus direitos. Exigiram que a empresa lhes pagasse indenização relativa a 30 dias de serviço por terem sido dispensados sem aviso prévio, 15 dias de férias e devolução de descontos mensalmente recolhidos pela Caixa de Aposentadoria e Pensões.⁶⁸

Diante da recusa da empresa em aceitar as reivindicações de seus antigos empregados, a Federação encampou a luta, encaminhando o caso ao Juiz de Direito.⁶⁹ Essa decisão de apelar para a Justiça local tinha duas razões de ser. Primeiro, havia o precedente da Companhia União de Transportes que fora obrigada

⁶⁵ "A bem da tranqüilidade pública". *Diário da Manhã*, 24/2/1932.

⁶⁶ Aesp. Setor Deops. *Prontuário de João Barros Valente*, n. 2.098.

⁶⁷ Aesp. Setor Deops. Gabinete de Investigações. São Paulo, 27/2/1932. *Prontuário 561*, volume 1.

⁶⁸ "Companhia Docas de Santos". *Diário da Manhã*, 17 e 18/3/1932.

⁶⁹ Sotelo, Alexandre. "Federação Sindical de Santos". *Diário da Manhã*, 11/3/1932. Desde o início de 1932, os comunistas constituíram células de empresa nas docas, tendo formado ainda uma "facção juvenil". Aesp. Setor Deops. Reunião do Comitê de Zona, em 5/1/1932. *Prontuário 561*, volume 4; "Ata da reunião realizada em 29/3/1932". *Ibid.*, volume 3.

pelo Juiz a pagar em 1930 uma indenização a dez carroceiros.⁷⁰ Segundo, tratava-se de manter a recusa de apelar para o Ministério do Trabalho, considerado como um “aparelho de mistificação”.⁷¹

O fato é que a tática funcionou. Por deliberação do Curador Geral da Comarca, a empresa restituiu os descontos efetuados pela CAP e pagou os quinze dias relativos a férias, embora não tenha havido acordo quanto à indenização.⁷² O desfecho do caso foi considerado uma vitória da Federação por três motivos. Primeiro, em razão do reconhecimento de parcela dos direitos dos trabalhadores. Segundo, houve entendimentos da Federação com a empresa para que o direito de férias fosse estendido a todos os trabalhadores. Com efeito, em maio, a CDS concedeu férias a 436 de seus empregados.⁷³ Tratava-se de uma grande conquista capitalizada pela Federação, pois desde a segunda metade dos anos 1920 os empresários militavam solidamente contra a aplicação desse direito. Terceiro, a CDS viu-se obrigada a negociar com os membros da Federação, em detrimento da União Beneficente dos Operários da CDS, acusada pelos comunistas de passiva por nada ter feito em benefício dos trabalhadores demitidos. Entusiasmada com seu mais expressivo êxito, a Federação conclamou os sócios do sindicato a não abandoná-lo “e sim formar sua oposição sindical em grupo a fim de substituir a atual diretoria e dar linha proletária e de real defesa dos interesses dos associados”.⁷⁴

Mas o maior teste da Federação ocorreria nas greves de maio de 1932. O contexto da deflagração de várias paralisações é o de amplo descontentamento operário diante da longa crise econômica e da inoperância do governo na regulamentação e cumprimento da legislação trabalhista. Ficou célebre a greve dos trabalhadores da São Paulo Railway (SPR), iniciada em 2 de maio em São Paulo.⁷⁵ No dia

⁷⁰ “Operários versus Companhia União de Transportes”. *Praça de Santos*, 28/8/1929 e 4/11/1930.

⁷¹ “Federação Sindical de Santos”. *Diário da Manhã*, 6/3/1932.

⁷² *Idem*, 29 e 31/3/1932.

⁷³ “Férias aos trabalhadores da Companhia Docas”. *Diário da Manhã*, 8/5/1932.

⁷⁴ “Federação Sindical de Santos”. *Diário da Manhã*, 29/3/1932.

⁷⁵ Os grevistas exigiam da empresa a readmissão dos empregados demitidos após o movimento grevista de fevereiro, a abolição de serviços de empreitada, pagamento

seguinte, a Federação Sindical conclamou os ferroviários de Santos a aderirem ao movimento. Em assembléia bastante concorrida na sede da Federação, os empregados da SPR decidiram cruzar os braços, contando com o apoio de seu sindicato, a Sociedade Beneficente dos Ferroviários, entidade filiada à Federação. Com essa adesão, a paralisação assumia uma dimensão ainda maior por estrangular o sistema de escoamento de mercadorias entre São Paulo e Santos. Os rumos do movimento foram sensivelmente alterados, passando da fase de negociações para a de redobrada vigilância policial e utilização de fura-greves, tendo início diversas prisões de grevistas e militantes do Partido Comunista. No dia 12 de maio, a greve em Santos havia terminado, esmagada pela repressão policial.⁷⁶

Se em São Paulo houve divergências e divisões entre as lideranças do movimento, em Santos a Federação o conduziu sozinha, o que revela certa força dos comunistas no desenrolar da paralisação. Contudo, o malogro da greve contou ainda com a recusa dos sindicatos dos operários da CDS e dos estivadores no sentido de hipotecar solidariedade aos ferroviários pelo fato de imporem forte oposição à Federação e aos comunistas, que pretendiam fazer da paralisação um movimento contra a ingerência do Estado na organização sindical.⁷⁷

Nas demais greves ocorridas em maio, a Federação não parece ter logrado a mesma liderança. Durante a paralisação dos padeiros, iniciada em 12 de maio, verifica-se a existência de uma situação de clara dualidade sindical, disputando a liderança do movimento o Centro Beneficente dos Empregados em Padarias e a Sociedade dos Empregados em Padarias e Confeitarias.⁷⁸ Esta última

dos dias parados durante a referida greve, demissão de chefes de oficinas, cumprimento da lei de férias, salário igual para trabalho igual e ausência de perseguição aos grevistas. A narrativa completa dessas duas paralisações dos ferroviários encontra-se em Silva, Zélia Lopes da. *A domesticação dos trabalhadores nos anos 30*. São Paulo, Marco Zero, 1990, pp. 106-24.

⁷⁶ "A agitação operária aumenta de volume"; "Não diminui o entusiasmo dos operários em greve"; "O movimento grevista". *Diário da Manhã*, 4, 6 e 12/5/1932.

⁷⁷ "A greve aumenta". *Diário da Manhã*, 5/5/1932.

⁷⁸ As reivindicações dos padeiros eram: cumprimento da lei de férias, trabalho igual para salário igual, moradia fora das padarias, pagamento nos dias 10 e

organização era filiada à Federação, o que revela que entre os comunistas não havia sido inteiramente abandonada a tática de organizar sindicatos paralelos em categorias que não se encontravam sob seu domínio. Os resultados da greve foram nulos e a Federação criticou fortemente a Associação Beneficente por ter pedido a intervenção do delegado de Polícia e do Departamento do Trabalho.⁷⁹

A greve de mais de 800 empregados em hotéis e similares, deflagrada em 8 de maio, foi liderada por um Comitê de greve, do qual podem ter feito parte membros da “minoria” do Centro Internacional, pois um documento do Comitê clamava “pela frente única dos operários”.⁸⁰ Mas o sindicato encampou o movimento e passou a falar em nome dos grevistas, levando-o a sofrer forte perseguição policial, sendo presos mais de 50 grevistas.⁸¹ Durante cerca de 10 dias de paralisação, poucos foram os estabelecimentos que concordaram em satisfazer parte das reivindicações, pois a maioria decidiu seguir a determinação da Associação dos Proprietários de Hotéis de demitir os grevistas e não entabular qualquer negociação.⁸²

Em síntese, o saldo dessas paralisações foi frustrante tanto para as categorias nelas envolvidas quanto para a Federação Sindical, cujos membros foram fortemente vigiados e perseguidos pela ação repressiva da polícia.⁸³ Quando o movimento atingiu seu ápice, a Federação deliberou organizar um Comitê Central de Greve, com representantes dos comitês sindicais.⁸⁴ Entretanto, essa coordenação centralizadora não parece ter obtido bons resultados, pois segundo a

aumento salarial de 10 a 30%. “Empregados em padarias e confeitarias”. *Diário da Manhã*, 10/5/1932.

⁷⁹ “O movimento grevista dos padeiros” e “Federação Sindical de Santos”. *Diário da Manhã*, 12/5/1932.

⁸⁰ Os trabalhadores exigiam descanso semanal, 10 a 20% de aumento, salário igual para trabalho igual, cumprimento da lei de férias, jornada de 8 horas, pagamento dos dias de greve e não perseguição aos grevistas. “Aos trabalhadores da Indústria hoteleira e similares”. *Diário da Manhã*, 8/5/1933.

⁸¹ “Continua a agitação grevista em Santos”. *Diário da Manhã*, 10/5/1932.

⁸² As fontes de informação dessa greve foram extraídas do jornal *Diário da Manhã*, de 10 a 22/5/1932.

⁸³ Sobre as prisões, cf. Aesp. Setor Deops. *Prontuário 561*, volume 2.

⁸⁴ “Federação Sindical de Santos”. *Diário da Manhã*, 11/5/1932.

própria FSS “as últimas greves não tiveram alcançada a sua finalidade devido à traição que houve dentro de nossas fileiras”.⁸⁵ Em outros termos, a maior parte das direções dos sindicatos da cidade mantinha-se refratária a engrossar as fileiras da Federação.

As greves de São Paulo e Santos ocorridas em maio foram importantes para que o Partido Comunista oficializasse uma orientação sindical que já ocorria na prática desde os primeiros meses de 1932. Em meio às paralisações, em reunião ampliada do Comitê Central e do Burô Político do PCB, foi abandonada a atuação exclusiva em sindicatos comunistas, optando-se pela formação de “frações vermelhas” em qualquer agremiação operária, inclusive entre as reconhecidas pelo Ministério do Trabalho.⁸⁶ Mas os comunistas entraram em uma fase de forte desagregação em face da repressão policial e da desarticulação do movimento operário que se seguiu às paralisações de maio.

Ao fracasso dessas greves e à intensificação repressiva, seguiu-se a conjuntura da revolução de 1932 que significou para os trabalhadores, de um modo geral, um saldo extremamente negativo: aumento da exploração do trabalho, maior desrespeito patronal às leis, vigilância policial nos locais de trabalho, perseguição a lideranças operárias e, ao final, entendimento por parte de muitos trabalhadores de que as forças tenentistas eram as principais aliadas do movimento operário.

Apesar de não faltar motivos para a eclosão de movimentos grevistas (superexploração da força de trabalho e não cumprimento da legislação trabalhista), as paralisações em 1933 foram menos intensas em razão das derrotas sofridas em 1932, da repressão e da recuperação econômica, com o correlato aumento do nível de emprego. A única greve que merece destaque é a dos operários da Companhia Docas. A análise desse movimento tem uma dupla dimensão: revela a fragilidade dos comunistas na inserção do movimento operário local e o fortalecimento do projeto corporativo do

⁸⁵ “A classe operária”. *Diário da Manhã*, 14/6/1932.

⁸⁶ Roio, *op. cit.*, p. 203.

governo no sentido de criar uma organização técnico-jurídica para mediar os conflitos entre capital e trabalho.

4. *Comunistas, greves e sindicalismo oficial*

Desde janeiro de 1933, os operários da CDS pleiteavam aumento de 40% nos salários e reajuste nos serviços de embarque de café. Alegando ter sido uma das empresas que mais vinha sofrendo com a crise econômica, a empresa se negou a atender as reivindicações. No dia 24 de maio, teve início a paralisação por parte da totalidade dos seus empregados, mas apenas nos serviços noturnos que, naquele momento, eram os mais requisitados pelos usuários do porto.⁸⁷ Houve grande coesão entre os grevistas durante 13 dias de paralisação, mas o movimento foi fortemente vigiado pelas forças de segurança. O principal alvo de controle policial eram os comunistas que, segundo um informante do Deops,

“já sabem da nossa estadia aqui, porquanto noutro dia abordamos o agitador Antonio Brites dos Santos; hoje afastado, o revistamos e prevenimo-lo que seria preso, assim como outro, caso se envolvesse na greve. O fato é que até hoje ninguém foi visto e nenhum boletim apareceu”.⁸⁸

De fato, a ausência de envolvimento dos comunistas na greve fica evidente em um manifesto que a Federação Sindical lançou no decorrer do movimento. O documento afirmava que os “delegados operários” encarregados de conduzir as negociações não haviam sido escolhidos “pela massa”, mas pela própria diretoria do sindicato, acusada de pactuar com o Ministério do Trabalho (“órgão de tapeação da burguesia feudal”) e “socialisteiros” como Miguel Costa.⁸⁹ O fato é que venceu essa postura conciliatória. Após a contratação de novas

⁸⁷ “A greve da Docas”. *Diário da Manhã*, 24/5/1932; “A Companhia Docas de Santos aos operários e ao público”; “A Companhia Docas e seus operários”. *Jornal da Noite*, 25/5/1932.

⁸⁸ Aesp. Setor Deops. Ofício de Luiz Apolonio ao delegado do Deops. Santos, 30/5/1932. *Prontuário 561*, volume 1.

⁸⁹ Aesp. Setor Deops. “Abaixo o Ministério do Trabalho”. Documento anexado ao *Prontuário 561*, volume 1.

turmas de operários para operarem nos serviços extraordinários, em concorrida assembléia, realizada em 5 de junho, os grevistas resolveram encerrar a paralisação e aguardar o pronunciamento da Comissão Mista de Conciliação e Arbitragem.⁹⁰

As Comissões de Conciliação foram uma das estratégias do governo para acelerar o processo de reconhecimento oficial dos sindicatos, pois o usufruto dos direitos sociais estava condicionado à necessidade de o trabalhador ser membro efetivo de um sindicato reconhecido pelo Ministério do Trabalho, uma vez que apenas o sindicalizado poderia recorrer à Justiça. Embora a União Beneficente dos Operários da CDS já fosse oficializada desde 1931, havia diversos pronunciamentos da imprensa de que o processo de instalação dos órgãos trabalhistas estava sendo retardado, colocando obstáculos à implantação do projeto corporativista do governo.

A criação da Comissão de Conciliação vinha sendo debatida desde o início de 1933, mas foi anunciada somente em meio à greve na CDS.⁹¹ Tratava-se de um momento propício à sua instalação, uma vez que somente nos primeiros meses de 1933 havia um considerável número de sindicatos santistas reconhecidos pelo Ministério, podendo assim participar nas eleições para a composição dos representantes dos trabalhadores na Comissão de Conciliação. Se até 1932 só havia três sindicatos oficializados (dos operários da CDS, trabalhadores em café e empregados do comércio), de janeiro a maio de 1933 foram reconhecidos mais 12 de um total de 22 existentes na cidade.⁹²

Nesse ano, havia condições favoráveis para o fortalecimento do projeto sindical corporativista. O fracasso das greves de maio em cidades como São Paulo e Santos, a repressão e o gozo de direitos

⁹⁰ "Terminou a greve dos operários da Companhia Docas". *Jornal da Noite*, 5/6/1933.

⁹¹ "Departamento Nacional do Trabalho". *Diário da Manhã*, 28/5/1933.

⁹² Assim, encontravam-se presentes na instalação da Comissão representantes dos sindicatos dos estivadores, operários da CDS, ferroviários, empregados do comércio, bancários, tintureiros, padeiros, trabalhadores em café, empregados em hotéis, carroceiros, trabalhadores em serviços de melhoramentos e operários da construção civil. "Para solucionar a parede parcial dos operários da docas". *Jornal da Noite*, 30/5/1933; "A greve dos operários da Companhia Docas". *Diário da Manhã*, 27/5/1933.

mediante a sindicalização oficial levaram muitas categorias de trabalhadores a aceitarem os sindicatos reconhecidos pelo Estado como uma forma de sobrevivência de suas organizações.⁹³ Mas um dos fatores mais decisivos foi a convocação para a Assembléia Constituinte, que envolveu muitos trabalhadores em razão da representação classista. Para que os sindicatos pudessem participar do pleito era condição *sine qua non* o seu atrelamento ao Ministério do Trabalho. Em Santos, diversos sindicatos engajaram-se na mobilização em torno da representação classista, a qual deu origem ao Comitê Regional Operário Pró-Constituinte, organização francamente anticomunista.⁹⁴

Assim, no primeiro semestre de 1933, estavam oficializados 15 sindicatos de Santos (três foram reconhecidos após a greve na CDS), todos aptos a participarem das eleições para a Constituinte. Muitos dos sindicatos eram entidades recém-criadas na cidade e englobavam categorias com pouca ou nenhuma tradição de luta, tais como bancários, carregadores de bagagens, trabalhadores em moinhos e pastifícios, operários em frigoríficos, matadouros e anexos, motoristas da marinha mercante, metalúrgicos, barbeiros, telegrafistas e tintureiros. Talvez existissem “sindicatos de carimbo” entre essas associações, criadas artificialmente pelo Ministério do Trabalho para fortalecer seu projeto. Por outro lado, categorias que apresentavam um passado com alguma continuidade mobilizatória e organizativa tiveram seus sindicatos finalmente reconhecidos (estivadores, empregados em hotéis, restaurantes, bares e similares, padeiros, empregados em serviços de melhoramentos – antiga Companhia City -, carroceiros e operários da construção civil).

Diante desse quadro, foi reforçada a posição dos comunistas no sentido de atuarem nos sindicatos oficializados para ampliar a luta no seu interior. Entretanto, não foi abandonado o enfrentamento contra tais sindicatos e seus dirigentes, acusados de seguirem a “orientação ministerialista”. Emblemática dessa linha dos ativistas do

⁹³ Cf. Araújo, *op. cit.*, pp. 234-6.

⁹⁴ “Comitê Regional Operário Pró-Constituinte”. *Jornal da Noite*, 22/8/1933.

PCB foi sua forte oposição à Coligação das Associações Proletárias de Santos (CAPS), formada em junho de 1933 por iniciativa do Sindicato dos Bancários de Santos. Nos moldes da Coligação dos Sindicatos Proletários de São Paulo, criada em meados daquele mesmo ano, a CAPS era uma organização intersindical de âmbito municipal, sob orientação predominantemente trotskista, registrada em cartório em fevereiro de 1934, congregando 15 sindicatos.⁹⁵

Ambas as Coligações estavam organizadas à margem dos enquadramentos do Ministério do Trabalho, uma vez que, além dos sindicatos oficializados, desejavam filiar também as “associações livres”, unificando todas as entidades sindicais na luta contra o controle ministerial. A criação das Coligações foi ensejada pela instituição da Representação Classista, defendida em seus programas, a fim de tornar-se uma entidade que viesse a coordenar a participação das organizações coligadas na escolha de tal representação.⁹⁶

Essa talvez tivesse sido a principal razão do elevado número de sindicatos associados à CAPS e não porque estivessem afinados com as orientações trotskistas. Embora essas fossem programática e ideologicamente contrárias ao projeto sindical do governo, decidiram aderir a ele como medida tática, instrumentalizando-o “por dentro” para tentar destruí-lo em nome da “autonomia sindical”.⁹⁷

As Coligações de São Paulo e Santos foram apontadas como órgãos que representaram forte avanço na organização dos trabalhadores. Teriam apresentado disposição para a atuação conjunta dos sindicatos em torno de objetivos comuns (luta contra a burla das leis sociais, melhoria das condições de trabalho, oposição à inoperância do Ministério do Trabalho e manifestações contra o fascismo), além de se tornarem um fator de sustentação e sucesso de

⁹⁵ Canêdo, Leticia B. *O sindicalismo bancário em São Paulo*. São Paulo, Símbolo, 1978, p. 141.

⁹⁶ Araújo, *op. cit.*, p. 264.

⁹⁷ *Idem*. “As lideranças sindicais e a construção do sindicalismo corporativo nos anos 30”, in: Reis, Elisa et al (orgs.). *Política e cultura: visões do passado e perspectivas contemporâneas*. São Paulo, ANPOCS-Hucitec, 1996.

várias greves.⁹⁸ Porém, no que se refere especificamente à CAPS, tal avaliação peca por superestimação do real poder dessa intersindical.

Apesar de formada em meados de 1933, a Coligação só começou a dar sinais de maior presença no movimento operário santista no início de 1934, procurando deflagrar paralisações nas docas, na construção civil e nos hotéis da cidade.⁹⁹ Mas sua força seria testada na onda grevista de julho a setembro, a mais significativa na cidade desde 1919, englobando bancários, padeiros, trabalhadores em hotéis, carroceiros e operários da construção civil. Apesar de prestar solidariedade e tentar organizar uma paralisação geral em Santos em apoio às diversas categorias em greve, todos os sindicatos envolvidos no movimento grevista tinham se desligado da Coligação.¹⁰⁰ Para isso concorreu, sem dúvida, a atuação bem sucedida dos comunistas que faziam uma política francamente hostil à linha sindical adotada pela CAPS.

A paralisação dos bancários foi liderada pelo presidente do sindicato da categoria, Reginaldo de Carvalho, que havia sido o principal organizador da Coligação das Associações Proletárias de Santos. Entretanto, desde essa greve ele tornara-se um dos principais ativistas do PCB na cidade, fazendo do seu sindicato um dos mais importantes suportes do partido.¹⁰¹ O mesmo ocorrera com o garçom Higino Alonso Delgado, um dos líderes da Coligação no início de 1934, mas preso em julho como o mais destacado militante comunista nas greves ocorridas naquele mês, em particular durante a paralisação dos empregados em hotéis, cafés e restaurante por quase dois meses. A greve dos operários da construção civil, que durou 83 dias, foi igualmente liderada pelos comunistas, que estavam à frente do sindicato, destacando-se a atuação de Manuel Viana, uma das figuras de proa do partido. Embora contasse com a adesão de sua entidade de

⁹⁸ *Idem*, *Construindo o consentimento*, op. cit., pp. 265-7.

⁹⁹ Aesp. Setor Deops. Gabinete de Investigações. "Relatório reservado", 12/1/1934. *Prontuário* 561, volume 2.

¹⁰⁰ *Jornal da Noite*, 1/8/1934.

¹⁰¹ Aesp. Setor Deops. *Prontuário do Sindicato dos Bancários de Santos*, n. 5.057. Neste prontuário consta a observação de que, em 1935, esse sindicato "é composto só de comunistas".

classe, cujos dirigentes eram avessos ao PCB, a paralisação dos carroceiros foi conduzida por um Comitê de Greve, do qual poderiam ter feito parte alguns comunistas presos que integravam o “grupo de oposição” sindical. Apenas quanto à greve dos padeiros a documentação não permite qualquer inferência sobre a atuação dos ativistas do PCB dentro ou fora do sindicato.

Os resultados dessas greves contribuíram significativamente para fortalecer a inserção dos comunistas no movimento operário da cidade. Os bancários realizaram uma luta nacional pela conquista das caixas de aposentadoria e pensão, paralisando suas atividades de 6 a 10 de julho de 1934. O movimento em Santos foi unânime e, em âmbito nacional, coroado de êxito com a promessa do governo e do Ministério do Trabalho de assinarem um decreto federal que criaria a Caixa Única de Aposentadoria e Pensões dos Bancários.¹⁰²

A greve na construção civil, iniciada em 12 de julho, foi a mais prolongada de todas, estendendo-se por 83 dias. Apesar de ter sofrido forte repressão e esbarrado na intransigência patronal, foi selado um acordo intermediado pela Delegacia Regional do Trabalho que aceitou a maior parte das reivindicações dos operários.¹⁰³

Iniciada em 14 de julho, a greve dos empregados em hotéis, bares, cafés e restaurantes se estenderia por quase dois meses em diversos estabelecimentos, exigindo a implantação do *closed shop* (“os empregadores só podem trabalhar com pessoas sindicalizadas”), revisão da tabela de salários, reintegração dos grevistas no seus antigos postos de trabalho e pagamento no dia 5 de cada mês. Essa greve foi a mais conturbada de todas e marcada por diversos incidentes. Houve a explosão de uma bomba na casa do presidente do Centro Internacional, acusado de não aderir ao movimento, e o assassinato de um garçom após sair do trabalho. A polícia responsabilizou por tais atos os dirigentes do Sindicato dos Empregados em Hotéis, efetuando inúmeras prisões. Várias negociações com representantes da Delegacia Regional do Trabalho e

¹⁰² “Os bancários estão em greve”; “A parede dos bancários”; “Ao público, à imprensa e ao proletariado de Santos”. *Jornal da Noite*, 6, 7, 9 e 11/7/1934.

¹⁰³ A narrativa completa dessa greve encontra-se no capítulo 2.

do Ministério do Trabalho foram malogradas por total intransigência dos patrões, que deliberaram pela demissão de centenas de grevistas e fechamento de seus estabelecimentos em pleno tempo da estação balneária. Somente no dia 8 de setembro houve um acordo que pôs fim à greve, marcando sua vitória parcial. Os patrões comprometeram-se a dar preferência em igualdade de condições aos empregados filiados ao sindicato, mas tinham o direito de “livre escolha”; diversos grevistas seriam reintegrados aos seus serviços e outros receberiam indenização; foi nomeada uma comissão para estabelecer o salário mínimo profissional e os vencimentos deveriam ser pagos em todo o dia 5 do mês.¹⁰⁴

A greve parcial dos padeiros, deflagrada em 24 de julho, foi a única amplamente vitoriosa. Após um mês de paralisação, a DRT intermediou um acordo que instituiu o reconhecimento do sindicato como fornecedor exclusivo da mão-de-obra (*closed shop*), cumprimento da lei de férias, reintegração dos grevistas nos seus antigos postos de trabalho, permissão para comer e dormir fora das padarias e aumento salarial.¹⁰⁵ A greve dos carroceiros foi o único movimento que não obteve êxito.¹⁰⁶

De acordo com um informe do Deops, as paralisações de julho a setembro de 1934 foram uma vitória da posição dos comunistas, pois “de uma miscelânea de pontos de vista e opiniões, venceu a orientação marxista-leninista pela tática da frente única”. O documento permite inferir que as greves foram razoavelmente bem preparadas,

¹⁰⁴ As informações dessa greve foram extraídas do *Jornal da Noite e Diário da Manhã*, de 17/7 a 6/10/1934, além de informes contidos no *Prontuário 561*, vol. 2.

¹⁰⁵ Cf. *Jornal da Noite*, 25/7 a 24/8/1934.

¹⁰⁶ Em julho, os operários da City também paralisaram suas atividades por um dia, exigindo aumento salarial, regulamentação da jornada de trabalho e reconhecimento de seu sindicato, mas o movimento foi pouco noticiado na imprensa. Cf. Antunes, *op. cit.*, p. 126.

“procurando evitar que qualquer corporação vá isoladamente à greve e procurando conhecer psicologicamente cada ambiente, os componentes e as aspirações de cada um deles”.¹⁰⁷

Segundo outro informe, havia duas facções: “a dos que desejam acordo e a dos que não querem entendimentos com os patrões”.¹⁰⁸ Não resta dúvida de que da facção contrária aos acordos fizessem parte militantes comunistas que, na greve da construção civil e dos empregados em hotéis, afirmavam não acreditar que a Comissão de Conciliação e Arbitragem resolvesse “coisa alguma, confirmando-se, assim, a nulidade das leis absurdas com que a revolução tapeou as classes operárias”.¹⁰⁹

Contudo, verificamos que as negociações levadas a efeito pelo Ministério do Trabalho e pela Delegacia Regional do Trabalho não deixaram de conferir um saldo positivo em relação às demandas dos grevistas. Por outro lado, a reação patronal logo depois das greves parecia dar razão e legitimidade às desconfianças dos comunistas. Em outubro, o Sindicato dos Empregados em Hotéis denunciou que os patrões recusavam-se a cumprir as cláusulas do acordo e a reintegrar os grevistas demitidos.¹¹⁰ O mesmo ocorreu com os operários da construção que, alegando total ausência de cumprimento do acordo por parte dos construtores, encetaram outra longa greve em outubro de 1935, com a mesma pauta de reivindicações de 1934.¹¹¹ No início de 1935, os operários da CDS fizeram “propaganda de greve” para exigir aumento de salários “prometido por ocasião da última greve”.¹¹²

¹⁰⁷ Aesp. Setor Deops. “Informes reservados”. São Paulo, 12/6/1934. *Prontuário 561*, vol. 2.

¹⁰⁸ Aesp. Setor Deops. Gabinete de Investigações. “Informes reservados”. São Paulo, 21/8/1934. *Ibid.*, volume 2.

¹⁰⁹ “As greves em Santos”. *Jornal da Noite*, 1/8/1934.

¹¹⁰ “Sindicato dos Empregados em Hotéis e Restaurantes”. *Jornal da Noite*, 6/10/1934.

¹¹¹ Cf. capítulo 2.

¹¹² Aesp. Setor Deops. “Relatório de Santos”. São Paulo, 5/1/1935. *Prontuário 561*, vol. 5.

Os bancários, por sua vez, só viram instalado o Instituto de Aposentadoria e Pensões em agosto de 1935.¹¹³

Se um dos alvos de acusação era essa inflexível postura patronal, por outro lado os órgãos trabalhistas eram atacados em razão de sua morosidade e incapacidade para forçar os empresários a cumprirem os termos dos acordos. Não deixava, assim, de ser invocado o caso dos operários da Companhia Docas que decidiram interromper a greve ocorrida em 1933 após ser anunciada a criação da Comissão de Conciliação. Esta, no entanto, foi efetivamente instalada apenas em janeiro de 1934, e o acordo entre o sindicato e a CDS seria firmado somente em agosto, ou seja, cerca de 15 meses depois de terminada a greve.¹¹⁴

Apesar de manter esse posicionamento hostil em relação ao projeto corporativista do governo e suas instituições, em meados de 1934 os comunistas fizeram uma importante alteração em sua linha política, correspondendo à nova diretriz da Internacional Comunista de formação de frentes populares, o que foi oficializado no VII Congresso da IC entre julho e agosto de 1935.

5. Unidade sindical e "Frente Popular"

A nova orientação estabelecia o fim da bandeira "classe contra classe" do "terceiro período" da IC e a necessidade de os PCs se aliarem aos social-democratas e reformistas. Tratava-se de priorizar a luta contra o nazi-fascismo e a constituição de frentes únicas antiimperialistas. No plano sindical, essa orientação foi traduzida como uma luta pela aproximação dos comunistas com as correntes socialistas, reformistas e ministerialistas a fim de ser desenvolvido um trabalho de unificação sindical.

¹¹³ "Movimento associativo". *Diário da Manhã*, 27/8/1935.

¹¹⁴ Codesp. Museu do Porto. "Parecer ao Exmo. Sr. Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, da Comissão Especial sobre o caso da reclamação dos empregados da Companhia Docas de Santos". Santos, 17/8/1934; "Parecer E. C. 35.09 da Companhia Docas de Santos ao ministro do Trabalho Agamenon Magalhães". Rio de Janeiro, 29/8/1934.

Assim, no final de 1934 o PCB lançou a proposta de uma Frente Única Sindical que englobasse todos os sindicatos, reconhecidos ou não pelo Ministério do Trabalho, para lutar contra a repressão, pelo direito de greve e liberdade de propaganda. O resultado foi extraordinário, pois nunca o PCB havia sido tão expressivo em São Paulo e Santos como a partir desse momento. O partido decidiu intensificar sua atuação nos sindicatos oficiais e deixou de combater os reformistas para incluí-los em sua plataforma de unidade.

Apesar de haver menção de que a referida Coligação das Associações Proletárias de Santos sobreviveu até 1935,¹¹⁵ não podemos afirmar que ela tivesse tido qualquer existência efetiva no movimento operário santista desde as greves de julho a setembro de 1934. Ao contrário, por iniciativa dos comunistas, foi formada em janeiro de 1935 a Frente Única Sindical e Popular de Santos (FUSPS), instalada em concorrida reunião realizada no sindicato da construção civil. A FUSPS definia-se como “organização sem cor política, composta por representantes de sindicatos filiados e que tem por finalidade congregar todas as organizações de trabalhadores”. Em seu longo manifesto de lançamento, destacam-se os itens relativos às reivindicações de diversas categorias de trabalhadores e fartas considerações sobre o imperialismo e a Lei de Segurança Nacional.¹¹⁶ Apesar de se definir apartidária, não resta dúvida de que a FUSPS era fortemente controlada pelos comunistas. Como observou um informante do Deops, “para maior eficiência do PCB, este organizou a Frente, que obedece estritamente a orientação do partido”.¹¹⁷

O sucesso da Frente foi imediato. Logo nos primeiros meses de 1935 seus manifestos e documentos publicados na imprensa eram subscritos pelos sindicatos dos operários da Companhia Docas, condutores de veículos, trabalhadores em café, operários da

¹¹⁵ Araújo, *op. cit.*, p. 266.

¹¹⁶ “Frente Única Sindical e Popular de Santos”. *Diário da Manhã*, 26/2/1935; o manifesto encontra-se em Aesp. Setor Deops. *Prontuário* 561, volume 5.

¹¹⁷ Aesp. Setor Deops. “Informes reservados”. São Paulo, 13/2/1935. *Prontuário da Frente Única Sindical de Santos*, n. 3.278.

construção civil, ferroviários, padeiros, empregados em hotéis e restaurantes, bancários, conferentes de carga e descarga, empregados da administração dos serviços portuários, tintureiros, metalúrgicos, motoristas da Marinha Mercante, telegrafistas, trabalhadores em moinhos e pastifícios, catadeiras e costureiras em armazéns de café, empregadas domésticas, empregados em serviços de melhoramentos e carregadores de bagagem.¹¹⁸

Apesar da forte “politização” imprimida ao movimento operário em 1935, a ação dos ativistas do PCB era “mais sindicalista do que partidária”, conforme relata um informe do Deops. Os comunistas exerciam domínio incontestado nos sindicatos da construção civil, bancários, tintureiros e empregados em hotéis, mas contavam ainda com oito células juvenis e 12 de adultos em diversas empresas e ramos de produção, inserindo-se em categorias nas quais sua penetração era tradicionalmente pequena, tais como trabalhadores em café, operários da CDS, estivadores e carroceiros.¹¹⁹

Outras instituições criadas por iniciativa dos militantes comunistas obtiveram semelhante adesão dos sindicatos locais. O Comitê Antiguerreiro e Antifascista de Santos, criado em setembro de 1934 em uma reunião no sindicato dos operários da CDS, contava em 1935 com a participação de representantes da maioria das organizações sindicais da cidade, promovendo palestras sobre conflitos internacionais e atividades fascistas e integralistas.¹²⁰

Mas a organização que mais se destacou no movimento sindical santista foi seguramente a Aliança Nacional Libertadora (ANL), instalada em Santos em concorrida reunião realizada no teatro Guarani em 28 de março de 1935.¹²¹ De acordo com investigações policiais, dois dias depois de criada,

¹¹⁸ *Ibid*; “Movimento operário”. *Diário da Manhã*, 7/4/1935.

¹¹⁹ Aesp. Setor Deops. “Informes Reservados”, 14/4, 20/8/35. *Prontuário* 561, volume 5.

¹²⁰ *A Tribuna*, 3/9/1934 *apud* Araujo, Braz José de. *Operários em luta: metalúrgicos da Baixada Santista (1933-1983)*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1985, p. 58; “Comitê Antiguerreiro e Antifascista de Santos”. *Jornal da Noite*, 22/9/1934. Aesp. Setor Deops. *Prontuário de Manuel Rios*, n. 768.

¹²¹ “Aliança Nacional Libertadora”. *Diário da Manhã*, 29/3/1935.

“esta organização, como em toda a parte, está tomando um vulto fantástico. (...) Toda a ‘intelectualidade’ local se congrega já dentro da ANL, além de sua propaganda legal no seio das coligações proletárias”.¹²²

Seus principais dirigentes eram os advogados Gilberto de Andrada e Silva e Nelson Rangel, além de Reginaldo de Carvalho, ex-presidente do Sindicato dos Bancários.¹²³ Mas a base de sua sustentação eram os mais diversos sindicatos, reunidos na Federação Sindical de Santos, organização fundada em abril de 1935, após o Congresso Pró-Unidade Sindical. A FSS congregava as entidades de classe dos operários da construção civil, condutores de veículos, ferroviários, padeiros, tintureiros, costureiros, metalúrgicos, condutores de veículos, empregados em hotéis e restaurantes, bancários e operários da Companhia Docas, além das oposições às diretorias dos sindicatos dos choferes, trabalhadores em armazéns de café e Centro dos Estivadores. A Federação era considerada

“como Partido Comunista disfarçado. O dirigente sindical que não participasse de suas reuniões, às escondidas e às vezes reprimidas, era tachado de covarde”.¹²⁴

Assim, as atividades da ANL estavam estreitamente ligadas aos sindicatos que ofereciam suas sedes para a realização de todas as reuniões da organização, muitas das quais convocadas a pedido das próprias entidades de classe.

Como explicar a adesão massiva de um amplo espectro de posições políticas à ANL em tão curto espaço de tempo?¹²⁵ Quanto ao

¹²² Aesp. Setor Deops. Gabinete de Investigações. “Informe reservado”, 30/3/1935. *Prontuário 561*, volume 5.

¹²³ Aesp. Setor Deops. *Prontuário de Miguel Costa*, n. 4.429.

¹²⁴ Aesp. Setor Deops. *Prontuário da Aliança Nacional Libertadora de Santos*, n. 4.420.

¹²⁵ Em âmbito nacional, a Aliança congregou em seus três primeiros meses de existência cerca de 70 mil a 100 mil membros e mais de 1.500 núcleos, contando com células de estudantes, trabalhadores, profissionais liberais, militares e intelectuais. Cf. Hernandez, Leila Maria G. Leite. *A Aliança Nacional Libertadora: ideologia e ação*. Porto Alegre, Mercado Aberto, 1985, pp. 48-9; Fonseca, Vitor Manoel Marques da. *A ANL na legalidade*. Niterói, Universidade Federal Fluminense, 1986 (dissertação de mestrado), p. 6.

caráter ideológico de seu programa, a enorme profusão de textos e pronunciamentos públicos apresentava a grandes parcelas da população formulações sistemáticas sobre os problemas do país, indicando suas origens e os meios de superá-los.¹²⁶ Em seus diversos manifestos, a ANL atribuía ao imperialismo, ao latifúndio e ao fascismo as bases de um sistema articulado de exploração e desintegração nacional. Com efeito, os salários reais dos trabalhadores urbanos decresciam em razão da desvalorização da moeda; pequena burguesia, artesãos e comerciantes eram tragados pelos monopólios imperialistas; o campo, visto equivocadamente como parte de um sistema feudal, explorava massas de camponeses e milhares de trabalhadores rurais viam-se em meio ao desemprego e à contingência de migrarem para as grandes cidade.¹²⁷

Mas para além de seu programa, outros fatores foram decisivos para o destaque e crescimento da Aliança: os violentos confrontos com integralistas; a presença e a mística dos tenentes que representavam uma garantia de moralidade e dedicação à causa revolucionária; o enorme peso ideológico e simbólico exercido pelo PCB e pela aura legendária de Prestes; a prática concreta da organização política da entidade, incorporando um vasto leque de temas na pauta de suas lutas (direitos das mulheres, questões estudantis, proteção ao consumidor, problemas relativos aos serviços públicos, custo de vida, liberdade de imprensa, direitos dos negros, estrangeiros e aposentados, inúmeras reivindicações dos trabalhadores).

¹²⁶ A análise que se segue sobre a adesão à ANL baseia-se fundamentalmente em Dagnino, Evelina. *State and ideology: nationalism in Brazil, 1930-1945*. Stanford, PhD, 1988, pp. 225-44. Para um balanço bibliográfico sobre a ANL e o levante comunista de novembro de 1935, cf. Silva, Fernando Teixeira da. "Aliança Nacional Libertadora e Insurreição de 1935 no Brasil". Texto apresentado no Colóquio Internacional "60 Anos das Frentes Populares", realizado em Lisboa pelo Instituto Superior das Ciências do Trabalho e da Empresa, novembro de 1996.

¹²⁷ Para maiores detalhes sobre o programa da ANL, cf. Silva, Hélio. *1935: a revolta vermelha (o ciclo de Vargas - volume VIII)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1969, p. 116 e 447; Carone, Edgard. *O tenentismo*. São Paulo, Difel, 1975, p. 438; Vianna, Marly de Almeida Gomes. *Revolucionários de 35: sonho e realidade*. São Paulo, Companhia das Letras, 1992, parte 2.

O caráter radical do programa da Aliança foi capaz de sensibilizar vastas camadas da população. Para inúmeras pessoas dos mais diversos extratos sociais, a ANL representava uma entidade com formulação ideológica ampla, alternativa e original, sobretudo em relação ao projeto e às organizações corporativas implementadas pelo governo desde 1930. Como assinalou Evelina Dagnino, “em sua tentativa de curta existência para estabelecer hegemonia, a ANL escolheu a sociedade civil como seu espaço social privilegiado”. Em outros termos, o que marcava a diferença radical em relação ao corporativismo era a ausência no interior do programa da ANL de uma perspectiva estatal no sentido de atribuir ao governo a transformação da sociedade por meio de mecanismos centralizadores e intervencionistas. Ao definir-se como uma frente popular, a ANL “contava com as massas como o único agente verdadeiramente capaz de transformar a estrutura da sociedade brasileira”. O Estado aparecia como uma extensão da sociedade civil e a esta caberia controlá-lo. Os trabalhadores eram identificados como as principais forças dirigentes da libertação nacional, às quais deveriam se unir todos os grupos democráticos, antifascistas e antiimperialistas.¹²⁸

Em Santos, foi possível a adesão à ANL por parte de verdadeiras cidadelas tradicionalmente fechadas aos programas políticos defendidos pelos comunistas.¹²⁹ Lideranças locais da entidade, tais como os advogados Raphael Sampaio e Gilberto Andrada e Silva, tinham históricas ligações com Miguel Costa, que também aderiu à ANL, e foram peças importantes para que muitos estivadores engrossassem as fileiras da organização, sendo responsáveis pelo maior e mais ativo núcleo da Aliança na cidade.¹³⁰ Pouco a pouco, emergia no interior dessa categoria o desejo de estabelecer sólidas alianças com outros grupos de trabalhadores, contrariando as direções do sindicato que mantinham uma linha de

¹²⁸ Vianna, *op. cit.*, pp. 231-6 e 244.

¹²⁹ Note-se, entretanto, que a ANL não foi uma criação exclusiva do PCB, mas os comunistas vieram a ser seus principais animadores e a exercer destacada influência ideológica.

¹³⁰ Cf. epílogo.

isolamento em relação às demais categorias e organizações. O mesmo se observa entre os operários da CDS, com a diferença de que, por exemplo, um dos diretores e fundadores do sindicato, João Andrade Câmara, que havia sido fervoroso defensor da sindicalização oficial da entidade desde 1931, tornara-se tesoureiro da ANL.¹³¹ O Sindicato dos Condutores de Veículos (carroceiros), por sua vez, foi uma das principais sedes de reuniões da Aliança.

Mas na mesma proporção em que crescia a política e a prática da unidade entre os trabalhadores, aumentava a repressão policial. Desde a formação da Frente Única Sindical em princípios de 1935, o movimento operário vinha sendo fortemente vigiado, abrindo uma cisão no interior de sua liderança. De acordo com informantes do Deops, as frentes sindicais em São Paulo atravessavam em março “uma crise terrível”. Exemplo disso era Frente de Santos, na qual

“uns acham que nada se pode fazer nesse momento, dada a precaução e o terror policial; outros acham que se deve agir de qualquer maneira, e outros ainda acham que se deve tomar medidas preparatórias”.¹³²

Eram cuidadosa e criteriosamente seguidos todos os passos dados por diversas lideranças do movimento operário no sentido de criar um amplo movimento contra a “Lei Monstro” (Lei de Segurança Nacional) e pela instalação de um “Governo Popular”. O Deops conhecia em detalhes os locais clandestinos de seus encontros, as redes de relações dos militantes, seus planos de reivindicações, protestos e propaganda.¹³³

¹³¹ Cf. Aesp. Setor Deops. *Prontuário de João Andrade Câmara*, n. 3.805, e *Prontuário de João Firmiano Ferreira*, n. 2565. Em abril de 1934, havia uma célula de sete membros da Juventude Comunista nas docas. AEL. AICM. *Relatórios do Comitê Central da Federação da Juventude Comunista do Brasil*. Santos, 15/4/1935, rolo 8.

¹³² Aesp. Setor Deops. “Informes Reservados”. São Paulo, 2/3/1935. *Prontuário da Frente Única Sindical de Santos*, n. 3.278.

¹³³ Aesp. Setor Deops. “Informes Reservados”. São Paulo, 13/2/1935. *Ibid.*

Mas o cerco se fechou, como ocorreu nacionalmente, quando o governo decretou em 11 de julho a ilegalidade da ANL, ou seja, logo depois que, insuflados pelos avanços mobilizatórios da Aliança, o triunfalismo baluartista dos comunistas procurou encaminhar a entidade para um crescente radicalismo. Em junho, Prestes empunhou a bandeira “por um Governo Popular Nacional Revolucionário”, passando a considerar a ANL como “um verdadeiro instrumento de tomada do poder”, sendo anunciada a preparação de uma revolução nacional-popular, agrária e antiimperialista.¹³⁴ O tom de radicalização aumentou em julho quando Prestes lançou um manifesto com a palavra de ordem “Todo o poder à ANL” e superestimou o potencial revolucionário.¹³⁵

Resultado: posta na ilegalidade, a ANL ficaria bastante esvaziada em face da repressão e da defecção de muitos de seus membros que não concordavam com o encaminhamento revolucionário que lhe fora dado.¹³⁶ Depoimentos fornecidos ao Deops por parte de integrantes da ANL santista endossam a afirmação de esvaziamento da entidade assim que esta tomou um perfil mais agressivo. Não devemos desconsiderar, porém, que muitos dos que alegaram ter se desligado da Aliança o fizeram para se ver livres de processos e prisões.¹³⁷

Mas o fato é que vários dos ex-integrantes da ANL procuraram dar sobrevida a esta entidade ao ser criada a União Sindical Proletária de Santos (USP), presidida por Ubaldo Moraes

¹³⁴ Segundo ele, a revolução seria tarefa do povo, “com armas na mão utilizando a verdadeira democracia de fuzil no ombro, como falou Lênin”. Pandolfi, Dulce Chaves. *Camarañas e companheiros: memória e história do PCB*. Rio de Janeiro, Relume-Dumará, 1995, p. 115.

¹³⁵ Prestes afirmou que “a situação é de guerra e cada um precisa ocupar seu posto. Cabe à iniciativa das próprias massas organizar a defesa de suas reuniões, garantir a vida dos seus chefes e preparar-se ativamente para o momento do assalto. A idéia do assalto amadurece na consciência das grandes massas. Cabe aos seus chefes organizá-las e dirigi-las”. *Amanhã*, 5/7/1935 *apud* Fonseca, *op. cit.*, p. 238.

¹³⁶ Levine afirma que a ANL passou a contar basicamente com os comunistas e tenentes mais inclinados aos planos de insurreição. Levine, Robert M. *O regime de Vargas, 1934-1938: os anos críticos*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1980, p. 160.

¹³⁷ Cf. Aesp. Setor Deops. *Prontuário do Sindicato Centro dos Estivadores de Santos*, n.º 2.594.

Castro, ex-diretor do Sindicato dos Operários da Construção Civil.¹³⁸ Segundo informações prestadas à polícia por Ubaldo, “os programas da ANL e da Unidade Sindical eram um só”,¹³⁹ o que revela mais uma vez que as atividades aliancistas tinham no movimento sindical o seu mais importante suporte. Podemos supor que por parte da polícia tratava-se de criar tal identificação para também tornar a USP legalmente proscrita. Mas um panfleto da entidade concitando os operários da CDS a uma paralisação exigia a reabertura da ANL e clamava por uma greve geral “como único caminho a ser seguido para um Governo Popular Revolucionário com Prestes à frente”.¹⁴⁰

A USP “controlava a quase totalidade dos sindicatos reconhecidos da cidade”, entre os quais destacavam-se os dos operários da construção civil, condutores de veículos, bancários, ferroviários, moinhos e pastifícios, empregados em hotéis e restaurantes, padeiros, metalúrgicos, empregados nos serviços de melhoramentos, além do grupo de oposição da estiva e da Sorocabana.¹⁴¹ Em outubro de 1935, a União participou ativamente nos movimentos grevistas dos trabalhadores em moinhos e pastifícios de Santos e dos gráficos, que paralisaram os serviços por seis dias reivindicando aumentos salariais.¹⁴²

Mas foi na última greve ocorrida na década de 1930 que a União viu selado o seu destino. No dia 1º de outubro, os operários da construção civil deram início a uma longa greve que se estendeu até o mês de dezembro. Como vimos, essa paralisação contou com inúmeros aspectos desagregadores. Em primeiro lugar, venceu finalmente a posição dos “construtores diplomados” contra os pequenos empreiteiros dispostos à negociação com os grevistas. Em

¹³⁸ A União dos Sindicatos Proletários de São Paulo foi criada em abril de 1935, para unir sindicatos reconhecidos oficialmente ou em vias de reconhecimento, sob a orientação de se colocar como uma entidade apolítica em favor das reivindicações econômicas. Araújo, *op. cit.*, p. 217.

¹³⁹ Aesp. Setor Deops. *Prontuário de Manuel Rios*, n. 768.

¹⁴⁰ Aesp. Setor Deops. “Aos trabalhadores de todas as seções da Companhia Docas”. *Prontuário da Frente Única Sindical de Santos*, n. 3.278.

¹⁴¹ Aesp. Setor Deops. *Prontuário de Manuel Rios*, n. 768.

¹⁴² Antunes, *op. cit.*, p. 129.

segundo lugar, sob a alegação de haver no sindicato bombas a serem usadas contra algumas firmas, a polícia fechou a organização dos operários e dezenas de grevistas foram presos. Por fim, houve a escalada repressiva sobre a totalidade dos sindicatos após as malogradas insurreições comunistas de novembro de 1935. Generalizam-se as intervenções nos sindicatos, invadidos pela polícia, e as prisões de mais de uma centena de dirigentes sindicais e operários. A “Lei Monstro” foi reforçada, houve o prolongamento do estado de sítio e foram abertos processos contra inúmeras pessoas acusadas de atentarem contra a Segurança Nacional.

No ano seguinte, Santos teve vigilância redobrada pelos órgãos da repressão por ser considerada a

“cidade que, neste momento, desenvolve a maior atividade comunista do país, segundo afirmam os próprios elementos do PCB naquela cidade. Vários elementos impossibilitados de agir em outros estados, transferiram-se para ali, por ordem do Comitê Central, tendo em vista: a) menos reação policial; b) facilidade de comunicação com os demais estados e com o Distrito Federal, por ser porto de mar. As células do PCB nos diversos vapores da Marinha Mercante facilitam o transporte de material de propaganda, cartazes, etc.; c) Facilidades de comunicação com o maior centro operário do país que é esta capital”.¹⁴³

E, de fato, conforme foi observado em outro capítulo, os marítimos encontravam-se em posição privilegiada para fazer ingressar na cidade militantes de outros estados, ou mesmo de outros países. Assim, a cidade havia se transformado em “refúgio dos membros do PCB, foragidos de vários estados”.¹⁴⁴ Eram colocados em posição de destaque na organização do movimento operário local marítimos vindos do Rio de Janeiro que, como João Alves do Santos,

¹⁴³ Aesp. Setor Deops. “Informe reservado”, s.d. *Prontuário 561*, volume 5.

¹⁴⁴ *Ibid.*

facilitavam o transporte de “impressos comunistas, vindos por via marítima e depois espalhados pela cidade”.¹⁴⁵

Deste modo, foi possível durante algum tempo a continuidade clandestina das atividades dos comunistas que fizeram funcionar algumas células, como a dos marítimos e da Juventude Comunista, manter contato com ex-aliancistas, reerguer a ANL, da qual havia ainda em janeiro de 1937 um Comitê, e empreender esforços para tentar reorganizar o movimento operário.¹⁴⁶

Mas este só voltaria a ter visibilidade nos estertores do Estado Novo, sobretudo no final da Segunda Guerra Mundial, quando os comunistas exerceram liderança incontestada entre os operários de Santos, dando início à sua caracterização como “Moscou Brasileira” ou “Cidade Vermelha”.

¹⁴⁵ *Ibid.*, “Relatório da Delegacia Regional de Polícia de Santos”, 6/7/1936. *Prontuário de Manoel Dias Veloso*, n.º 4.357.

¹⁴⁶ *Ibid.*; Cf. também AEL. Fundo Hermínio Sacchetta, Inventário do Fundo, vol. 1. Comitê da ANL de Santos. “Carta aos companheiros de Santos”. São Paulo, 24/10/36; “Fração Comunista da Direção da ANL em São Paulo”. São Paulo, 14/1/1937.

Epílogo

Trabalhadores e Lideranças

As escolhas dos recortes cronológicos e temáticos de inúmeros estudos não se prendem exclusivamente às experiências históricas dos trabalhadores e aos delineamentos teóricos das interpretações, mas também aos modelos, às concepções e às apostas políticas dos autores acadêmicos. A questão crucial de grande parte da historiografia refere-se ao problema da participação da classe operária no espaço público, o que remete à análise das condições dos trabalhadores para criarem alternativas independentes das estratégias engendradas pelo Estado e por outras classes sociais. Como apontei na Introdução, essa problemática tem sido exaustivamente abordada pela dualidade autonomia-heteronomia de classe, ficando em grande medida as balizas cronológicas dos estudos.

1. Breviário da historiografia da classe operária no Brasil

Os anos de 1930 a 1964 foram por muito tempo o período de eleição, por excelência, da literatura sobre o movimento operário. A grande ênfase no pós-1930, que teve início nos primeiros estudos acadêmicos sobre a classe operária, na década de 1950, estava preocupada em desvendar os caminhos sinuosos de nossa suposta peculiar cidadania. A chave da compreensão do problema acerca das “frágeis” potencialidades de determinados grupos sociais virem a transformar a sociedade brasileira era encontrada em uma crônica fraqueza da sociedade civil, que nos anos 1950 se modernizava, diante do arcaísmo da tradição patrimonialista e burocrática do Estado, que revelava os “excessos do poder público”, do

¹ A análise que se segue é, com algumas modificações, parte de um artigo que escrevi em parceria com o historiador Hélio da Costa. “Trabalhadores urbanos e populismo: um balanço dos estudos recentes”, in: Ferreira, Jorge (org.). *O populismo e sua história: debate e crítica*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2000 [no prelo].

qual emanaria o “fundamento do poder privado”.² A dualidade entre Estado (forte) e sociedade (frágil) e o descompasso entre estruturas histórico-culturais (força das tradições) e modernização (incompleta) se encontraria reatualizada na década de 1950 como o resultado de um processo que teria sido acelerado pela revolução de 1930. Assim, o projeto nacional-desenvolvimentista e o correlato processo de industrialização e migração interna do campo para a cidade se constituíam em temas que legitimavam as análises sobre a modernização em curso.³ Esta era captada pelo conceito de transição do mundo rural ao urbano, traduzido pela persistência de tradições sócio-culturais patriarcais e patrimonialistas e pela emergência de padrões modernos de racionalidade e burocracia impessoais encontrados nas cidades industriais.⁴

Os trabalhadores apareciam vitimizados por uma modernização incompleta, de forma que um comportamento atualizado com a “consciência da classe operária européia” teria de aguardar os desenlaces dos arranjos estruturais do país. A capacidade de intervenção política dos trabalhadores era uma força potencial a se manifestar em futuro incerto, de acordo com variáveis externas, cujo concerto não dependeria fundamentalmente das escolhas dos trabalhadores. Uma consciência de classe “em dia” estaria condicionada à transformação do país em uma sociedade plenamente capitalista e industrializada.⁵

Contudo, os primeiros anos da década de 1960 apresentaram um movimento operário bastante ativo, alimentando as esperanças de

² Gomes, Angela de Castro. “A política brasileira em busca da modernidade: na fronteira entre o público e o privado”, in: Swarcz, Lilia Moritz (org.). *História da vida privada no Brasil: contrastes da intimidade contemporânea*. São Paulo, Companhia das Letras, 1998, pp. 541-2.

³ Cf., entre outros, Brandão Lopes, Juarez R. *Crise do Brasil arcaico*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1967; *Idem*, *Sociedade industrial no Brasil*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1971; Rodrigues, Leôncio Martins. *Conflito industrial e sindicalismo no Brasil*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1966.

⁴ Como observou John French, a incansável busca de respostas em nossas tradições ibéricas tornou-se idealista e etnocêntrica, fazendo recair o acento no caráter ou destino inelutável de nossa formação social, de modo que tradição e cultura emergem como linhas de força de um passado que “governa o presente como causa e efeito”. “Drowning in laws but starving (for justice?): Brazilian labor law and the workers’ quest to realize the imaginary”, *Political Power and Social Theory*, 1998, p. 192.

⁵ Para uma crítica a essa interpretação, cf. Paoli, Maria Célia, Sader, Eder e Telles, Vera da Silva. “Pensando a classe operária: os trabalhadores sujeitos ao imaginário acadêmico”. *Revista Brasileira de História*, n. 6, 1983.

reformas radicais pela via democrática e do nacionalismo. Todavia, quando amplos setores da sociedade pareciam dar mostras de vitalidade, o Golpe de 1964 frustrou tais expectativas, ensejando o aprofundamento do dilema entre fraqueza das classes sociais e força do Estado. Mais do que nunca, tornava-se urgente interpretar o suposto “caráter subordinado” da classe operária aos chamados políticos populistas, aos quais teriam atrelado seu próprio destino. Foram estruturadas, então, as teorias acerca da “natureza bonapartista” do Estado no pós-1930, em que a “crise de hegemonia” das classes dominantes e a instabilidade política do ecletismo aliancista que derrubou a Primeira República teriam feito emergir um “Estado de compromisso”, cujo principal objetivo teria sido a “incorporação das massas” como clientela e base social de um poder que buscava legitimidade no carisma e na “doação” de direitos. A marca distintiva dessa interpretação pode ser traduzida nessa metáfora anarquista de 1913: “em cada ‘lei operária’ há, sob a magra isca, um sólido anzol de aço”.⁶

O alvo da crítica não limitava-se ao caráter centralizador e autoritário do Estado, mas deslocava-se também à subordinação da classe operária às orientações político-ideológicas da esquerda, inaugurando o que chamei de “teoria do cupulismo”.⁷ Nessa perspectiva de análise, os comunistas teriam instrumentalizado os sindicatos com o objetivo de “politizar” o movimento operário. Os militantes do partido teriam optado por uma ação no interior da estrutura sindical, reforçando-a na medida em que levaria os trabalhadores a agirem no quadro dos marcos institucionais. As reivindicações “econômicas” e os problemas vividos nos locais de trabalho estariam submetidos a “objetivos políticos”, como os das campanhas pelas “reforma de base”. Tal “politização” atrelaria o movimento operário ao Estado em detrimento da sólida organização da sociedade civil, afastando as entidades de cúpula das bases operárias. O

⁶ *A Voz do trabalhador* (1/1/1913) *apud* Moura, Esmeralda Blanco Bolsonaro de. “Um sólido anzol de aço: Estado e ação operária na República Velha”. *Revista Adusp*, n. 10, junho de 1997, p. 50.

⁷ Fiz uma análise mais sistemática dessa interpretação em Silva, Fernando Teixeira da. “Direitos, política e trabalho no porto de Santos”, *in*: Fortes, Alexandre e outros (orgs.) *Na luta por direitos. Estudos recentes em história social do trabalho*. Campinas, Editora da Unicamp, 1999.

resultado disso seria a subordinação dos trabalhadores ao populismo, o que facilitou a derrota das correntes nacionalistas em 1964.⁸

Apesar das críticas que lançou aos pressupostos formulados até então pela produção acadêmica, o “revisionismo” do final da década de 1970 e início dos anos 1980 não mudou profundamente a compreensão do período de 1930 a 1964, apreendido como um longo interregno de estratégias clientelistas de cooptação de classe e relações antidemocráticas entre lideranças e bases operárias. As esperanças quanto à reaparição da “autonomia operária” eram depositadas na capacidade de agenciamento dos trabalhadores à margem das “tradicionais instituições de representação coletiva”. Tais expectativas eram alimentadas pelas greves ocorridas no final dos anos 1970 em São Paulo e no ABC paulista, pois pretendiam eliminar a atuação de dirigentes sindicais apartados do cotidiano operário e destruir a crença em um Estado paternalista que tutelasse os trabalhadores. Tais greves eram interpretadas como o resultado da progressiva constituição de “um espaço político, enquanto espaço público”, que não se reduzia à esfera estatal.⁹

Assim, parecia emergir um tempo de rupturas, levando à revalorização de outros períodos históricos. Houve um quase abandono das pesquisas dos historiadores sobre o período de 1930 a 1964, cujas possibilidades de investigação estariam esgotadas. Muitos autores voltaram-se ao estudo da Primeira República, reavaliando o movimento operário, particularmente o sindicalismo de ação direta e suas estratégias de recusa ao Estado, partidos políticos, sindicatos burocratizados e formalismos jurídicos. Assim,

“a história das primeiras décadas do século parecia compor a imagem da perdida autonomia originária dos trabalhadores, guardando semelhanças com os movimentos grevistas da

⁸ Essa análise aqui brevemente esboçada teve como seu principal formulador o sociólogo Francisco Weffort. Cf. *Sindicato e política*. São Paulo, Universidade de São Paulo, 1975 (tese de livre-docência); *Idem*, “Democracia e movimento operário: algumas questões para a história do período (1945-1964)”. *Revista de Cultura Contemporânea*. São Paulo/CEDEC, 1978. Seguindo as pegadas de Weffort, foram produzidos outros trabalhos que se tornaram muito difundidos, tal como o de Moisés, José Álvaro. *Greve de massa e crise política*. São Paulo, Polis, 1978.

⁹ Telles, Vera da Silva. “Anos 70: experiências, práticas e espaços públicos”, in: Kowarivk, Lúcio (org.). *As lutas sociais e a cidade*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1988, pp. 250-4.

década de 70 e, portanto, completamente avessa à imagem de subordinação que teria marcado o movimento operário no pós-30. À diversidade dos movimentos sociais da Primeira República e da década de 70, se contrapunha a homogeneidade da República populista, durante a qual Estado, partidos e sindicatos teriam sido instituições ‘sintetizadoras’, impondo ‘registros unificadores’ que ordenavam e anulavam as diferentes expressões dos movimentos sociais”.¹⁰

Autores e categorias de análise que apresentavam a classe operária como sujeito capaz de impulsão própria encontravam seu espaço na história dos trabalhadores da Primeira República e do final dos anos 1970.¹¹ No entanto, mais mencionada do que pesquisada, a “era populista” se cristalizava como a encarnação da heteronomia operária que a autonomia dos “novos” e dos “primeiros” personagens da história trataria de enterrar. Mas ao contrário de localizar a subordinação dos trabalhadores ao Estado em “fatores exógenos” à classe, alguns estudos enfatizaram o papel do próprio movimento operário na implantação do corporativismo, destacando as relações assimétricas entre base operária e direção sindical.

As críticas ao “cupulismo” da esquerda, elaboradas nos anos 1970, foram aprofundadas no início da década de 1980. Kazumi Munakata, por exemplo, localiza no projeto de organização sindical do PCB um coadjuvante no processo de emergência do corporativismo. O caráter centralizador, vertical, técnico-burocrático e autoritário da estrutura sindical defendida pelos comunistas teria levado à perda de autonomia dos trabalhadores. As organizações nos locais de trabalho serviriam apenas como uma espécie de correia de transmissão das decisões emanadas pelas cúpulas partidárias e sindicais, e o controle das condições de trabalho

¹⁰ Silva e Costa, *op. cit.* Sobre a crítica aos “registros unificadores” dos “anos populistas”, cf. Sader, Eder. *Quando novos personagens entraram em cena: experiências e lutas dos trabalhadores da grande São Paulo, 1970-1980*. São Paulo, Paz e Terra, 1988, p. 198.

¹¹ Era uma espécie de ritual acadêmico mencionar as análises de Thompson sobre a classe operária entendida como fenômeno histórico, presente em seu fazer-se e analisada nos termos de sua própria cultura, consciência e experiência.

seria possível pela subordinação dos trabalhadores a uma organização que os controlava.¹²

No entanto, a partir de meados dos anos 1980, uma vasta produção acadêmica passou a reavaliar sistematicamente esse conjunto de pressupostos. As questões que fazem parte da pauta de questionamentos relativamente recentes colocados pelo movimento sindical e operário têm forçado a literatura a um repensar sobre as análises que acentuaram o papel jogado pela esquerda na consolidação da estrutura sindical. No final da década de 1980, parte do sindicalismo brasileiro levantou a bandeira da ruptura com a estrutura corporativista, mas sua superação vem desafiando mesmo aqueles setores que defendem a implementação de projetos alternativos. A confrontação com aspectos desagregadores originados pela dificuldade de organização nos locais de trabalho e o fim da unicidade e do imposto sindicais têm colocado fortes dilemas às propostas de autonomia dos sindicatos em relação ao Estado, desafiando as formulações que vêem a origem do corporativismo como o resultado de trabalhadores debilmente organizados por supostas lideranças cupulistas.¹³ Neste sentido,

“a participação política, a necessidade de negociação com os patrões e o Estado, a formulação de políticas que envolvam amplas parcelas da população e a interlocução com um vasto conjunto de instituições tornam o movimento sindical mais complexo do que supunham as apostas autonomistas. Se o peso excessivo do Estado tem ocupado as preocupações acadêmicas e políticas, particularmente nos seus aspectos negativos, as atuais bandeiras de desregulamentação dos direitos sociais e por um ‘Estado mínimo’ a enfrentar o ‘custo Brasil’ forçam os movimentos sociais a buscar alternativas em

¹² Munakata, Kazumi. *A legislação trabalhista no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1984.

¹³ Sobre as dificuldades do sindicalismo nos últimos anos para romper com a estrutura sindical, cf. Rodrigues, Iram Jácome (org.). *O novo sindicalismo: vinte anos depois*. Petrópolis, Vozes, 1999; Hall, Michael M. *Corporatism, fascism, and the origins of Brazilian labor law*. Paper apresentado na Brazilian Studies Association, King's College, Cambridge, set. 1996; Fortes, Alexandre e Negro, Antonio Luigi. “Historiografia, trabajo y ciudadanía en Brasil”, in: *Entrepasados*, n. 15, Buenos Aires, 1998; Boito Junior, Armando. *O sindicalismo de Estado no Brasil*. São Paulo, Hucitec, 1991.

confrontos que não signifiquem a anulação do diálogo com o empresariado e com os poderes públicos.”¹⁴

Tais desafios têm forçado uma releitura do passado, fazendo proliferar uma produção acadêmica relativamente recente que tem colocado em outros termos os temas da democracia, da cidadania e da participação política dos trabalhadores, rompendo com as análises para as quais o desempenho “correto” dos trabalhadores dependeria basicamente das avaliações e opções políticas de suas lideranças. Como teria ocorrido no período inicial da implantação da estrutura sindical corporativista, o projeto político da “vanguarda” dos trabalhadores (leia-se comunistas) teria se mostrado incapaz de possibilitar à classe operária a tomada de uma “verdadeira consciência de classe”. O resultado seria a incapacidade das lideranças no sentido de superar os limites de uma suposta espontaneidade das bases, que permaneceriam acorrentadas a uma parcial e incompleta percepção da “realidade objetiva”.¹⁵

Por outro lado, a experiência do “novo sindicalismo” mantém seu salutar vigor na reconsideração do passado do movimento operário,

¹⁴ Silva e Costa, *op. cit.* Assim, “com a mudança de contexto sócio-político e econômico, o discurso radicalizado abriu espaço ao discurso da negociação”. Santana, Marco Aurélio. “O ‘novo’ e o ‘velho’ sindicalismo: análise de um debate”. *Revista de Sociologia e Política*, n. 10/11, 1998, p. 17.

¹⁵ Antunes, Ricardo. *Classe operária, sindicatos e partido no Brasil: da Revolução de 30 até a Aliança Nacional Libertadora*. São Paulo, Cortez, 1982, pp. 136 e 167. Podemos enumerar os seguintes estudos que vêm questionando a “teoria do cupulismo”, com base em exaustivo aporte empírico: Costa, Hélio da. *Em busca da memória: comissão de fábrica, partido e sindicato no pós-guerra*. São Paulo, Scritta, 1995; Silva, Fernando Teixeira da. *A carga e a culpa. Os operários das Docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade, 1937-68*. São Paulo-Hucitec/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1995; French, John D. *O ABC dos operários: conflitos e alianças de classe em São Paulo, 1900-1950*. São Paulo-Hucitec/São Caetano do Sul-Prefeitura de São Caetano do Sul, 1995; Fortes, Alexandre. “Reverso a legalização dos sindicatos: metalúrgicos de Porto Alegre (1931-1945)”, in: Fortes, Alexandre et al. *Na luta por direitos. Estudos recentes em história social do trabalho*. Campinas, Editora da Unicamp, 1999; Negro, Antônio Luigi. “A ‘via willyana’. Industrialização e trabalhadores do setor automobilístico”. *Tempo*, n.7, julho 1999; Fontes, Paulo. *Trabalhadores e cidadãos - Nitro Química: a fábrica e as lutas operárias nos anos 50*. São Paulo, AnnaBlume-Sindicato dos Trabalhadores Químicos e Plásticos de São Paulo, 1997; Santana, Marco Aurélio. *Partido e militância sindical. A atuação comunista no Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro (1947-1964)*. Rio de Janeiro, UFRJ, 1992 (dissertação de mestrado); Ramalho, José Ricardo. *Estado Patrão e luta operária: o caso FNM*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1989; Pessanha, Elina G. “De operários navais a metalúrgicos”, in: Abreu, Alice Rangel e Pessanha, Elina G. (orgs.). *O trabalhador carioca*. Rio de Janeiro, JC, 1994.

inspirando recentes estudos que, no entanto, continuam operando com as noções de uma autônoma base de trabalhadores e um conjunto de lideranças “desviantes” dos “reais interesses” da classe operária. A fim de recuperar as “origens históricas do novo sindicalismo”, Joel Wolfe reavaliou o papel jogado pelos sindicatos e por “organizações informais” nos locais de trabalho a partir de abrangente reconstituição (1900-1950) da experiência dos trabalhadores das indústrias têxteis e metalúrgicas da cidade de São Paulo.¹⁶

Entre outros, seu estudo tem o grande mérito de não se limitar a conjunturas históricas muito delimitadas, expandindo o escopo da análise para um longo período que remete à reavaliação das difíceis correlações entre continuidade e descontinuidade históricas, problematizando assim as rupturas e as persistências no pré e no pós-1930.¹⁷ Além disso, o autor desconstrói cristalizadas noções, de acordo com as quais o movimento operário no período por ele abarcado era o mero resultado da ação dos sindicatos, de “minorias militantes” revolucionárias, formadas fundamentalmente por homens. Sua investigação revela uma persistente tradição de organização operária fundada em eficientes comissões de fábrica, muitas delas constituídas sobretudo por mulheres da indústria têxtil. Seu estudo desfaz ainda a interpretação de que tais comissões eram, na formulação de Antonio Luigi Negro, “a marca distintiva e original do ‘novo sindicalismo’”,¹⁸ e de que antes de 1978 tinham apenas existência espasmódica, estavam destinadas ao fracasso e eram a consequência da ação “espontânea” (“sem direção consciente”) dos trabalhadores.¹⁹ Sua narrativa demonstra a longevidade dessas organizações, sobrevivendo muitas vezes à repressão e à intervenção estatal por estarem tenazmente

¹⁶ Wolfe, Joel. *Working women, working men. São Paulo and rise of Brazil's industrial working class, 1900-1955*. Durham, Duke University Press, 1993; *Idem*, “Pai dos pobres’ ou ‘mãe dos ricos’? Getúlio Vargas, industriários e construções de classe, sexo e populismo em São Paulo, 1930-1954”. *Revista Brasileira de História*, vol. 14, n. 27, 1994.

¹⁷ A ênfase aqui conferida ao trabalho de Wolfe justifica-se pelo fato de que ele permite um diálogo com o presente estudo em suas considerações finais.

¹⁸ Negro, *op. cit.*, p. 72.

¹⁹ Conforme afirmou Michelle Perrot, a “espontaneidade” é muitas vezes o resultado da ignorância dos pesquisadores, que só podem ter conhecimento de certas greves no momento em que elas começam, surpreendendo patrões e empregadores, enquanto os operários não só as aguardavam como também as planejavam. Perrot, Michelle. *Jeunesse de la greve: France, 1871-1890*. Paris, Seuil, 1984, p. 34.

enraizadas entre os trabalhadores e pelo fato de que suas táticas de organização eram invisíveis aos olhos dos patrões e do controle policial.²⁰

Joel Wolfe, porém, radicaliza a tese sobre a radical fissura entre sindicatos e comissões de fábrica. Ao contrário destas, as organizações sindicais e seus dirigentes não teriam representado os interesses prementes dos trabalhadores. Durante a Primeira República, teriam sido suficientes para afastar as lideranças anarquistas da grande massa de operários e operárias os seguintes fatores: defesa do anticlericalismo, minorias militantes oriundas de ofícios qualificados, programa revolucionário e postura hostil à presença de mulheres nas fábricas. A intervenção do Estado nas relações de trabalho no pós-1930 teria dado continuidade àquela fissura, fortaleceria a visão conservadora sobre o papel das mulheres na sociedade e sustentaria politicamente os dirigentes dos sindicatos oficiais (que o autor chama genericamente de “pelegos”), dispensando qualquer necessidade de ligação estreita com a grande maioria dos trabalhadores. Nas décadas de 1920 e 1930, a plataforma revolucionária e antiimperialista do PCB também radicalizaria o distanciamento entre líderes e bases.

Se o autor não descarta do fato de que, em certas conjunturas, operários e dirigentes sindicais jogaram juntos papel relevante no desenvolvimento de greves e outros movimentos, por outro lado afirma reiteradamente que havia uma constante inabilidade dos sindicatos, de ativistas de esquerda e de “pelegos moderados” para fazer mais do que reagir às reivindicações das bases, o que teria condenado o movimento operário de São Paulo a sucessivos e lamentáveis fracassos. Não fosse a integração das comissões de fábrica à direção dos sindicatos, lideranças de todas as cores teriam ficado muito aquém da capacidade organizativa dos trabalhadores.²¹

²⁰ A farta documentação policial do Deops de São Paulo evidencia o recorrente esforço de organização no local de trabalho, sendo as comissões de trabalhadores um alvo constante da mira patronal e policial. Cf. Negro, A. Luigi e Fontes, Paulo. “Trabalhadores em São Paulo: ainda um caso de polícia”. Campinas/Manchester, 1999 [texto datilografado].

²¹ A “institucionalização do poder das bases”, isto é, as comissões de fábricas transformadas em comissões de sindicatos, teria se iniciado apenas no início dos anos 1950, quando “pelegos moderados”, “reformistas” e jovens militantes do PCB reconheceram plenamente a importância da atuação dos líderes de bases nas estruturas formais dos sindicatos. A democracia interna das comissões de fábrica

Em suma, as direções sindicais teriam por muito tempo quase que tão somente instrumentalizado as organizações de classe para fins revolucionários (anarquistas e comunistas), cooptativos (“pelegos moderados”) ou privados (“pelegos corruptos”). Por outro lado, as comissões de base teriam sido os representantes dos “verdadeiros interesses dos trabalhadores”. Seus objetivos cingiam-se aos seguintes aspectos: defesa de melhores condições de vida e trabalho, luta contra a racionalização da produção, ruptura com as tradicionais representações sociais em torno da questão de gênero, demolição da retórica de conciliação e colaboração de classe do governo, ceticismo em relação às promessas varguistas e resistência feroz ao sindicalismo oficial, tornando-o impopular entre os trabalhadores. Wolfe assinala que as comissões tinham um efeito pedagógico, ou seja, as lideranças sindicais precisavam aprender com elas sua lição caso desejassem trilhar o “verdadeiro” caminho da luta de classes.

Entretanto, as fissuras entre líderes sindicais e bases aparecem muitas vezes mais deduzidas de pressupostos do autor do que claramente demonstradas por evidências.²² E ainda que haja pesquisado a trajetória de trabalhadores de dois significativos ramos industriais, Wolfe generaliza indevidamente suas evidências e conclusões para o movimento operário como um todo, abstraindo postulados e interpretações de um conjunto de dados muito concretos com suposta validade e perspectiva nacionais. Em sua análise, “os trabalhadores” transformam-se em uma categoria homogeneizadora, os sindicatos não passam de organizações exteriores a eles e as instituições e os discursos oficiais do pós-1930 são subtematizados, o que o leva à conclusão de que as mudanças na burocracia sindical “tiveram pouco impacto em São Paulo”.²³

Essas premissas permitem que as comissões de fábrica sejam apresentadas em um linear movimento evolutivo até atingir seu cume no “novo sindicalismo”. Se análises do final dos anos 1970 acentuavam as descontinuidades e tratava o período de 1930 a 1964 como um longo

criaria um democrático movimento sindical, de forma que a “greve dos 300 mil”, de 1953, seria o coroamento de uma longa tradição de organização operária de base desde 1917.

²² Cf. Dinius, Oliver, “Resenha de ‘Working women, working men’.” *História Social*, Campinas, IFCH-Unicamp, n. 3, 1996, p. 222.

²³ Wolfe, *Working women, working men*, *op.cit.*, p. 120.

processo de controle e manipulação estatal, Wolfe coloca o acento nas continuidades do “poder das bases”. Porém, ambas as abordagens insistem na teoria da invariável clivagem entre lideranças e trabalhadores.

2. *Breviário da história dos trabalhadores de Santos no entreguerras*

Não pretendo aqui generalizar também as evidências dessa pesquisa para o movimento operário brasileiro como um todo, mas dela abstrair algumas especificidades que permitam um diálogo com outras experiências e questões históricas. Estudos em diferentes contextos e lugares são passíveis de comparação, podendo levar a resultados semelhantes. Assim, como foi assinalado, já são diversas as investigações que, fundamentadas em sólida base empírica, procuram contestar as teses do cupulismo. Contudo, ainda são poucos os estudos que não se limitam exclusivamente ao pós-1930 e à demonstração sobre a falácia de que as propostas e as atividades dos comunistas foram, invariavelmente, elementos exteriores e, muitas vezes, contrários à classe trabalhadora em geral.

Busquei mostrar neste trabalho que o sindicalismo de ação direta não esteve circunscrito a verborrágicas “minorias militantes” voltadas exclusivamente para a organização de operários profissionalmente qualificados. A retórica dos “artistas” da construção civil apontava para a necessidade de erguer um sindicalismo baseado em operários “conscientes”, sindicalizados por uma escolha livre e espontânea, e não à “massa” da classe trabalhadora. Por outro lado, não deixaram de, na prática, lutar pela organização de todos os trabalhadores da cidade em entidades de classe não apenas destinadas à “educação política” do trabalhador, mas aos problemas cotidianos dentro e fora dos locais de trabalho.

Além disso, a luta contra as iniciativas de “racionalização do trabalho”, propostas pelo engenheiro Roberto Simonsen, não foi encetada por informais “comissões de obras”, mas pelo próprio sindicato da categoria, que enfatizava justamente a necessidade da formação de pequenos grupos que fiscalizassem os trabalhos nas obras e zelassem pelo respeito patronal ao *closed shop*, quando este se encontrava em vigor.

Merece ser salientado ainda o fato de que, mais de uma década depois do declínio do sindicalismo de ação direta, os comunistas à frente do sindicato lutaram exatamente pelos mesmos objetivos pelos quais combateram seus rivais anarquistas, embora em outro contexto, ou seja, no momento em que engenheiros e grandes construtores tornavam vitoriosos seus propósitos anti-sindicais iniciados na conjuntura da Primeira Guerra Mundial.²⁴

Não resta dúvida de que as querelas ideológicas entre anarquistas e sindicalistas revolucionários tiveram efeitos desagregadores na hegemonia desfrutada pela FOLS no pré-guerra. No entanto, verificamos também que nenhuma corrente “sectária” dos libertários chegou a exercer uma prática anti-sindicalista antes e depois da guerra. O declínio do sindicalismo de ação direta é certamente bastante complexo, mas não pode ser imputado a qualquer afastamento das lideranças em relação às suas respectivas categorias em nome de um projeto revolucionário que, em detrimento das “necessidade mais sentidas” da classe trabalhadora, teria jogado todas as suas fichas em planos insurrecionais.

Anticlericalismo, discurso radical contra a ordem e as autoridades constituídas, possíveis atentados contra pessoas e propriedades podem ter ultrapassado os limites impostos pela “cultura moral da comunidade”. Mas aponte outros fatores que foram decisivos para o declínio e a queda da “Barcelona Brasileira”: repressão policial, xenofobia nacionalista, esquemas empresariais de concessão de benefícios sociais (um embrionário *welfare privacy*), alterações na organização e funcionamento da indústria da construção, fortalecimento do sindicalismo amarelo, ampliação da linguagem jurídica sobre a necessidade de leis e instituições que amparassem os direitos da classe operária.

²⁴ Conforme demonstrou Alexandre Fortes em seu estudo sobre a hegemonia comunista no início da década de 1930 no Sindicato dos Metalúrgicos de Porto Alegre, as atas sindicais revelam a existência de valores culturais organizativos cultivados pelos “anarquistas”: luta pelo controle do mercado de trabalho, ampla sindicalização, organização nos locais de trabalho, não profissionalização dos dirigentes a fim de evitar um processo de burocratização e corrupção sindicais, sustentação voluntária do sindicato e permanente mobilização pela conquista de direitos. Fortes, “Reverendo a legalização dos sindicatos”, *op. cit.*

Não se trata aqui de reforçar a tese de que os anarquistas se limitaram à luta pelo reconhecimento da "cidadania social", recusando reconhecer a instância política e partidária como "núcleo agregador de interesses", o que teria impossibilitado a existência de um campo normativo de institucionalidade, fazendo com que a "incompreensão do Estado" pelos anarquistas fosse ao encontro dos interesses oligárquicos.²⁵ Tal postura significaria exigir dos anarquistas que eles fossem ou fizessem o que justamente se recusavam a ser ou fazer: aderir ao jogo político formal e criar organizações partidárias.²⁶

O que pretendi demonstrar, no entanto, é que para muitos trabalhadores, o sindicalismo defendido por anarquistas e sindicalistas revolucionários talvez tivesse deixado de ser a forma mais eficaz de luta e organização para responder aos seus interesses. Isso nada tem a ver com supostos e irremediáveis *gaps* entre lideranças anarquistas e bases, mas com uma conjunção de fatores (já apontados) e uma longa conjuntura histórica que impôs enormes desafios ao sindicalismo de ação direta.

Em 1919, por exemplo, os operários da Companhia Docas manifestaram apoio a lideranças como Manuel Campos, buscando isolar representantes dos "coronéis do porto" do Rio de Janeiro. Em 1920, quando a categoria estava desmantelada no terreno organizativo, foram os "anarquistas", sobretudo os da construção civil, que lideraram uma longa e dramática greve contra a CDS. Não resta dúvida de que, naquele momento, eles representavam o grupo mais dinâmico do movimento operário. Mas não podemos dizer que tenham exercido um peso hegemônico entre os trabalhadores da cidade. Desde o imediato pré-guerra, seu predomínio no interior de vários sindicatos dava mostras de esfacelamento, tendo depois que concorrer com outras forças e propostas antagônicas.

²⁵ Fausto, Bóris. *Trabalho urbano e conflito social*. São Paulo, Difel, 1983, p. 247. Porém, como demonstrou Angela de Castro Gomes, a burguesia industrial urbana também não pressionava o Estado através de partidos, mas por meio de algumas entidades classistas. Gomes, Angela de Castro. *Burguesia e trabalho. Política e legislação social no Brasil (1917-1937)*. Rio de Janeiro, Campus, 1979. Sobre essa questão, cf. ainda Munakata, Kazumi. "Compromisso de Estado". *Revista Brasileira de História*, n. 7, março 1984.

²⁶ Para uma crítica a essa "cobrança", cf. Hall, Michael McDonald e Pinheiro, Paulo Sérgio. "Alargando a história da classe operária: organização, lutas e

Mas estas não se revelaram invariavelmente afastadas dos interesses dos trabalhadores, tal como muitos portuários acusavam em 1919 os líderes da natimorta sucursal santistas do Centro dos Estivadores do Rio de Janeiro. Além disso, sindicatos baseados no respeito à “ordem e à lei” não deixaram de sofrer forte repressão policial em razão do empenho de seus líderes no sentido de defender a sobrevivência da organização das respectivas categorias, conforme foi o caso do sindicato dos empregados da Companhia City em 1919.

Não é tão simples, portanto, nomear as correntes e lideranças “reformistas” de “pelegos” que teriam como objetivo principal o de instrumentalizar os sindicatos para fins exclusivamente privados, patronais, “oficialistas” ou escusos. Sindicatos dominados pelos amarelos, que depois foram fundamentais para a implantação do sindicalismo oficial na cidade, não deixaram de gozar de legitimidade entre os trabalhadores. Podemos passar, então, a uma rápida síntese.

A “colaboração de classes” dos carroceiros e seu sindicato com os pequenos empregadores foi uma estratégia de luta da categoria para tentar bloquear a feroz investida dos grandes proprietários de veículos no sentido de levar à extinção pura e simples das carroças.

O sindicato dos estivadores, em meados da década de 1920, optou por trilhar o caminho de um “sindicalismo pragmático”. Ao “colaborar” com os armadores e seus representantes, que vinham lhes oferecendo os serviços de estiva, o sindicato pretendia bloquear também os passos largos da gigante (mas nada paquidérmica) Companhia Docas em seus intentos de exercer o controle da totalidade das operações de carga e descarga no porto (“a preços vantajosos”).

O sindicato dos trabalhadores em café não deixou de estabelecer reiteradas negociações com os patrões, firmemente entrincheirados na Associação Comercial. No entanto, sua também reiterada paciência diante das negativas dos empregadores em atender às reivindicações levou, em meados dos anos 1920, a que uma comissão salarial derrubasse a colaboracionista diretoria anterior, colocando por algum tempo a categoria na órbita do Partido Comunista.

controle”, in: *Arremate de males*, Campinas, Departamento de Teoria Literária do Instituto de Estudos da Linguagem da Unicamp, 5, fevereiro 1985.

Porém, de um modo geral, as comissões de trabalhadores não eram o simples resultado da confrontação com as organizações sindicais e suas direções, mas sim o embrião de sindicatos ou de sua reaparição depois de um período de sufocamento imposto ao movimento operário pela polícia e pelos patrões. E como no caso dos empregados em café, as comissões não eram “organizações puras”, necessariamente avessas a determinadas linhas ideológicas, mas também o embrião de uma nova diretoria que pretendia dar outra coloração política aos sindicatos.

Ainda no que se refere aos amarelos, é falacioso afirmar que se tratava de um grupo indistintamente apartado dos interesses dos trabalhadores, com um projeto político não operário. Se uma análise mais sistemática do capitalismo não fazia parte de suas preocupações centrais, por outro lado não deixavam de fazer referência às injustiças e aos males atribuídos a ele, tais como exploração, desrespeito aos direitos operários, violência contra os trabalhadores. Sua crítica moral ao capitalismo enfatizava o caráter digno, honrado e respeitável da atividade produtiva, sem descuidar da necessidade de instrução profissional e intelectual dos trabalhadores. O sindicato dos empregados em café, por exemplo, proclamava justamente a premência da instrução de seus associados a fim de que pudessem defender seus direitos e ter “representantes de verdade” nos legislativos municipal, estadual e federal.²⁷

Os vínculos com advogados, jornalistas, políticos e intelectuais não eram apenas uma opção instrumental para a mediação dos conflitos “nos limites da ordem e do direito”. Havia também a aposta de que a educação e a “tomada de consciência” dos trabalhadores dependiam da “intervenção esclarecedora” de intelectuais saídos da burguesia.²⁸ Não foi por acaso que personagens como o jornalista Cyrillo Freire e o advogado e vereador Heitor de Moraes gozaram de amplo prestígio e legitimidade não apenas entre os adeptos do sindicalismo amarelo.

Este não pode ser entendido como um fenômeno exterior à classe operária e de traição aos seus “verdadeiros” interesses. Além disso, a caracterização da Primeira República como um período em que o “anarco-sindicalismo” teria predominado nas principais cidades do país vem sendo

²⁷ “Sociedade dos Trabalhadores em Café”. *Gazeta do Povo*, 10/1/1921.

reavaliada. Cláudio Batalha mostrou o equívoco dessa conclusão em relação ao Rio de Janeiro.²⁹ No que se refere a Santos, cujo movimento operário tem sido muito mencionado, mas ainda pouco pesquisado, sobretudo no período abarcado por este trabalho, persiste a imagem de uma cidade na qual a classe operária teria traçado uma trajetória política e organizativa radical por haver adotado, de um modo geral e por muito tempo, “ideologias sistêmicas” de combate ao capitalismo. Santos muitas vezes aparece como uma espécie de “reserva moral” do movimento operário quando este se encontrava em momentos de refluxo ou “desvio”.

Não por acaso, existem registros no sentido de que teria havido na cidade “intensa resistência por parte das categorias mais representativas e dos setores mais organizados do movimento sindical” contra a oficialização de suas organizações de classe ao Ministério do Trabalho.³⁰ Ora, nada mais contrário do que isso. Exceto os trabalhadores da construção civil, as “categorias mais representativas” (estivadores, doqueiros, carroceiros e trabalhadores em café) foram não apenas as principais bases dos amarelos, como também as que primeiro aceitaram a oficialização de seus sindicatos e louvaram “a brisa suave da liberdade trazida pela revolução de 1930”.³¹

Note-se ainda que não identificamos quaisquer comissões nos primeiros anos da década de 1930 que tivessem feito oposição a essa escolha. Ao contrário, entre os estivadores, por exemplo, os comunistas demoraram a exercer qualquer influência mais sólida para radicalizar sua oposição ao governo e, em particular, ao Ministério do Trabalho. Além disso, se várias direções do Centro dos Estivadores tiveram sustentação com base na valentia, no “favoritismo aos apaniguados” e no jogo de reciprocidade com Miguel Costa, por outro lado tais recursos não eram o único fundamento de seu poder.

²⁸ Cf. Batalha, Cláudio. *Le syndicalisme 'amarelo' à Rio de Janeiro (1906-1930)*. Paris, Université de Paris I, 1986, 2 vols. (tese de doutorado), capítulo 8.

²⁹ *Ibid.*

³⁰ Cf. Antunes, *op. cit.*, pp. 82-115; Araújo, Braz José. de. *Operários em luta: metalúrgicos da Baixada Santista (1933-1983)*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1985, p. 52.

³¹ O primeiro trabalho a analisar com clareza e empenho empírico o processo de oficialização dos sindicatos santistas foi o de Araújo, Ângela Maria Carneiro. *Construindo o consentimento: corporativismo e trabalhadores no Brasil dos anos 30*. Campinas, IFCH/Unicamp, 1994 (tese de doutorado).

Para manter legitimidade entre amplas parcelas de trabalhadores, tiveram que lutar ferreamente para neutralizar por completo a política monopolista do Polvo (Companhia Docas de Santos). Alcançado o *closed shop*, trataram de reivindicar seu reconhecimento oficial, tentaram eliminar a presença dos intermediários empreiteiros de estiva e impuseram normas coletivas nos serviços de carga e descarga que alteravam profundamente as cotidianas relações de trabalho nos navios.

No entanto, havia muito a ser feito para que as relações entre amplas parcelas de estivadores e diversas direções do sindicato fossem “democratizadas”, para o que foi fundamental a atuação dos comunistas na estiva de Santos.

3. “Artistas” e estivadores: forças formativas de classe

Antes de voltarmos a esse assunto, gostaria de observar que vou terminando este trabalho justamente no ponto em que iniciei o anterior (minha dissertação de mestrado), ou seja, durante a Segunda Guerra Mundial e o Estado Novo, ao fim dos quais a cidade de Santos começou a ser reconhecida como Moscou Brasileira, e seu porto como Porto Vermelho. Em *A carga e a culpa*, entre outros aspectos, procurei mostrar que, mesmo se entre os objetivos das lideranças comunistas entre os portuários, em particular os doqueiros, figurasse muitas vezes a intenção de controle e cooptação dos trabalhadores, sua atuação

“não era um elemento exterior à categoria, mas um fator constitutivo de sua própria cultura e experiência. Os movimentos pelos direitos não teriam êxito se acionados por uma suposta burocracia sindical ciosa de suas manobras no apertado espaço das lutas palacianas, onde pretendia disputar um lugar ao sol com outras força políticas”.³²

O objetivo aqui é o de indicar os fundamentos da gradativa influência dos comunistas no porto de Santos, em especial entre os estivadores, desde meados da década de 1930. Essa trajetória se constitui em excelente “laboratório de análise” para a verificação das questões que envolvem as relações entre lideranças e trabalhadores. Trata-se assim de

³² Silva, *op. cit.*, p. 6.

um “desfecho” quanto à proposta deste trabalho: analisar o encontro do controle operário e da cultura do trabalho com o movimento operário.

Foi crucial analisar aqui as relações entre os “artistas” da construção civil e o sindicalismo de ação direta para revelar um dos meandros explicativos da constituição das bases da “Barcelona Brasileira”. Não menos importante foi buscar desvendar as conexões entre o “pragmatismo sindical” de algumas categorias, em especial a dos estivadores, e as configurações empresariais da indústria portuária de Santos. Nessa mesma linha, trata-se agora de estabelecer algumas correlações entre, de um lado, determinados valores e aspectos plasmados na cultura do trabalho dos estivadores e, de outro, o início do processo que contribuiu para a constituição do “Porto Vermelho”.

Assim como os trabalhadores da construção civil foram uma categoria-chave para a compreensão da dinâmica do movimento operário nas primeiras décadas do século, no chamado “período populista” os estivadores foram os que manifestaram maior continuidade organizativa e mobilizatória. Sobretudo a partir de meados dos anos 1950, buscaram desenvolver um movimento operário capaz de articular diversas outras categorias dentro e fora da cidade.³³

Além disso, as peculiares condições do mercado e do processo de trabalho foram uma das principais bases do poder de ambas as categorias. No entanto, havia marcantes diferenças. Os artesãos do setor de edificações procuravam seus elementos distintivos na qualificação profissional, na instrução e até mesmo em seu modo de vestir. Esses atributos lhes conferiam dignidade, orgulho e honra para que se auto-proclamassem como “vanguardeiros” da classe operária de Santos. Os estivadores, por outro lado, sempre desfrutaram de um “status baixo”, eram considerados “trabalhadores comuns”, pouco instruídos, verdadeiros maltrapilhos, rudes, violentos e, por isso, identificados via de regra com as “classes perigosas”.

Porém, apenas em certos momentos os “artistas” da construção civil conseguiram exercer algum controle efetivo sobre o mercado e o processo de trabalho, tendo que enfrentar fortes mudanças no interior da

³³ *Ibid*; Sarti, Ingrid. *O porto vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1981.

indústria da construção e poderosos desafios colocados pelos empregadores. Se o “sonhar libertário” de uma sociedade de “trabalhadores sem patrões” era ou não uma utopia, esta não estava prestes a se concretizar como imaginavam muitos militantes e trabalhadores. Vários estivadores, por sua vez, não parecem ter alimentado o mesmo “sonho”, mas conquistaram ampla autonomia no mundo do trabalho, prolongando-a por sete décadas, o que os tem levado a carregar a pecha de aristocratas operários não submetidos aos tradicionais rigores patronais.

Desejada e provisoriamente conquistada pelos “libertários artistas”, tal autonomia foi impulsionada na estiva por lideranças miguelistas, amarelas e “beneméritos valentões” nos anos 1930. Mas coube, em grande medida, aos comunistas dar maior concretude à aspiração de muitos estivadores no sentido de virem a formar uma categoria de “operários sem patrões”.

A luta do Centro dos Estivadores para impor seu poder no mercado e na organização do trabalho nos anos 1930 contava sem dúvida com ampla base de apoio dos seus associados, para os quais o acesso aos navios e a melhoria das condições de trabalho dependia da limitação do arbítrio patronal. Se no início daquela década o sindicato se viu manchado de sangue, foi nesse período que alcançou conquistas que surpreendem pela longevidade de sua sobrevivência. Tais conquistas conferiram prestígio e poder aos fundadores do Centro que, por seu intermédio, fizeram ingressar pela primeira vez no porto centenas de recém-chegados à cidade.

Por outro lado, o fortalecimento do sindicato assegurava-lhe também o controle sobre os trabalhadores como uma das bases de seu poder. A aspiração no sentido de transformar a categoria em “operários sem patrões” esbarrava na “função patronal” do sindicato na medida em que não havia no Centro dos Estivadores delimitações precisas entre os papéis dos contramestres, fiscais e diretores do sindicato. Essa sobreposição de funções criava favoritismos e núcleos de fiéis seguidores que gravitavam em torno dos fundadores e dos valentões da estiva.

Entretanto, o ressentimento e a revolta dos trabalhadores preteridos na parede também davam sustentação a outras lideranças que

buscavam traduzir tais descontentamentos e lutar por maior equidade na distribuição das oportunidades de emprego. Não bastava “eliminar os patrões” se ao próprio sindicato cabia uma ampla margem de manobra na definição a respeito de quem deveria trabalhar, por quanto tempo e em que condições.

Se lideranças do sindicato gozavam de prestígio e legitimidade entre parcelas da categoria, detinham também privilégios que tornavam seu poder profundamente instável e sob constante ameaça, degenerando em conflitos sangrentos. Assim, não faltaram trabalhadores que desejavam banir de sua agremiação “operários-patrões” em uma longa luta desenvolvida sob a bandeira da “democratização da estiva”. Se a valentia era um valor compartilhado entre muitos trabalhadores, mais ainda o era o orgulho de serem “operários sem patrões”.

Assim, somente agora volto ao personagem Navalhada, entre outros, e procuro concluir o que havia ficado incompleto na segunda parte deste trabalho: a luta para pacificar a estiva. Para melhor compreendê-la, é necessário reconstituir o encontro entre ativistas do PCB e importantes valores presentes na cultura do trabalho na estiva, da qual eram parte os comunistas. O que pretendo concluir aqui é que a crescente influência dos militantes do PCB em meio à categoria não foi o resultado puro e simples de suas orientações partidárias, de sua retórica de transformação da sociedade, de sua capacidade no sentido de “arrancar direitos”, de sua enorme capacidade organizativa e mobilizadora, ou da instrumentalização do movimento operário para “fins políticos”.

Vimos que, na década de 1920 e no início da de 1930, os ativistas do partido procuraram levantar a bandeira dos direitos dos trabalhadores para alcançar legitimidade entre eles, mas encontraram inúmeras dificuldades: intransigência da plataforma de frente única, radicalismo isolacionista da linha do “terceiro período”, enraizamento dos amarelos entre as categorias que o PCB elegia como alvo para a organização do movimento operário local e repressão policial. Mas verificamos também que foi a partir de uma reavaliação de sua trajetória anterior que o partido se encaminhou para uma política de alianças, permitindo-lhe maior aproximação com o conjunto dos trabalhadores de Santos em 1934-1935.

Mas veremos também que a influência gradativa do PCB entre os estivadores evidencia sobretudo um enraizamento de seus militantes nas bases da categoria. Tal vinculação só veio a se fortalecer na medida em que os comunistas foram os que melhor traduziram e encaminharam a bandeira pela democratização na estiva, criando condições para obter o apoio de estivadores que sofriam contínua discriminação na parede.

4. Os comunistas e a dura parede de cada dia

Até o início da década de 1940, o principal motivo de confronto entre diferentes grupos que disputavam a diretoria do Centro dos Estivadores gravitou entre dois aspectos sempre evocados pelas correntes de oposição: malversação dos bens do sindicato e favoritismo na escolha dos trabalhadores que se apresentavam na parede.

Em novembro de 1932, a chapa de oposição a Arthur Freitas, derrotada nas eleições sindicais, sintetizou essas duas questões. De um lado, defendia a “defesa do numerário”: supressão de empréstimos e gastos em cargos e “causas imaginárias”, devendo-se remunerar apenas presidente, secretário e zelador do Centro. De outro, pretendia “extinguir os meios soezes como pressões, política, etc. para a colocação de mestres e contramestres”, designando para os serviços aqueles “com competência devida”. A chapa defendia ainda a extinção do cargo de fiscal-geral que permitia ao seu ocupante grande liberdade para favorecer certos trabalhadores em detrimento de outros. As chances de emprego deveriam “atingir a todos os associados sem exceção de credo religioso, político, bairrista ou de nacionalidade como, infelizmente, se vem fazendo”.³⁴

Em 1933, foi aberta sindicância contra suposta corrupção da diretoria do sindicato, o que motivou novo conflito armado, tendo sido ferido com um tiro no pescoço o estivador Francisco de Oliveira. A fim de impossibilitar a sindicância, houve um misterioso desaparecimento de “todos os livros, papéis, arquivos e valores do Centro”, cujo cofre foi violado por “arrombamento ou chave falsa”.³⁵ Mas o maior motivo de

³⁴ *Diário da Manhã*, 12/11/1932.

³⁵ “Sindicato Centro dos Estivadores de Santos”. *A Tribuna*, 15/11/1932; “O Centro dos Estivadores”; “A questão dos estivadores de Santos”. *Diário da Manhã*, 17e 30/3/1933.

descontentamento foi expresso em moção ao Departamento de Trabalho, assinada por 1.200 estivadores que, além de acusarem Artur Freitas, presidente do Centro, de “aplicação indevida de dinheiro”, responsabilizavam-no pela “má distribuição dos serviços que não se executava pelas normas de justiça”. Os descontentes se declaravam “estivadores da oposição [que] não encontram trabalho que lhes é negado presidente arbitrariamente” [sic].³⁶

Não foi possível identificar a orientação política desses grupos de oposição, mas no segundo semestre de 1933 os advogados Gilberto Andrada e Silva e Raphael Sampaio Filho, “representantes em Santos de Miguel Costa”,³⁷ mantinham estreitas relações com o ex-presidente do sindicato, José Joaquim Santanna, deposto depois da revolução constitucionalista de 1932. Segundo informantes do Deops, Santanna era elo de ligação com “um grupo de comunistas que se formara em Santos”. Andrada e Silva era apontado como líder de “uma das alas em que se cindiu o Centro dos Estivadores”, fazendo grande propaganda para colocar na diretoria do sindicato Joaquim Santanna e “outros comunistas”, intervindo ainda como advogado nas eleições sindicais de novembro.³⁸

Entretanto, não há nenhuma evidência concludente de que Santanna fosse de fato comunista, mas sim um ardoroso miguelista. Por outro lado, os comunistas foram os que mais lutaram para aplacar a corrupção no sindicato e defender os princípios de equidade na distribuição dos serviços. Apesar de terem decidido, desde 1932, atuar nos sindicatos oficializados para ampliar a luta no seu interior contra a orientação ministerialista, não abandonaram o enfrentamento contra tais sindicatos e seus dirigentes, acusados de estarem a serviço dos propósitos do governo. Em 1934, a atuação de Agenor dos Santos à frente do Centro dos Estivadores foi fortemente combatida e acusada de se pautar em um estreito exclusivismo de classe, refratária à solidariedade com movimentos de outras categorias e de

³⁶ “Reina agitação entre os estivadores de Santos”. *Correio de São Paulo*, 5/7/1933.

³⁷ Aesp. Setor Deops. Ofício para o Delegado de Ordem Social e Política, São Paulo, 11/9/1933. *Prontuário 561*, volume 2.

³⁸ *Ibid.* *Prontuário de Gilberto Andrada e Silva*, n.º 2.573.

estabelecer estreitas relações com a polícia local contra lideranças e tendências mais radicais.³⁹

Mas a partir de meados de 1934, sob a orientação do partido de organizar grupos de oposição no interior dos “sindicatos ministerializados”, teve início uma visível influência comunista na estiva. Com a formação da ANL, em 1935, os militantes do PCB empenharam-se em coordenar uma aproximação com as “correntes reformistas” a fim de ser desenvolvida a tarefa de unificação sindical. Com essa nova orientação, o partido aumentou sensivelmente o número de seus adeptos. Em uma reunião do núcleo aliancista da estiva, o advogado Gilberto Andrada e Silva teria manifestado sua satisfação pelo fato desse grupo contar com mais de 500 estivadores, sendo necessária a criação de um subnúcleo.⁴⁰ Esse número talvez seja exagerado, fazendo parte do característico triunfalismo aliancista da época. Foram apreendidos documentos que comprovavam a existência de pelo menos 60 trabalhadores inscritos no “grupo profissional da ANL na estiva de Santos”, todos processados pelo Tribunal de Segurança Nacional.⁴¹

Seja qual for o número exato dos estivadores inscritos na ANL, sua participação não foi desprezível. De acordo com o informe do delegado regional ao secretário de Segurança Pública de São Paulo, referindo-se à atuação da Aliança em Santos,

“o único sindicato local em que se organizou uma atividade coletiva coordenada, com caráter subversivo, foi, entre as classes marítimas, o Centro dos Estivadores de Santos; *mas é indispensável salientar que tal atividade foi obra do grupo de oposição dos estivadores.* Digo, a atual diretoria dos

³⁹ A diretoria da estiva foi acusada em meados de 1934 de haver traído um movimento de solidariedade a outras categorias em greve, “dando apoio ao delegado de polícia (...) e, acompanhada de um batalhão de inspetores, invadiu o armazém 27 para obrigar os dignos companheiros da oposição a aderir [sic] à política indigna de operários conscientes”. “Aos trabalhadores em geral e em especial aos trabalhadores da estiva de Santos”. *A Tribuna*, 23/6/1934.

⁴⁰ Aesp. Setor Deops. *Prontuário de Gilberto de Andrada e Silva*, n. 2.543.

⁴¹ Em 1938, o ministro da Marinha tornou sem efeito o cancelamento das matrículas desses estivadores. *Idem*. “Boletim de Informação 121. *Prontuário do Sindicato Centro dos Estivadores de Santos*, n.º 2.594.

estivadores locais (...) é conservadora e simpática às autoridades".⁴²

A influência de comunistas e aliancistas na estiva aumentou de fato no decorrer de 1935, tornando-se patente nas eleições sindicais de novembro daquele ano. Embora tivessem sido derrotados, sua chapa ("União dos Estivadores") obteve expressivos 359 votos contra 548 da "chapa oficial", novamente encabeçada por Agenor dos Santos.⁴³ A chapa oposicionista apresentava uma plataforma política em tudo contrária a vários pontos até aqui analisados: eliminação do estreito "exclusivismo de classe" avesso à união com outras categorias, extinção de "um jacobinismo de privilégios e proteções, estabelecendo igualdade de direitos", fim dos "preconceitos nacionalistas e bairristas" e "não ser permitido aos membros da Diretoria ocuparem cargos de contramestres".⁴⁴

Podemos supor que os comunistas teriam chances de alcançar apoio mais amplo. A oposição se dividiu, tendo a outra chapa de oposição ("Profissional") obtido 124 votos. Além disso, era novembro, momento em que recrudesçam o cerco e a propaganda policiais contra comunistas e aliancistas, levando o delegado regional de Santos a sugerir que os componentes da "União dos Estivadores" "deveriam ser presos 30 dias antes de ser levada a efeito a eleição do sindicato".⁴⁵ Mas logo depois da "Intentona Comunista", a repressão diminuiu muito as possibilidades de atuação dos militantes do PCB e da oposição ao Centro, que sofreu intervenção ministerial.

Antigos personagens e velhas práticas entraram (ou continuaram) em cena. Como o leitor já acompanhou as histórias de malversação do patrimônio do sindicato e de distribuição desigual dos serviços entre os estivadores, os cinco anos seguintes serão resumidos em pouco mais de um parágrafo. Agenor dos Santos permaneceu à frente do Centro até março de 1937, quando foi

⁴² Ofício do delegado regional de Polícia de Santos ao secretário de Segurança Pública de São Paulo, 24/1/1936. *Idem. Prontuário da Aliança Nacional Libertadora de Santos*, n. 4.420 [grifo do original].

⁴³ "As eleições no Centro dos Estivadores". *Gazeta Popular*, 14/11/1935.

⁴⁴ Aesp. Setor Deops. *Prontuário de Elias Faustino da Silva*, 4.327; "As eleições no Centro dos Estivadores". *Gazeta Popular*, 9/11/1935.

⁴⁵ Aesp. Setor Deops. *Prontuário* 561, volume 8.

substituído por uma Comissão Executiva. Com a decretação do Estado Novo no final daquele ano, foi empossada uma Junta Governativa que trouxe de volta para o sindicato um personagem já conhecido do leitor: Antoninho Navalhada. Após cumprir pena pelo assassinato de Otávio Tomaz, foi libertado em abril de 1937 e, logo em seguida, beneficiado com a nomeação da Delegacia do Trabalho Marítimo (DTM) para presidir a Junta. Mas sua gestão foi interrompida quase um ano depois pelo Ministério do Trabalho que aceitou as alegações da diretoria anterior de que a Junta não havia sido eleita “como manda a lei”. Inconformados, em agosto de 1938 Navalhada e seus correligionários tentaram paralisar os serviços, o que lhes valeu prisão preventiva decretada pelo Tribunal de Segurança Nacional.⁴⁶ Mais uma vez, voltava à direção do sindicato Agenor dos Santos durante o longo período de outubro de 1938 a abril de 1940. Mas ele, que no passado havia sido membro de uma sindicância para apurar atos lesivos ao patrimônio do sindicato, foi condenado também pelo Tribunal de Segurança Nacional a um ano de prisão pelo desfalque de 393 contos de réis sofridos pelo Centro.⁴⁷

Algum tempo depois, Navalhada e seus colegas estavam de volta à estiva, novamente beneficiados por outra determinação da DTM: “os fiscais da estiva serão escolhidos entre os beneméritos e fundadores do Centro”.⁴⁸ Estes foram acusados em assembléia da categoria de não observar a equânime distribuição dos serviços, levando Navalhada a declarar que “se a classe achava a fiscalização dos fundadores insuficiente, pedia sua demissão”.⁴⁹ Não sabemos se realmente o fez, mas logo o encontramos trabalhando como contramestre. Vimos que a condição de benemerência e de lutadores pela criação do sindicato levava-os a se considerarem privilegiados de acordo com o sentimento de pertença a uma “elite”.

⁴⁶ Deops. *Prontuário de Antônio André Carijo*, n.º 5.014; “Relatório do delegado regional de polícia”, Santos, 20/9/1938. *Prontuário do Sindicato Centro dos Estivadores de Santos*, n.º 2.594; “Delegacia do Trabalho Marítimo”. *A Tribuna*, 14/8/1938; *O Dia*, 22/9/1938.

⁴⁷ *A Tribuna*, 27/4/1941.

⁴⁸ *Idem*, 11/10/1941.

⁴⁹ Sindicato dos Estivadores de Santos [SES]. Ata da Assembléia Geral Extraordinária [AGE], 30/11/1941.

Os portuários entravam em plena conjuntura de guerra, que forçou metade dos trabalhadores a abandonar o porto “por não haver serviço por mais de 10 a 15 dias mensais”. A situação era agravada porque “os contramestres gerais estavam mal acostumados, (...) tinham os seus gangos [grupos de trabalhadores protegidos] e (...) formavam todos os dias os mesmos ternos”.⁵⁰ E reivindicando seu “direito de benemerência”, Navalhada chegou a ser contramestre em dois navios ao mesmo tempo, quando houve novo “conflito de morte”. Em 21 de fevereiro de 1943, “uma desinteligência a propósito de distribuição e escolha de trabalhadores” levou Navalhada a assassinar Adalberto da Silva, fiscal do sindicato.⁵¹

Mas foi justamente nos anos da guerra que a categoria deu os primeiros passos mais firmes para “pacificar a estiva”. Tratava-se de uma conjuntura em que a má distribuição dos serviços constituía um problema crônico e sensível para muitos operários, pois afetava diretamente sua sobrevivência. Mas foi um período também em que esse fator se combinou com a reemergência de militantes comunistas que deram continuidade às suas antigas bandeiras de uma justa distribuição dos serviços na estiva.

5. Rodízio e as “três barrigas” dos contramestres

O país estava em pleno Estado Novo, anos de sufocamento sindical e político, mas ainda assim informantes do Deops registraram a existência de assembleias com “grande número de associados, com salão inteiramente ocupado”. Uma dessas assembleias ocorreu em maio de 1940, quando foi debatido com muita polêmica o “rodízio a ser estabelecido como forma de conciliar a atual situação irregular do trabalho no cais”.⁵² Tratava-se de organizar a distribuição dos serviços na parede de acordo com o preceito de que “o trabalho caiba, eqüitativamente, a todos”, conforme determinava o Decreto-Lei 2.032, de fevereiro de 1940.

O rodízio consistia em um sistema de revezamento de trabalho dividido em três categorias: “câmbio”, “dobra” e “avançado” para eliminar o

⁵⁰ Anotações de um manuscrito do estivador Francisco Rodrigues Garcez, gentilmente fornecido ao autor.

⁵¹ Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos. Juízo de Direito da Segunda Vara Criminal. Tribunal do Júri da Comarca de Santos. Antonio André Carijo [reú], n. 11.663, caixa 109, 1943..

⁵² Aesp. Setor Deops. *Prontuário do Sindicato Centro dos Estivadores*, n. 2.594.

favoritismo na parede, inibindo ainda a disputa pelos “serviços bons”. Ao manifestar na parede o desejo de operar em um dado navio, o estivador deveria apresentar um cartão no qual era registrado com um picote o trabalho executado, estando assim no “câmbio do dia”. No dia seguinte, esse estivador entraria na “dobra”, ou seja, somente seria escalado se os trabalhadores que estivessem no “câmbio” e na fila de “avançado” (segundo dia após o câmbio) não fossem suficientes para preencher todas as vagas requisitadas pelos contramestres. Portanto, somente três dias depois ele entraria novamente no câmbio. Cabia aos fiscais do sindicato verificar todos os cartões para eliminar práticas de favoritismo por parte do contramestre. Na referida assembléia, 218 estivadores aprovaram essa medida “de pé e com uma salva de palmas.”⁵³ Era uma “data histórica” por instituir um mecanismo de melhor distribuição do trabalho.

No entanto, essa conquista continuava a ser firmemente desrespeitada. Alguns estivadores enviaram um significativo abaixo-assinado à DTM acusando o sindicato de não obedecer ao Decreto 2.032 que o obrigava a dividir o trabalho segundo o esquema de rodízio, “de acordo com a capacidade de cada operário”. Segundo eles, em expressivas palavras, o sistema de câmbio

“só serve para os que intercederam junto a vossa senhoria e aos afeiçãoados dos mesmos, motivo porque a todo custo procuraram derrubar o rodízio adotado por turmas e ternos, muito embora em prejuízo da maioria da classe (...); sistema este que tão bem se enquadra dentro dos direitos e deveres de cada operário. (...) Queriam os que não se conformam com as turmas e ternos derrubar [o rodízio], porque só assim poderiam formar a confusão entre a classe, *querendo fazer o separatismo dos modernos*, tirando-lhes os direitos (...); queriam o sistema de câmbio porque só assim poderiam ouvir dos não afeiçãoados a imploração nos postos de engajamento de trabalho, e a revolta dos mais nervosos, que, se muitas vezes não se atacam fisicamente, faltam com respeito, com o decoro

⁵³ *A Tribuna*, 25/6/1940; SES. Ata AGE, 30/5/1940.

público, com palavrões obscenos. (...) Tudo isso imposto por uma minoria”.⁵⁴

A referência ao “separatismo dos modernos, tirando-lhes os direitos”, tem evidente relação com a prática imposta pelos “beneméritos fundadores” do Centro. Nas assembleias do sindicato foram várias as reclamações contra a preferência conferida na parede aos associados mais antigos do sindicato. Mas a tensão aumentou ao ser discutida a extensão do rodízio aos contramestres. Para a compreensão desse problema, faz-se necessário acompanhar brevemente outra determinação do Decreto 2.032, que instituiu o salário por produção.

Tratava-se de uma reivindicação antiga dos estivadores, mas os termos do decreto criou polêmica e descontentamento. O problema é que a cada operário caberia uma cota da produção, uma cota e meia ao contramestre auxiliar (responsável pelos porões) e uma cota, por porão, ao contramestre geral do navio “até ao máximo de três cotas”. Esses últimos foram, então, taxados de

“três barrigas porque comem por três bocas, pois não se compreende um homem a serviço do patrão perceber três cotas tiradas do montante dos ternos, onde cada trabalhador, a custa de muito labor, só consegue ganhar uma cota”.⁵⁵

O pagamento por produção era uma modalidade de remuneração reivindicada pelos estivadores com vistas a um maior ganho, segundo a máxima “vamos ganhar de acordo com o que efetivamente produzimos”. Mas havia também o objetivo de tornar inútil a função dos contramestres. Quando os serviços eram executados sob a modalidade do salário por tempo, os contramestres “eram membros do interesse direto dos empreiteiros para fazerem os estivadores puxar o trabalho”, pois “ganhariam tanto mais quanto mais demorassem os serviços”. Mas com o pagamento por produção “os estivadores agora só têm um interesse: acabar com o serviço o mais breve possível”. E “daí a nenhuma função dos contramestres para apressar o trabalho em benefício dos empreiteiros”.⁵⁶

⁵⁴ “Aos estivadores e à classe em geral”. *A Tribuna*, 22/8/1940 [grifos meus].

⁵⁵ *Gazeta de Notícias*, 22/10/1940.

⁵⁶ *Ibid.*

Os próprios trabalhadores se viam, então, na condição de criar uma autodisciplina na execução das operações de carga e descarga. Assim, o salário-produção iria obviamente ao encontro dos interesses dos armadores, uma vez que o pagamento por tempo colocava-os na dependência do ritmo de trabalho ditado pelos ternos dos serviços.

Contudo, o Decreto 2.032 continuou dando amplos poderes aos contramestres. Mas com o direito de ganhar mais de uma cota “a custa de muito labor” dos estivadores, estes passaram a exigir inicialmente o rodízio para os contramestres auxiliares, de forma que todos pudessem, em algum momento, ter a oportunidade de receber a cota e meia. Portanto, caberia aplicar o rodízio aos auxiliares para que não permanecessem no cargo indefinidamente e com eles pudessem se locupletar. Assim, na correta avaliação de um irado jornalista,

“as agências dos navios ficarão impossibilitadas de empregar pessoal de sua confiança, porque terão de escolher, de uma lista confeccionada pelos estivadores, os auxiliares que só poderão trabalhar 90 dias”.⁵⁷

Em outros termos, os representantes dos armadores perderiam o direito de escolher seus contramestres auxiliares. O cargo passaria a ser ocupado pelos próprios estivadores sindicalizados, que se revezariam a cada três meses, obedecendo ao sistema de câmbio, tirando dos auxiliares “a prerrogativa de trabalharem todo o dia”.⁵⁸ Em 1941, a reivindicação se estendeu aos contramestres gerais, mas a DTM indeferiu o pedido por considerar que eles não eram

“operários estivadores, mas dirigentes do serviço com obrigações e encargos junto às entidades estivadoras, que não permitem sejam eles substituídos a cada dia ou em cada navio”.⁵⁹

Portanto, os contramestres continuariam a ser escolhidos livremente pelas entidades estivadoras.

⁵⁷ *A Tribuna*, 12/12/1940.

⁵⁸ Pronunciamento de Manuel Tiburcio em Assembléia Geral Extraordinária, 9/8/1942.

⁵⁹ *A Tribuna*, 20/12/1941.

Apesar (e talvez por causa) da ausência desse amparo legal, aumentou a pressão contra os régulos dos empregadores em 1941, quando abria-se uma nova fase no sindicato, e depois que pressões contra o favoritismo reinante na parede levaram o presidente da Junta Governativa, Brasileiro Bezerra Cavalcante, a renunciar em junho de 1941.⁶⁰ Em fins desse ano, Higino Pelaquin encabeçou uma chapa que vencera as eleições sindicais por 298 votos contra 58 obtidos pela chapa liderada por Manuel Cabeças.⁶¹

Segundo o comunista Francisco Garcês, membro da diretoria de 1943 a 1945, as duas gestões consecutivas de Higino notabilizaram-se pelo empenho de “acabar com os gangos e fazer com que o trabalho bom fosse um direito para todos”. E, de fato, de 1941 a 1945, houve na sede do sindicato cerca de 30 assembléias, na maioria das quais foram intensamente discutidos os problemas relativos à eqüitativa distribuição dos serviços. Foi instituído finalmente o câmbio aos contramestres auxiliares e beneméritos fundadores do sindicato que, invocando critérios de antigüidade e mérito “pelos bons serviços prestados na ocasião da função deste sindicato”, consideravam que o câmbio não lhes atingia e tinham o direito de escolher o porão que quisessem.⁶²

Essa conquista foi com certeza o resultado de pressões cotidianas dos trabalhadores na lida do cais. A DTM, “tendo em vista as constantes reclamações de que o rodízio dos estivadores não está sendo cumprido, não obstante reiteradas instruções dessa delegacia”, determinou então que os contramestres auxiliares fossem escolhidos pelos contramestres gerais “dentro do rodízio”.⁶³

Mas uma das mais importantes atuações do sindicato esteve a cargo dos fiscais, que se revezavam por 90 dias em rodízio. Cabia-lhes “fiscalizar a organização do trabalho de estiva no cais, inclusive horário, folga, organização do terno, exercendo sua autoridade sobre os

⁶⁰ *Idem*, 15/6/1941.

⁶¹ Aesp. Setor Deops. *Prontuário do Sindicato dos Portuários de Santos*, n. 6.280, vol. 3.

⁶² SES. Ata AGE, 21/4/1945.

⁶³ “Delegacia do Trabalho Marítimo”. *A Tribuna*, 11 e 18/10/1941.

contramestres e chefes de estiva”.⁶⁴ Nessa função destacou-se o comunista José Félix da Silva (Chuvisco), buscando “colocar ordem” na distribuição e execução dos serviços e empenhando-se para limitar o poder dos contramestres. Coube a ele ainda a fama de enfrentar beneméritos valentões, tal como Peixinho, amigo de Navalhada, que não respeitava o câmbio por pensar que este não o atingia. Ainda segundo Garcês,

“todo benemérito fundador que estivesse no câmbio tinha também o direito de escolher o porão que ele quisesse. Ele entrava no câmbio, ele dava a carteira para o contramestre. O melhor trabalho no navio era aquele. Numa dessas, o Peixinho formou [foi escalado] num navio bom ali no armazém 23, mas à noite ele voltou no mesmo porão. Nós chamamos o Félix e dissemos que o Peixinho não podia formar porque ele já tinha formado antes, mas não obedeceu. Aí o Félix chegou para o mestre e falou: pega a carteira do Peixinho e entrega a ele e lhe diga que está afastado do navio, não pode trabalhar. O contramestre foi a bordo, pegou a carteira e falou para ele: ‘o Félix falou que o senhor não pode trabalhar porque não está no câmbio’. Aí o Peixinho ficou puto da vida, saiu, desceu a escada do navio”.⁶⁵

Nas gestões de Higino, portanto, foi implementado um sistemático trabalho de controle por parte dos fiscais-gerais “para acabar com os gangos e fazer com que o trabalho bom e a escala de contramestres fossem um direito para todos”, levando outros futuros comunistas a se empenharem nesse serviço, tais como Rodrigues Garcês e seu amigo Antônio Brito Lopes. Assim, o Centro passaria a implementar uma prática mais sistemática no sistema de câmbio:

“o cara era tirado [na parede] pelo número [da matrícula] e não porque o contramestre ia com a cara dele. Era pelo número. O

⁶⁴ Depoimento do estivador José Francisco de Souza no citado processo-crime contra Antonio André Carijo.

⁶⁵ Depoimento de Francisco Rodrigues Garcês concedido ao autor em 14/7/1998.

mestre podia olhar para ele, não gostar dele, mas tinha que pegar a carteira dele (...). Tudo isso nós criamos na estiva.”⁶⁶

Nesse sentido, as gestões de Higino podem ser caracterizadas pelo início de um processo de “pacificação da estiva”, pois vimos amplamente que as disputas pelas oportunidades de emprego nos portos entre os trabalhadores avulsos eram um dos fundamentos do “estado de natureza” reinante dentro e fora da parede. Esse processo se constituiu em um dos fatores decisivos para criar as bases de sustentação do que ficaria conhecido como o “Porto Vermelho”. Fizeram parte das diretorias de Higino estivadores que no pós-guerra se tornariam destacados militantes comunistas, tais como Oswaldo Pacheco e o mencionado Chuvisco.⁶⁷ A atuação desses comunistas no “processo civilizacional da estiva” foi, sem dúvida, um fator relevante em seu êxito eleitoral. Em dezembro de 1945, Pacheco foi eleito deputado federal com o maior número de votos entre todos os candidatos. Em outubro de 1947, das 31 vagas disputadas para a Câmara Municipal, 14 foram preenchidas pelos comunistas, entre os quais figuravam Chuvisco e mais outros três estivadores.⁶⁸

Não cabe no espaço deste trabalho analisar a marcante participação dos comunistas no porto de Santos entre 1945 e 1964.⁶⁹ Cumpre assinalar que os êxitos dos militantes do PCB entre os estivadores não podem ser creditados apenas ao seu extraordinário potencial organizativo e por sua capacidade de “arrancar direitos”. Durante sua trajetória, eles deram inúmeras demonstrações de profundo enraizamento em diversos temas do cotidiano dos trabalhadores, particularmente no que se refere à democratização das oportunidades de emprego e do processo de trabalho.

⁶⁶ *Ibid.*

⁶⁷ Se o primeiro se tornaria militante do PCB algum tempo depois, Chuvisco já contava com um passado de engajamento no partido, fazendo parte da ANL em Santos, o que passou despercebido pela polícia Cf. Martins, Conceição. *Memória sindical de Santos, 1930-1964*. Santos, Fundação Arquivo e Memória, 1997, p. 60; Aesp. Setor Deops. *Prontuário do Sindicato dos Portuários de Santos*, n. 6.280.

⁶⁸ Gonçalves, Alcindo. *Lutas e sonhos: cultura política e hegemonia progressista em Santos, 1945-1962*. São Paulo-Editora da Unesp/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1995, pp. 99-102.

⁶⁹ Analisei em detalhes a sua atuação em *A carga e a culpa*, *op.cit.*, capítulos 3 a 6.

6. “Roda Grande” e criativas experiências éticas no trabalho

No pós-guerra, os comunistas organizaram um sólido grupo de oposição às sucessivas diretorias do sindicato, encabeçadas por nove anos (1945-1954) pelo conservador Manuel Cabeças. Com a bandeira pela “democratização na estiva”, lideranças desse grupo passaram a dirigir o sindicato de 1955 a 1964, período no qual os estivadores se constituíram no principal grupo responsável pelo crescente radicalismo dos trabalhadores na cidade, com efeitos paradigmáticos no movimento operário em âmbito nacional.⁷⁰

Logo na nova “fase de esquerdização” do sindicato, a partir de meados dos anos 1950, seus dirigentes deram continuidade à tradicional luta para eliminar os esquemas de corrupção, intimidação e favoritismo ainda existentes no seio da categoria e sustentados, sobretudo, por inúmeros contramestres que, por meio de seu poder na escala dos serviços, eram os “principais cabos eleitorais” de Cabeças.⁷¹

Duas conquistas tornaram-se célebres por terem golpeado duramente tais esquemas. Em 1955, foi instituída a “roda grande” ou “rodizio geral”. Até essa data, o estivador se apresentava aleatoriamente em qualquer parede do porto onde tinha que disputar com outros candidatos uma vaga no navio. Ainda que o sistema de câmbio limitasse a concorrência sem regras ou a abandonasse ao livre arbítrio dos contramestres, a sorte do trabalhador dependia da quantidade de colegas que se apresentava na parede e, caso não fosse escalado, deveria procurar outro ponto de engajamento. Além disso, como o porto é dividido de acordo com diferentes modalidades de trabalho, as chances de ser escolhido para um “trabalho bom” eram também relativamente aleatórias, variando a remuneração ao acaso. Com a “roda grande”, os estivadores foram organizados numericamente por turmas fixas que, ao longo do mês, percorriam todos os pontos do cais, permitindo assim a distribuição eqüitativa do trabalho. E o mais importante era que, a fim de evitar o favorecimento de pequenos grupos, fiscais e contramestres “corriam o

⁷⁰ Cf. *Ibid*; Sarti, *op. cit.*

⁷¹ Depoimento de Domingos Garcia concedido ao autor em 20/6/1990.

porto” em sentido contrário ao das turmas, de modo que em cada “rodada” eles apenas se encontravam com as mesmas turmas uma única vez. Tal sistema foi aprovado por mais de 1.500 associados do sindicato contra apenas cerca de 315.⁷²

Mas o passo decisivo para “democratizar a estiva” foi dado em 1956, quando o Senado aprovou a lei que instituía o rodízio também aos contramestres gerais. Os representantes dos armadores (as entidades estivadoras) perderam a prerrogativa de escolher seus contramestres, pois os próprios estivadores passaram a exercer essa função rotativamente pelo prazo de 60 dias, sendo assim igualmente oferecida a todos a oportunidade de maior remuneração que o cargo lhes oferecia.⁷³ Essa foi de fato uma das maiores conquistas da categoria por instituir uma ampla democratização nos mecanismos de contratação dos estivadores e na organização do processo de trabalho, uma vez que ambas as esferas eram até então manobradas pelos contramestres gerais a serviço dos armadores e, em muitos casos, de um sindicalismo fechado, corrupto e violento.

Com a implantação do rodízio seria reforçado entre muitos trabalhadores o “orgulho de não ter patrão” na medida em que eram, simultaneamente, trabalhadores, fiscais e contramestres de seu próprio ofício, determinando quem deveria trabalhar, por quanto tempo e em que condições - temas em torno dos quais gravitavam os principais conflitos na complexa e dissonante orquestra da Babel portuária. Mas para manter sua regência era preciso mostrar aos armadores e seus representantes, aos exportadores e importadores, à imprensa e opinião pública, ao governo e aos políticos que o sindicato e seus associados não estavam inclinados apenas a defender seus próprios interesses em detrimento da responsável “boa marcha” das operações de carga e descarga de mercadorias que lhes eram confiadas.

Eles já haviam dado demonstrações de capacidade para reger de maneira criteriosa o próprio trabalho. Embora a segunda diretoria de Higino tenha implementado o rodízio dos contramestres auxiliares, as

⁷² *Ibid.*

⁷³ Segundo Garcia, tratava-se de uma reivindicação lançada por um grupo de estivadores santistas no Congresso Nacional dos Estivadores realizado Rio de Janeiro em 1954. Desde a gestão de Higino, a categoria vinha lutando para implementar essa medida, fortemente combatida por Manoel Cabeças.

gestões de Manoel Cabeças procuraram desrespeitá-lo, levando a oposição a insistir na institucionalização e reconhecimento legal desse sistema.⁷⁴ Com efeito, a Convenção Coletiva de 1953 determinava que “compete ao sindicato organizar o rodízio dos contramestres de porão”, cada um dos quais deveria permanecer no cargo por apenas 90 dias.⁷⁵ No entanto, segundo o comunista Domingos Garcia, essa cláusula foi estabelecida em caráter experimental pelo prazo de dois anos, findo o qual os próprios empregadores concordaram em conservá-la por entenderem que o rodízio dos auxiliares não lhes acarretava transtornos e prejuízos. Por outro lado, a conquista do rodízio dos gerais encontrou desafios muito maiores, pois tanto os contramestres quanto as entidades estivadoras pretendiam derrubar a lei que instituía um “novo monopólio a favor do sindicato”.⁷⁶ Mas adquirido esse direito, tratava-se de assegurá-lo.

Assim, ao sindicato e seus associados interessava militar para que as cláusulas do contrato coletivo não fossem violadas e, com isso, definitivamente eliminassem o poder dos antigos e irredutíveis contramestres. Se em princípio o rodízio dava a todos os estivadores o direito de se tornarem contramestres gerais por 60 dias, cabia aos diretores do sindicato estabelecer regras para o exercício da função, segundo critérios de experiência no trabalho e “boa conduta”, o que implicava, entre outras coisas, em respeito aos colegas, controle do alcoolismo e garantia de “bom desempenho” no trabalho.⁷⁷ Como a categoria foi estabelecendo condições propícias à execução dos serviços, fortalecia-se o imperativo de realizar o trabalho do melhor modo possível quando prevaleciam tais condições.

Os fiscais tornavam-se uma fonte de legitimação para a paralisação do trabalho irregular, sendo vital seu desempenho para manter as condições contratuais dos serviços. Sua ação vigilante tornava

⁷⁴ Depoimento de Domingos Garcia.

⁷⁵ *A Tribuna*, 26/5/1953.

⁷⁶ Face à ameaça da Federação Nacional dos Estivadores de decretar paralisação em todos os portos e do clima de tensão gerado pelo envio de tropas a Santos pelo governador Jânio Quadros, o ministro do Trabalho interveio “em caráter conciliatório”, determinando o reconhecimento da lei. Sarti, *op. cit.*, pp. 51-2.

⁷⁷ Antes de ser presidente do sindicato em 1959, Domingos Garcia ocupou a função de diretor sindical nos pontos de trabalho, cabendo-lhe, nas suas palavras, “instruir os estivadores” quanto à observância desses aspectos.

implícito o “direito” operário de recusa à execução de um serviço organizado fora das regras convencionadas (lingada acima do limite fixado, ternos incompletos, ausência de equipamentos ou condições para que o trabalho fosse realizado com segurança), tornando comum a paralisação ou o atraso na execução do trabalho.

Entretanto, se a fiscalização sindical era contratualmente reconhecida, por outro lado havia o contrapeso de medidas legais que serviam de anteparo às costumeiras pequenas paralisações nos serviços de estiva. Conforme uma cláusula do “acordo de 1933”,

“as operações de cargas e descargas não poderão ser retardadas ou paralisadas por divergências entre os agentes e empreiteiros, de um lado, e os trabalhadores de outro lado, devendo essas divergências ter solução posteriormente e dentro de 24 horas, pelas partes interessadas, e cabem do apelo às autoridades competentes, no caso de não ser a questão resolvida por aquela forma no prazo estabelecido”.⁷⁸

No entanto, as arbitragens do Ministério do Trabalho podiam demandar muito tempo e se revelar contraproducentes para os interesses dos ansiosos armadores que teriam, em outras ocasiões, de sofrer retaliações dos estivadores. Na década de 1930, no porto de São Francisco, por exemplo, foram estabelecidas regras de trabalho semelhantes às do “acordo de 33”, sendo criado o Comitê de Relações do Trabalho para julgar e penalizar os infratores que violassem as medidas contratuais. No entanto, a insuficiência de tempo e de árbitros para resolver uma enorme quantidade de “pequenas causas” fazia do Comitê uma letra morta na disciplinarização do trabalho. Tal situação levou, em 1936, ao reconhecimento do direito dos trabalhadores de se recusarem a realizar serviços fora das condições legalmente estabelecidas, sem que fossem penalizados com a perda da

⁷⁸ “Contrato para o serviço de estiva no porto de Santos”. *Diário da Manhã*, 26/4/1933.

matrícula, podendo assim deixar um serviço para ingressar em outra parede.⁷⁹

Se em Santos os estivadores não chegaram a desfrutar de tal poder, contratualmente instituído, por outro lado não pareciam muito preocupados em impetrar reclamações depois de concluído o trabalho, aguardando solução “dentro de 24 horas”. Quando era maculada sua concepção do que deveria ser um trabalho seguro e adequado, procuravam sem demora enquadrá-lo nos parâmetros contratuais.

Talvez não fossem incomuns episódios como o que se desenrolou em 1944 no vapor “Ruben Dario”, envolvendo o fiscal do sindicato. O mencionado Chuvisco (José Félix da Silva) notou que o pessoal dos porões 1, 2 e 3 do navio necessitava de luvas e máscaras e, a pedido dos trabalhadores, se dirigiu ao contramestre geral da Companhia Expresso Federal, Cesar Soveral que, nas palavras do estivador Manoel Santana, “é um indivíduo muito preocupado em servir ao patrão e a companhia para a qual trabalha, não se interessando pela situação de seus companheiros”. Segundo o depoimento de Chuvisco, confirmado por outros operários, Soveral respondeu que o material de proteção não era necessário e ainda desacatou Chuvisco, “dizendo que ele não era nada para lhe dar ordem”. Soveral alegou ainda no inquérito policial que o fiscal, “de uns 8 meses para cá, tem procurado embaraçar os serviços do declarante nas descargas dos navios que ficam sob sua fiscalização”. Mais uma vez, então, José Félix procurou embaraçar os serviços: recorreu imediatamente aos fiscais da Delegacia do Trabalho Marítimo, que reconheceram a justiça da exigência. Soveral forneceu luvas apenas ao pessoal de um dos porões, pois, segundo ele próprio, “não estava munido suficientemente para prover a todos”. Os trabalhadores saíram para o almoço às 11 horas e, ao regressarem, não deram continuidade ao trabalho até que o material de proteção

⁷⁹ Mills, Herb and Wellman, David. “Contractually sanctioned job actions and workers’ control: the case of San Francisco longshoremen”. *Labor History*, 28, primavera de 1987, p. 182.

lhes fosse fornecido, o que degenerou na agressão física entre Chuvisco e Soveral.⁸⁰

Aos empregadores interessava evitar pequenas paralisações como essa por meio de um contrato coletivo de trabalho válido para toda a estiva e não pela contingência de terem que negociar as regras do trabalho com pequenas turmas de operários antes ou durante os serviços, estando sujeitos a acordos instáveis e pouco amigáveis. Ao sindicato, por sua vez, também interessava forçar seus associados a não violarem as cláusulas dos contratos que estabeleciam direitos e deveres, colocando-os como responsáveis em relação à “boa marcha” do trabalho.

Resistir às ordens dos empregadores quando fossem violadas as regras de trabalho tornava-se fonte de orgulho e auto-estima. Era também um ingrediente fundamental para o operário tornar-se um “bom trabalhador do sindicato”. Os próprios estivadores exigiam de seus companheiros que as tarefas fossem executadas corretamente, criando um senso de comunidade que pode ser traduzido no lema “faça a coisa certa para poder estar entre seus próprios companheiros”. Se as condições de trabalho fossem consideradas boas, qualquer um que falhasse em sua parcela de responsabilidade podia ser censurado mais acidamente por seus próprios colegas do que pelos empregadores. Como observaram os historiadores Herb Mills e David Wellman, um homem que levasse para o navio sua medida de energia, qualificação, experiência, robustez e engenhosidade estaria expressando seu senso de fraternidade e comunidade com seus companheiros. A razão disso era simples: sua contribuição na execução do trabalho tornava as operações de carga e descarga menos difíceis e perigosas; sua reputação de “bom membro do sindicato” unia-se à de “um bom estivador no trabalho”. Assim, uma atividade considerada brutal e degradante podia transformar-se em uma criativa experiência ética.⁸¹ Em síntese, os ternos de estiva podem ser definidos como “pequenas sociedades cooperativas”.⁸²

⁸⁰ AGFCS. Juízo de Direito da Segunda Vara Criminal. Tribunal do Júri da Comarca de Santos. José Félix da Silva [réu], n.º 14.141, maço 51, 1944.

⁸¹ Mills e Wellman, *op. cit.*

⁸² Aronowitz, Stanley. “Introdução”, in: DiFazio, William. *Longshoremen: community and resistance on the Brooklyn Waterfront*. Massachusetts, Bergin & Garvey Publishers, 1985, p. XVI.

O contato social originado pelo trabalho realizado em ternos implicava em familiaridade, intimidade, táticas de sobrevivência, formas secretas de resistência coletiva, mas também em uma rede de expectativas em relação aos próprios colegas: preservação do emprego, vida familiar, alcoolismo, etc.⁸³ Neste sentido, “além do envolvimento, os colegas são os maiores censores”.⁸⁴ O estivador Manoel Gaspar Cannas, por exemplo, foi muitas vezes “tirado na parede” por seu amigo e contramestre José Pedro Brito, mas como seus colegas vinham reclamando que Cannas “ultimamente dá-se ao vício da embriaguez”, “apresentando-se para o serviço um tanto alcoolizado”, Brito deixou de escalá-lo e passou a ser perseguido e agredido pelo estivador.⁸⁵

Sindicatos de estivadores de diferentes colorações ideológicas costumavam impor multas, suspensão ou outras penalidades não apenas aos contramestres, mas também aos associados que violassem certas normas dos contratos coletivos de trabalho.⁸⁶ O Centro dos Estivadores de Santos não fugia à regra. Em 1939, a Delegacia do Trabalho Marítimo comunicou ao Ministério do Trabalho que o sindicato não tinha poderes para multar ou suspender associados “por haverem cometido faltas disciplinares”, sendo a penalidade “um abuso que deve cessar imediatamente”.⁸⁷ Tais sanções podiam servir para a perseguição de membros que faziam oposição ao sindicato ou por outros motivos, mas também eram acionadas pelos fiscais que recebiam reclamações de operários contra colegas que prejudicavam o andamento do trabalho ou não observavam com rigor as cláusulas dos acordos.

Mas antes de tomar qualquer decisão, os fiscais deviam apurar criteriosamente o que acontecera, constituindo o que no porto de São Francisco era chamado de “corte popular”. Eram ouvidas as “testemunhas” que conheciam as circunstâncias operacionais que prevaleceram desde o

⁸³ Analisei mais amplamente essa questão em Silva, *A carga e a culpa* op. cit., pp. 23-31.

⁸⁴ Depoimento de Júlio Blanco ao autor, *apud Ibid*, p. 28.

⁸⁵ AGFCS. Juízo de Direito da Segunda Vara Criminal. Tribunal do Júri da Comarca de Santos. Manoel Gaspar Cannas [réu], caixa R-3, 1935.

⁸⁶ Cf. Velasco e Cruz, Maria Cecília. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. São Paulo, FFLCH/Universidade de São Paulo, 1998 (tese de doutorado), pp. 258-65.

⁸⁷ *O Diário*, 12/10/1939.

momento em que os serviços tiveram início, as dificuldades encontradas, o que era feito normalmente em operações similares. Não deixava de ser fundamental também o conhecimento que se tinha dos “antecedentes” dos envolvidos: maneirismos, procedimentos, estilo de mando, “pontos fracos” e talentos dos chefes e trabalhadores. A corte refletia um forte senso de comunidade e fraternidade: tanto podia acobertar um colega infrator quanto manifestar objeção a procedimentos tidos como egoístas. A corte deveria ser ainda suficientemente democrática para ouvir os trabalhadores e as chefias, e todos deveriam estar prontos para julgar e ser julgados.⁸⁸

Entretanto, estamos longe de um mundo idílico e de uma comunidade perfeitamente integrada e ao abrigo de tensões. O processo de “pacificação da estiva” certamente não eliminou a violência no cais.

7. *Triste fim de Antoninho Navalhada*

Em 1959, nos encontramos pela última vez com Antoninho Navalhada, mas agora como simples trabalhador e vítima do “crime mais comentado na cidade nos últimos anos”. Pelas mãos do estivador Simeão Xavier de Oliveira morria o valente Navalhada que o tentara matar em “covarde assassinato” (“à traição, pelas costas”). Segundo relato da imprensa,

“por ser estivador mais antigo de Santos, e ter a sua fama de homem perigoso, [Navalhada] não queria trabalhar, mas queria receber o dinheiro. Entregava sua carteira do sindicato ao contramestre, retirava-se e no dia seguinte ia receber a paga de um trabalho que não fez. Os outros trabalhavam por ele. Foi por isso que se originou a rixa. [O contramestre], *por força do sistema de rodízio*, foi trabalhar, e não quis, o que é justo e razoável, admitir o privilégio desfrutado de sócio ‘número 1’”.⁸⁹

Se a violência “por questões de serviço” não foi eliminada, por outro lado o motivo da “rixa” é indicativo das transformações pelas quais

⁸⁸ Mills e Wellman, *op. cit.*, pp. 178-81. No processo movido contra “Chuvisco” aparecem referências de como ele havia procedido antes de “atracar-se” com Soveral, informando-se primeiro com os envolvidos no caso.

⁸⁹ O *Diário*, 25 e 26/12/1959.

passou o poder de mando na estiva. Deparamo-nos com práticas que caracterizaram outros grupos de portuários pelo gangsterismo sindical, profundamente marcado pela violência, intimidação, corrupção e formação de clientelas. Por muito tempo foram precárias as bases normativas que deveriam pacificar a categoria em um pacto pelo qual cada um abdicaria de sua parcela de vontade e poder em nome de uma organização e um direito coletivos.

Ao longo de várias décadas, porém, houve esforços por parte de muitos estivadores para mitigar a violência e estabelecer uma “micro sociedade política” fundamentada em critérios contratuais de convivência no mundo do trabalho. Mas esses dois lados da trajetória dos estivadores não ocorreram em tempos distintos. Ao contrário, na multiplicidade das experiências “conviveram” tanto as agregações quanto as desagregações. Por outro lado, apesar e por causa da diversidade, divisão, competição e conflitos, foram se fortalecendo práticas integrativas que criaram as bases de uma cultura de solidariedade que se expressou em inúmeros movimentos que, do final década de 1950 ao golpe de 1964, ganharam magnitude, impacto e visibilidade, sob a batuta dos militantes do Partido Comunista.

Naquele período, não se ouviu falar em crimes envolvendo as disputas pelo controle da direção do sindicato e os trabalhadores uniram-se para manter a organização de trabalho que eles mesmos criaram e que até hoje permanece intacta. Sobreviveu ao regime militar e aos ventos liberais que, a todo transe, pretendem atualmente “desregulamentar” o setor sob o argumento de que no mundo capitalista não passa de corporativo populismo sustentar a antiga organização de uma categoria que insiste em “viver sem patrões”.

Arquivos

Campinas

Arquivo de História Social “Edgard Leuenroth” (IFCH/Unicamp)

Biblioteca do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH/Unicamp)

Lisboa/Portugal

Arquivo de História Social

Arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal

Arquivo Nacional da Torre do Tombo

Biblioteca do Instituto Superior das Ciências do Trabalho e da Empresa

Biblioteca Nacional de Lisboa

Madri/Espanha

Archivo General de la Administración

Santos

Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos

Arquivo Público Municipal de Santos

Associação Comercial de Santos

Biblioteca da Sociedade Humanitária dos Empregados do Comércio

Biblioteca Municipal de Santos

Hemeroteca Municipal de Santos

Museu do Porto de Santos/Companhia Docas do Estado de São Paulo

Palácio da Polícia de Santos/Setor de Protocolo

Sindicato dos Estivadores de Santos

Sindicatos dos Operários dos Serviços Portuários de Santos

São Paulo (Capital)

Arquivo do Estado de São Paulo

Biblioteca dos Departamentos de História e Geografia da USP

Biblioteca Pública Municipal de São Paulo “Mário de Andrade”

Biblioteca Roberto Simonsen

Rio de Janeiro

Arquivo Histórico do Itamarati

Arquivo Nacional

Biblioteca Nacional

Docas S.A.

Washington, DC/EUA

National Archives II

Biblioteca da Duke University

Fontes

1) Atas Sindicais

Atas das assembléias gerais ordinárias e extraordinárias do Sindicato dos Estivadores de Santos (1939-1945).

2) Correspondências

Arquivo Edgard Leuenroth/IFCH-Unicamp

Arquivos da Internacional Comunista em Moscou (microfilmes, rolos 3 e 8).

Coleção "Hermínio Sacchetta" – série correspondência ativa (1935-1937).

Coleção "Miguel Costa" – série correspondência ativa (1932).

Arquivo Histórico Municipal de Santos

Ofícios da Companhia City (1919-1920).

Arquivo Nacional da Torre do Tombo/Lisboa

Secretaria do Interior. Secretaria Geral. Correspondência do Presidente do Ministério e Ministro do Interior ao Ministro das Colônias, 24/10/1919, maço 570, caixa 81.

Museu do Porto/CODESP

Correspondências ativas e passivas da diretoria da Companhia Docas de Santos, 1914-1935.

Palácio da Polícia de Santos/Setor de Protocolo.

Ofícios enviados e recebidos pelo delegado regional de Polícia de Santos, 1919-1935.

3) Dados Estatísticos e censitários

Brasil. Diretoria Geral de Estatística. *Recenseamento realizado em 1 de setembro de 1920.*

Brasil. Diretoria do Serviço Sanitário do Estado de São Paulo. *Anuário Demográfico do Estado de São Paulo; Seção de Estatística Demográfico-Sanitária.* São Paulo, Tipografia do Diário Oficial, 1921, volume 1.

Brasil. Fundação IBGE. *Censo Demográfico de 1940.*

Estatística de espanhóis residentes em Santos, 10/2/1928.

Santos. Prefeitura Municipal. *Recenseamento da cidade e do município de Santos em 31 de dezembro de 1913.* Santos, 1914.

4) Entrevistas

Antônio Brito Lopes (ex-estivador), 14 de julho de 1998.

Cândido Pereira (ex-feitor da Companhia Docas de Santos), 28/6/1990.

Domingos Garcia (ex-presidente do Sindicato dos Estivadores de Santos), 20/6/1990.

Francisco Rodrigues Garcez (ex-estivador), 14/7/1998.

Leonardo Roitmann (ex-portuário da administração da Companhia Docas de Santos). Entrevista concedida ao Centro de Memória Sindical de São Paulo, 30/8/1980.

Oswaldo Pacheco da Silva (ex-estivador e ex-deputado federal). Depoimento fornecido no evento "Memória Sindical da Baixada Santista", promovido pela Faculdade de Filosofia de Santos/Unisantos, em 17/5/1990.

5) Informações Diplomáticas

Arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal/Lisboa.

"Anarquistas portugueses e de outras nacionalidades expulsos do Brasil", maço 50, armário 12, piso 3.

"Arquivo da Embaixada de Portugal no Rio de Janeiro", maço 47, 1908.

"Colônias Portuguesas no Estrangeiro". *Inquérito consular*. Santos, 1934, maço 468, armário 11, piso 3.

"Comunismo e relações da União Soviética com diversos países", maço 18, armário 10, piso 3.

"Condecorações portuguesas a brasileiros", maço 38, armário 29, piso 3.

"Emigração para a América do Sul", maço 79, armário 19, piso 3.

"Legação do Rio de Janeiro", caixa 233 (1920-1928).

Lemos, Anúpio. *Relatório anual do consulado de Santos referente a 1934*. Santos, 1935.

"Listas de indivíduos a quem não podem ser concedidos passaportes ou vistos", maço 49, armário 12, piso 2.

"Portugueses expulsos do Brasil", maço 110, armário 12, piso 3.

"Portugueses expulsos do Brasil por indesejáveis", maço 106, armário 7, piso 3.

"Questões resultantes do movimento revolucionário brasileiro de 1930", maço 15, armário 15, piso 3.

Santos, Augusto Borges dos. *Relatório consular referente ao ano de 1924*. Santos, 1925.

_____. *Relatório consular referente ao ano de 1925*. Santos, 10 de março de 1926.

_____. *Relatório consular referente ao ano de 1927*. Santos, 1928.

_____. *Relatório consular referente ao ano de 1928*. Santos, 1929.

"Socorros e repatriações. Consulado de Santos", maço 26, armário 14, piso 3.

National Archives II-DC/EUA

State Department. Goforth, Herndon W. *Labor difficulties on the wharves at Santos, Brazil*, 18/1/1924.

_____. Records relating to international affairs of Brazil, 1910-1929. *Report of the economic and financial conditions in Brazil*, by Mr. E. Hambloch, october 1921, call 11-2, micro 519, roll 23.

Arquivo Histórico do Itamarati (Rio de Janeiro)

"Representações diplomáticas estrangeiras no Brasil", livro 288.

"Missões diplomáticas brasileiras", código 215/1/3.

"Ministério da Justiça (avisos)", código 303/1/7.

6) *Jornais*

6.1.) *Grande Imprensa*

Biblioteca da Sociedade Humanitária dos Empregados do Comércio

Comércio de Santos: 1920-1921, 1923-1928.

Correio de Santos: 1932.

O Diário (Santos): 1936, 1939, 1959.

Diário da Manhã (Santos): 1931-1935.

Diário de Santos: 1916, 1917.

Gazeta do Povo (Santos): 1917-1930.

Gazeta Popular (Santos): 1935-1936.

Jornal da Noite (Santos): 1921, 1932-1934.

Praça de Santos: 1927-1932.

A Tarde (Santos): 1917.

Arquivo do Estado de São Paulo

O Estado de São Paulo: 1919-1920.

Biblioteca Nacional de Lisboa

O Século (Lisboa): 1908, 1919-1920, 1927-1928.

Hemeroteca Municipal de Santos

A Tribuna (Santos): 1915-1920, 1923-1926, 1930-1935, 1938, 1940-1941.

6.2.) *Imprensa operária*

Arquivo Edgard Leuenroth

A Plebe (São Paulo): 1917, 1920-1921, 1923-1924, 1934-1935.

Arquivo de História Social/Biblioteca Nacional de Lisboa

A Batalha (Lisboa): 1919-1920.

A Sementeira (Lisboa): 1916.

O Sindicalista (Lisboa): 1912-1913.

Terra Livre (Lisboa): 1913.

A Voz do Operário (Lisboa): 1912.

Biblioteca Pública Municipal de São Paulo "Mário de Andrade"

O Solidário (Santos): 1925, 1926.

7) Legislação

Brasil. Departamento Nacional de Portos e Navegação. *Legislação portuária*. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1934.

Santos. Câmara Municipal. *Lei n. 675 de 28 de junho de 1922, aprova o Código de Construções do Município*. Santos, 1924.

8) Memórias

Dias, Everardo. *Memórias de um exilado: episódios de uma deportação*. São Paulo, 1920.

Lima, Heitor Ferreira. *Caminhos percorridos: memórias de militância*. São Paulo, Brasiliense, 1982.

Lima, Joaquim Celso de. *Navegar é preciso; memórias de um operário comunista*. São Paulo, Diniz, 1984.

Marques, Nelson Salazar. *Imagens de um mundo submerso*. Santos, Editora da Universidade Católica de Santos, 1995.

Rodrigues, Edgar. "La cuestion social em el Brasil". *Voluntad*, n. 14, abril 1961 [recorte de jornal localizado no Arquivo de História Social, pertencente à Biblioteca Nacional de Lisboa].

Souza, Romulo Augustus Pereira de. *Memórias de um pelego*. Rio de Janeiro, Grypus, 1998.

9) Obras Literárias

Leal, Alberto. *Cais de Santos: romance*. Rio de Janeiro, Cooperativa Cultural Guanabara, 1939.

Prata, Ranulpho. *Navios iluminados*. São Paulo, Scritta, 1996.

10) Processos Criminais

10.1.) Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal

Genaro Barros, Abel Moraes e Manoel Perdigão [réus], n. 195, caixa 30, 1916.

José da Silva, Antônio do Carmo e Augusto Duarte [réus], n. 303, caixa 30, 1917.

João Batista Paulo [réu], n. 390, caixa 39, 1919.

Manuel Campos, José Joaquim Alves, Miguel de Souza, Santiago Monteiro e Antônio Braga [réus], n. 4.123, caixa 42, 1919.

José Joaquim Alves e Antônio de Oliveira Mainarte [réus], n. 410, caixa 30, 1919.

Antonio Rodrigues Julião, Antonio Ribeiro, Guilherme Luz, José Augusto do Amaral, Jacynto Amado Alves, Abel Cardoso e Manuel Antonio Pereira [réus], n. 602, caixa 60, 1921.

Manoel Gaspar Cannas, Manoel Mazzini Baptista e Firmino José de Freitas [réus], n. 1.511, caixa 124, 1926.

Antonio André Carijo [réu], nº 1.617, caixa 132, 1926.

_____ [réu], n. 2.587, caixa 208, 1931.

José Honório da Silva [réu], n. 2.689, caixa 217, 1932.

Manoel Vianna [réu], caixa M-2, 1935.

10.2.) Juízo de Direito da Segunda Vara Criminal

Antonio André Carijo e Manoel Lourenço Gomes, caixa P-1/1933, 1930.

Manoel Gaspar Cannas, caixa R-3, 1935.

Antonio André Carijo, n. 11.663, caixa 109, 1943.

José Félix da Silva, n. 14.141, caixa 51, 1944.

11) Processos de Expulsão (Arquivo Nacional do Rio de Janeiro)

Abílio Cabral e João José Rodrigues, IJJ7/139, 1919.

Adolpho Antas, José Alves, Manoel Campos, Joaquim M. Pinto, Antonio Luiz Ramos e Manuel Fernandes", IJJ7/160, 1913.

Manoel dos Santos, IJJ7/145, 1919.

Manuel Perdigão e Francisco Ferreira, IJJ7/146, 1919

Miguel Garrido, IJJ7/145, 1919.

Antonio Rodrigues Julião, IJJ7/139, 1920.

Manoel Campos, IJJ7/168, 1920.

José Fernandes Alvarez, Manoel Esteves Fernandes, Bernardino do Valle, Luiz Gonzaga Madureira, João Perdigão, IJJ7/167, 1928.

12) Processos de portugueses expulsos do Brasil (Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Arquivo da Polícia Internacional e de Defesa do Estado/Direção-Geral de Segurança -PIDE/DGS]

Antonio Alves Pereira Junior, processo, 1.284/PSE.

Bernardino José Marques do Valle, processo 3.702/PSE.

José Marques de Mello, processo 1.359/PSE.

José Rosa da Silva, processo 455-A/PSE.

Júlio Cesar Leitão, processo 460/SPS, 1932.

_____ , processo 4.960/PSE.

_____ , processo 322/SPS.

Manuel Simões dos Santos e outros, processo 3.151/PSE.

13) *Prontuários da Delegacia de Ordem, Política e Social/São Paulo [Arquivo do Estado de São Paulo]*

- Aliança Nacional Libertadora de Santos, n. 4.420.
 Antônio André Carijo, n. 5.014.
 Delegacia Auxiliar da 7ª Divisão Policial (Santos), n. 561, volumes 1-8.
 Diamantino Costa, n. 2.528.
 Elias Faustino da Silva, n. 4.327.
 Eugênio Alves de Souza, n. 4.247.
 Frente Única Sindical de Santos, n. 3.278.
 Gilberto de Andrada e Silva, n. 2.573.
 João Andrade Câmara, n. 3.805.
 João Barros Valente, n. 2.098.
 João Freire de Oliveira, n. 222.
 José Joaquim Santana, n. 4.429.
 Leoncio Martins, n. 2.134.
 Manoel Dias Veloso, n. 4.357.
 Manuel Rios, n. 768.
 Miguel Costa, n. 4.429.
 Sindicato Centro dos Estivadores de Santos, n. 2.594.
 Sindicato dos Bancários de Santos, n. 5.057.
 Sindicato dos Portuários de Santos, n. 6.280, volume 3.
 Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil de Santos, n. 316.

14) *Relatórios, Pareceres, Projetos, Boletins, Ensaios de Época, etc.*

- Araújo, A. Stockler de. *O problema dos portos*. Santos, Tipografia do Instituto Dona Escolástica Rosa, 1925.
 Associação Comercial de Santos. *A crise do porto de Santos: estudo preliminar*. São Paulo, 1925.
 Associação Comercial de São Paulo. *A solução das crises do porto de Santos: estudo elaborado pela Associação Comercial de São Paulo*. São Paulo, São Paulo Editora, 1927.
Boletim da Câmara Portuguesa de Comércio de São Paulo, n. 6, julho 1916.
 Brasil. Câmara dos Deputados. *Comissão Parlamentar de Inquérito sobre o porto de Santos*. Rio de Janeiro, 1947.
 Brasil. *Parecer ao Exmo. Sr. Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, da Comissão Especial sobre o caso da reclamação dos empregados da Companhia Docas de Santos*. Santos, 17/8/1934.
 Brasil. *Parecer E. C. 35.09 da Companhia Docas de Santos ao ministro do Trabalho Agamenon Magalhães*. Rio de Janeiro, 29/8/1934.
 Brasil. Supremo Tribunal Federal. "Apelação cível 3763", in: *Memorial da Companhia Docas de Santos*. Rio de Janeiro, Tipografia Jornal do Comércio, 1920.

- Brasil. Tribunal Superior do Trabalho. Processo TST, 2.527-48. *Diário da Justiça*, 21/7/1948.
- Companhia Docas de Santos. *Relatório apresentado pela diretoria em assembléia geral ordinária de 18 de abril de 1912*. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1912.
- _____. *Relatório apresentado à assembléia geral ordinária de 30 de abril de 1929 pela diretoria*. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1929.
- _____. *Relatório apresentado à assembléia geral ordinária de 30 de abril de 1935 pela diretoria*. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1935.
- _____. *Relatório apresentado pela diretoria em assembléia geral ordinária de 30 de abril de 1915*. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1915.
- _____. *Relatório apresentado pela diretoria em assembléia geral ordinária de 29 de abril de 1916*. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1916.
- _____. *Relatório apresentado pela diretoria em assembléia geral ordinária, de 30 de abril de 1918*. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1918.
- Guinle, Guilherme. *Projeto de regulamento do serviço de estiva*. Rio de Janeiro, Leuzinger S.A., 1939.
- Idort. *Revista de Organização Científica*, São Paulo, v. VXi, n. 183, março 1947.
- Pereira, Armando de Arruda. *Construindo quartéis para o Exército*. São Paulo, Gráfica Paulista Editora, 1930.
- Portugal. Comissariado Geral dos Serviços de Emigração. *Boletim de Emigração e Ministério do Interior*. Lisboa, n. 1, Ano I, outubro/dezembro 1919.
- Santos. Câmara Municipal. *Relatório apresentado à Câmara Municipal de Santos pelo prefeito Joaquim Montenegro e relativo ao ano de 1919*. São Paulo, Tipografia Brasil, 1920.
- Simonsen, Roberto C. "Pelo trabalho organizado", in: *O trabalho moderno*, São Paulo, 1919.
- Simonsen, Roberto C. *À margem da profissão: discursos, conferências, publicações*. São Paulo, São Paulo Editora, 1932.
- Simonsen, Roberto C. *Il municipio di Santos*. Santos, s.n., 1912.
- Telles, Moacir. *A emigração portuguesa para o Brasil*. Lisboa, Livraria Ventura Abrantes, 1913.
- Weinschenck, Oscar. *A crise do porto de Santos*. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1926.

Bibliografia

- Addor, Carlos Augusto. *A insurreição anarquista no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Dois Pontos, 1986.
- Adelman, J. "State and labour in Argentina: the portworkers of Buenos Aires", 1910-21. *Journal of Latin American Studies*, Cambridge, University Press, n. 25, feb. 1993.
- Albuquerque, Marli Brito Moreira de. *Trabalho e conflito no porto do Rio de Janeiro (1904-1920)*. Rio de Janeiro, Departamento de História/Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1983 (dissertação de mestrado).
- Alexandrino, Carlos e Silva, Ricardo M. da. *Sombras sobre Santos: o longo caminho de volta*. Santos, Secretaria Municipal de Cultura de Santos, 1988.
- Andrade, Wilma Terezinha F. de. *O discurso do progresso : a evolução urbana de Santos (1870-1930)*. São Paulo, FFLCH/Universidade de São Paulo, 1989 (tese de doutorado).
- Antonacci, Maria Antonieta M. "Institucionalizar ciência e tecnologia: em torno da fundação do Idort (São Paulo, 1918/1931)". *Revista Brasileira de História*, v. 7, n. 14, março/agosto 1987.
- _____. *A vitória da razão (?)*. O IDORT e a sociedade paulista. São Paulo, Marco Zero/CNPq, 1993.
- Antunes, Ricardo. *Classe operária, sindicatos e partido no Brasil: da Revolução de 30 até a Aliança Nacional Libertadora*. São Paulo, Cortez, 1982.
- Araújo, Ângela Maria Carneiro. *Construindo o consentimento: corporativismo e trabalhadores no Brasil dos anos 30*. Campinas, IFCH/Universidade Estadual de Campinas, 1994 (tese de doutorado).
- _____. "As lideranças sindicais e a construção do sindicalismo corporativo nos anos 30", in: Reis, Elisa et al (orgs.). *Política e cultura: visões do passado e perspectivas contemporâneas*. São Paulo, Hucitec/ANPOCS, 1996.
- Araújo, Braz José de. *Operários em luta: metalúrgicos da Baixada Santista (1933-1983)*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1985.
- Araújo, Rosa Maria B. de. *O batismo do trabalho: a experiência de Lindolpho Collor*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1981.
- Araújo Filho, José Ribeiro de. *Santos, o porto do café*. Rio de Janeiro, Fundação IBGE/Instituto Brasileiro de Geografia, 1969.
- _____. et al. *A Baixada Santista: aspectos geográficos*. São Paulo, Universidade de São Paulo, 1965, 4 volumes.
- Arnesen, Eric. "To rule or ruin: New Orleans dock workers' struggle for work control, 1902-1903". *Labor History*, 28 (2), primavera de 1987.
- Babcock, Robert H. "Saint John longshoremen during the rise of Canada's winter port, 1895-1922". *Labor/Le Travail*, n. 25, primavera 1990.

- Ball, Michael. "O desenvolvimento do capitalismo na provisão da habitação". *Espaço & Debate*, n. 36, 1992.
- Bandeira, Moniz. *O ano vermelho: a Revolução Russa e seus reflexos no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1980.
- Barros, Geraldo Mendes. *Guilherme Guinle 1882-1960: ensaio biográfico*. Rio de Janeiro, Agir, 1982.
- Basbaum, Leôncio. *Uma vida em seis tempos (memórias): uma visão da história política brasileira dos últimos quarenta anos*. São Paulo, Alfa-Omega, 1978.
- Batalha, Cláudio Henrique de Moraes. "A historiografia da classe operária no Brasil: trajetórias e tendências", in: Freitas, Marcos Cezar (org.). *Historiografia brasileira em perspectiva*. São Paulo, Contexto, 1998.
- _____. "Nós, filhos da Revolução Francesa', a imagem da revolução no movimento operário brasileiro no início do século XX". *Revista Brasileira de História*, vol. 10, n. 20, março-agosto de 1990.
- _____. *Le syndicalisme 'amarelo' à Rio de Janeiro (1906-1930)*. Paris, Université de Paris I, 1986, 2 volumes (tese de doutorado).
- Baundouin, Thierry. "A cidade portuária na mundialização", in: Silva, Gerardo e Cocco, Giuseppe (orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro, DP&A, 1999.
- Bean, R. "Employers' associations in the Port of Liverpool, 1890-1914". *International Review of Social History*, n. 21, 1976.
- Beiguelmam, Paula. "Morros santistas". *Sociologia*, São Paulo, n. 10, 1945.
- Bell, Daniel. "No cais do porto: o entrelaçamento da política com a economia", in: *O fim da ideologia*. Brasília, Editora da Universidade de Brasília, 1989.
- Boito Junior, Armando. *O sindicalismo de Estado no Brasil*. São Paulo, Hucitec, 1991.
- Borges, Vavy Pacheco. *Tenentismo e revolução brasileira*. São Paulo, Brasiliense, 1992.
- Brandão Lopes, Juarez Rubens. *Crise do Brasil arcaico*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1967.
- _____. *Sociedade industrial no Brasil*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1971.
- Brody, David. *Labor in crisis: the steel strike of 1919*. Philadelphia, University of Illinois Press, 1987.
- Broeze, Frank. "Militancy and pragmatism. An international perspective on maritime labour, 1870-1914". *International Review of Social History*, n. 36, 1991.
- Brown, Jonathan C. "What is workers' control?", in: (ed.). *Workers' control in Latin America, 1930-1979*. Chapel Hill and London, The University of North Carolina Press, s.d.

- Caetano, Coraly Gará. *Desvendando mistérios: Roberto Simonsen e a luta de classes*. Campinas, IFCH/Universidade Estadual de Campinas, 1994 (tese de doutorado).
- Campos, Cristina Hebling. *O sonhar libertário: movimento operário nos anos de 1917 a 1921*. Campinas, Editora da Unicamp, 1988.
- Canêdo, Leticia B. *O sindicalismo bancário em São Paulo*. São Paulo, Símbolo, 1978.
- Cano, Wilson. *Raízes da concentração industrial no Brasil*. São Paulo, Global, 1985.
- Carone, Edgard. *O PCB (1922-1943)*. São Paulo, Difel, 1982.
- _____. *O tenentismo*. São Paulo, Difel, 1975.
- Carpintero, Marisa Varanda T. *A construção de um sonho: os engenheiros-arquitetos e a formação da política habitacional no Brasil*. Campinas, Editora da Unicamp, 1997.
- Carvalho, José Murilo de. "Repúblicas e cidadanias". *Dados. Revista de Ciências Sociais*, vol. 28, n. 2, 1985.
- Chalhoub, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque*. São Paulo, Brasiliense, 1986.
- _____. *Visões de liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo, Companhia das Letras, 1990.
- Corrêa, Mariza. *Morte em família: representações jurídicas de papéis sociais*. Rio de Janeiro, Graal, 1983.
- Costa, Hélio da. *Em busca da memória: comissão de fábrica, partido e sindicato no pós-guerra*. São Paulo, Scritta, 1995.
- Dagnino, Evelina. *State and ideology: nationalism in Brazil, 1930-1945*, Stanford, PhD, 1988.
- Dean, Warren. *A industrialização de São Paulo*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1991.
- DiFazio, William. *Longshoremen, community and resistance on the Brooklyn waterfront*. South Hadley, 1985.
- Dinius, Oliver, "Resenha de 'Working women, working men'". *História Social*, Campinas, IFCH-Unicamp, n. 3, 1996.
- Dreifus, Michel. *Histoire de la C.G.T. Bruxelles*, Éditions Complexe, 1995.
- Drummond, José Augusto. *O movimento tenentista: intervenção militar e conflito hierárquico (1922-1935)*. Rio de Janeiro, Graal, 1986.
- Duarte, Luiz Fernando D. "Identidade social e padrões de agressividade verbal em um grupo de trabalhadores urbanos", in: Leite Lopes, José Sérgio (org.). *Cultura & identidade operária*. São Paulo, Marco Zero, s.d.
- Dulles, John W. Foster. *Anarquistas e comunistas no Brasil (1900-1935)*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1977.
- _____. *O comunismo no Brasil (1935-1945)*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1985.

- Dutra, Eliana de Freitas. *Caminhos operários nas Minas Gerais*. São Paulo, Hucitec, 1988.
- Edwards, P. K. "A Critique of the Kerr-Siegel hypothesis of strike and the isolated mass: a study of falsification of sociological knowledge". *The Sociological Review*, nº 25, august 1977.
- Fausto, Boris. *Crime e cotidiano: a criminalidade em São Paulo (1880-1924)*. São Paulo, Brasiliense, 1984.
- _____. "Pequenos ensaios da história da República". *Cadernos Cebrap*, n. 10, 1972.
- _____. *A Revolução de 30: historiografia e história*. São Paulo, Brasiliense, 1970.
- _____. *Trabalho urbano e conflito social, 1890-1920*. São Paulo, Difel, 1983.
- Fine, Sidney. *Without blare of trumpets: Walter Drew, the National Erectors' Association, 1903-57*. Michigan, The University of Michigan Press, 1995.
- Fonseca, Vitor Manoel Marques da. *A ANL na legalidade*. Niterói, Universidade Federal Fluminense, 1986 (dissertação de mestrado).
- Fontes, Paulo R. *Migração nordestina e experiências operárias: São Miguel Paulista nos anos 50*. Manchester, 1999 (texto datilografado).
- _____. *Trabalhadores e cidadãos - Nitro Química: a fábrica e as lutas operárias nos anos 50*. São Paulo, AnnaBlume-Sindicato dos Trabalhadores Químicos e Plásticos de São Paulo, 1997.
- Fortes, Alexandre. "Como era gostoso meu pão francês: a greve dos padeiros de Porto Alegre (1933-1934)", in: *Anos 90*, n. 7, 1997.
- _____. "Reverendo a legalização dos sindicatos: metalúrgicos de Porto Alegre (1931-1945)", in: Fortes, Alexandre et al. *Na luta por direitos. Estudos recentes em história social do trabalho*. Campinas, Editora da Unicamp, 1999.
- _____. e Negro, Antonio Luigi. "Historiografia, trabajo y ciudadanía en Brasil". *Entrepasados*, Buenos Aires, n. 15, 1998.
- Foucault, Michel. "Sobre a prisão", in: *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro, Graal, 1979.
- _____. "A vida dos homens infames", in: *O que é um autor*. Passagens, 1992.
- Freire, João. *Anarquistas e operários. Ideologia, ofício e práticas sociais: o anarquismo e o operariado em Portugal, 1900-1940*. Porto, Afrontamento, 1992.
- Freitas, Oscar Xavier de. *Ibrahim Nobre: promotor e tribuno*. São Paulo, 1973.
- French, John D. *O ABC dos operários: conflitos e alianças de classe em São Paulo, 1900-1950*. São Paulo-Hucitec/São Caetano do Sul-Prefeitura Municipal de São Caetano do Sul, 1995.
- _____. "Drowning in laws but starving (for Justice?): Brazilian labor law and the workers' quest to realize the imaginary". *Political Power and Social Theory*, 1998.
- _____. "The origin of corporatist state intervention in Brazilian industrial relations, 1930-1934: a critique of the literature". *Luso-Brazilian Review*, 28/2, Winter, 1991.

- Gambeta, Wilson. "Desacumular a pobreza: Santos, limiar do século". *Espaço e Debate*, n. 11, São Paulo, 1984.
- Geertz, Clifford. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro, Guanabara Koogar, 1989.
- Ginzburg, Carlo. "O inquisidor como antropólogo", in: *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa, Difel, 1991.
- _____. *El juez y el historiador: anotaciones al margen del caso Sofri*. Madrid, Anaya & Mario Muchnik, 1993.
- Gitahy, Maria Lucia Caira. "Porto de Santos", in: Prado, Antonio Arnoni (org.). *Libertários no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1986.
- _____. "Processo de trabalho e greves portuárias, 1889-1910: estudo sobre a formação da classe operária no porto de Santos". *Ciências Sociais Hoje*, Vértice, 1987.
- _____. "Os trabalhadores da construção civil na *belle époque*." *II Congresso Brasileiro de História Econômica*. ABPHE/UFF, Niterói, 13-16 de outubro de 1996.
- _____. *Os trabalhadores do porto de Santos*. Campinas, IFCH/Universidade Estadual de Campinas, 1986 (dissertação de mestrado).
- _____. *Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo-Editora da Unesp/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1992.
- Goldenstein, Léa. "Cubatão e sua área industrial", in: Araújo Filho, José Ribeiro de et al. *A Baixada Santista: aspectos geográficos*. São Paulo, Universidade de São Paulo, 1965, vol. 4.
- _____. *A industrialização da Baixada Santista: estudo de um centro industrial satélite*. São Paulo, Instituto de Geografia das USP, 1972.
- Gomes, Ângela Maria de Castro. *Burguesia e trabalho. Política e legislação social no Brasil (1917-1937)*. Rio de Janeiro, Campus, 1979.
- _____. "Confronto e compromisso no processo de constitucionalização (1930-1935)", in: Boris Fausto (org.). *História Geral da Civilização Brasileira*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1996, t. 3, v.3.
- _____. *A invenção do trabalhismo*. Rio de Janeiro, Vértice/IUPERJ, 1988.
- _____. "A política brasileira em busca da modernidade: na fronteira entre o público e o privado", in: Scwarcz, Lília Moritz (org.). *História da vida privada no Brasil: contrastes da intimidade contemporânea*. São Paulo, Companhia das Letras, 1998, vol. 4.
- _____. "Temas Clássicos, temas novos, perspectivas renovadoras", in: Araújo, Angela M. C. (org.). *Trabalho, cultura e cidadania*. São Paulo, Scritta, 1997.
- Gonçalves, Alcindo. *Lutas e sonhos: cultura política e hegemonia progressista em Santos (1945-1962)*. São Paulo-Editora da Unesp/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

- Greudi, Edoardo. "Repensar a micro-história", in: Revel, Jacques (org.). *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1998.
- Gribaldi, Maurizio. "Escala, pertinência, configuração", in: Revel, Jacques (org.). *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1998.
- _____. *Mondo operario e mito operario: spazi e percorsi sociali a Torino nel primo novecento*. Torino, Einaudi, 1987.
- Hall, Michael McDonald. *Os chapeleiros: notas e hipóteses*, s.l., agosto de 1988 (texto datilografado).
- _____. *Corporatism, fascism, and the origins of Brazilian labor law*. Paper apresentado na Brazilian Studies Association, King's College, Cambridge, setembro 1996.
- _____. "Prefácio", in: Fortes, Alexandre et al (orgs.) *Na luta por direitos. Estudos recentes em história social do trabalho*. Campinas, Editora da Unicamp, 1999.
- _____. e Garcia, Marco Aurélio. "Urban labor", in: Conniff, Michael e McCann (orgs.). *Modern Brazil: elites and masses in historical perspective*. Lincoln, University of Nebraska Press, 1989.
- _____. e Pinheiro, Paulo Sérgio. "Alargando a história da classe operária: organização, lutas e controle", in: *Arremate de males*. Campinas, Departamento de Teoria Literária do Instituto de Estudos da Linguagem da Unicamp, 5, fevereiro 1985.
- Hernandez, Leila Maria Leite. *A Aliança Nacional Libertadora: ideologia e ação*. Porto Alegre, Mercado Aberto, 1985.
- Hobsbawm, Eric. *Era dos extremos: o breve século XX, 1914-1991*. São Paulo, Companhia das Letras, 1995.
- _____. "Os sindicatos nacionais portuários", in: *Os trabalhadores*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1981.
- Honorato, Cezar. *O polvo e o porto: a Companhia Docas de Santos, 1888-1914*. São Paulo-Hucitec/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1996.
- Ianni, Octavio. "Populismo e classes subalternas". *Debate & Crítica*, n. 1, julho/dezembro 1973.
- James, Daniel. "O que há de novo, o que há de velho? Os parâmetros emergentes da história do trabalho latino-americana", in: Araújo, Angela M. C. (org.). *Trabalho, cultura e cidadania*. São Paulo, Scritta, 1997.
- _____. *Resistance and integration: peronism and working class, 1946-1976*. New York, Cambridge University Press, 1988.
- Julliard, Jacques. *Autonomie ouvrière: études sur le syndicalisme d'action directe*. Paris, Gallimard, 1988.
- _____. *Fernand Pelloutier et les origines du syndicalisme d'action directe*. Paris, Editions du Seuil, 1971.

- Kawamura, Lili Katsuco. *Engenheiros: trabalho e ideologia*. São Paulo, Ática, 1981.
- Kennedy, Jane e Lavalette, Michael. *The women of the waterfront: the role of the women in the Liverpool lockout, 1995-7*, s.l., s.d. [texto datilografado].
- Kerr, Clark e Siegel, Abraham. "The interindustry propensity to strike: an international comparison", in: Kornhauser, Arthur et al (ed.). *Labor and management in industrial society*. New York, 1954.
- Khoury, Yara Aun. "Edgard Leuenroth: uma vida e um arquivo libertários". *Revista Brasileira de História*, vol. 17, n. 33, 1997.
- Kimeldorf, Howard. *Reds or rackets? The making of radical and conservative unions on the waterfront*. California, University of California Press, 1988.
- _____. "Sources of working-class insurgency: politics and longshore unionism during the 1930s", in: Zeitlin, Maurice (ed.), *Insurgent workers: studies of the origins of industrial unionism on the East and West docks and in the South during the 1930s*. Los Angeles, Institute of Industrial Relations/University of California, s.d.
- Kirk, Neville. *Change, continuity and class: labour in British Society, 1850-1920*. Manchester, Manchester University Press, s.d.
- Klubock, Thomas Miller. "Working-class maculinity, middle-class, morality, and labor politics in the chilean copper mines". *Journal of Social History*, vol. 30, n. 2, inverno 1996.
- Lacerda, Maurício de. *A evolução legislativa do direito social brasileiro*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, s.d.
- Lanna, Ana Lúcia Duarte. *Uma cidade na transição. Santos: 1870-1913*. São Paulo-Hucitec/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1996.
- Lara, Silvia H. "Trabalhadores escravos". *Revista Trabalhadores*. Campinas, Prefeitura Municipal de Campinas/Fundo de Assistência à Cultura, n. 1, 1986.
- Lee, Robert. "The socio-economic and demographic characteristics of port cities: a typology for comparative analysis?" *Urban History*, vol. 25, n. 2, 1988.
- Leite Lopes, José Sérgio. "Sobre os trabalhadores na grande indústria na pequena cidade: crítica e resgate da Crise do Brasil Arcaico", in: *Cultura & identidade operária*. São Paulo, Marco Zero, s.d.
- Lepetit, Bernard. "Sobre a escala na história", in: Revel, Jacques (org.). *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1998.
- Levi, Giovanni. "Comportamentos, recursos, processos: antes da 'revolução' do consumo", in: Revel, Jacques (org.). *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1998.
- _____. "Sobre a micro-história", in: Burke, Peter (org.). *A escrita da história: novas perspectivas*. São Paulo, Editora da Unesp, 1992.

- Levine, Robert M. *O regime de Vargas, 1934-1938: os anos críticos*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1980.
- Lima, Heitor Ferreira. *Mauá e Simonsen: Dois pioneiros do desenvolvimento*. São Paulo, Edaglit, 1963.
- _____. *Três industrialistas brasileiros*. São Paulo, Alfa-Omega, 1976.
- Lima, Marcos Alberto Horta. *Os industriais têxteis paulistas nos anos 20: aspectos da sua atuação política*. Campinas, IFCH/Universidade Estadual de Campinas, 1992 (dissertação de mestrado).
- Linden, Marcel van der e Thorpe, Wayne. "Eessor et déclin du syndicalisme révolutionnaire". *Le mouvement social*, n. 159, avril-juin 1992.
- Lipset, Seymour Martin. *O homem político*. Rio de Janeiro, Zahar, s.d.
- Lobo, Hêlio. *Docas de Santos: suas origens, lutas e realizações*. Rio de Janeiro, Jornal do Comércio, 1936.
- Lobo, Eulalia Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro, IBMEC, 1978.
- _____. et al. *Questão habitacional e o movimento operário*. Rio de Janeiro, Editora da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1989.
- Lopreato, Christina da Silva Roquette. *O espírito da revolta: a greve geral anarquista de 1917*. Campinas, IFCH/Universidade Estadual de Campinas, 1996 (tese de doutoramento).
- Lovel, John. "Sail, steam and emergent dockers' unionism in Britain, 1850-1914". *International Review of Social History*, n. 32, 1987.
- Maitron, Jean. *Le mouvement anarchiste en France I: des origines à 1914*. Paris, Gallimard, 1992.
- Maram, Sheldon L. *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro, 1890-1920*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1979.
- _____. "Urban labor and social change in the 1920s". *Luso-Brazilian Review*, 16: 2.
- Marques, Antônio José. *Os trabalhadores em pedreiras em Ribeirão Pires. A organização sindical dos canteiros e as lutas operárias no começo do século XX*. São Paulo, IFLCH/Universidade de São Paulo, 1996 (dissertação de mestrado).
- Marson, Adalberto. "O Taylorismo e seus artifícios", in: Araujo, Angela M. C. (org). *Trabalho, cultura e cidadania*. São Paulo, Scritta, 1997.
- Martins, Conceição P. (org.). *Memória sindical de Santos, 1930-1964*. Santos, Fundação Arquivo e Memória de Santos, 1997.
- Matos, Maria Izilda Santos de. *Trama e poder: trajetória e polêmica em torno das indústrias de juta*. Rio de Janeiro, Sette Letras, 1996.
- Mautner, Yvone. "A era das estradas de ferro: o trabalho assalariado na indústria da construção". *Espaço e Debate*, n. 36, 1992.
- Mello, William. *Rank and file radicals on the Brooklyn waterfront: the Dockers News, 1950-1970*, s.l., s.d. [texto datilografado].

- Mendonça, Joseli Maria Nunes. *Entre a mão e os anéis: a lei dos sexagenários e os caminhos da abolição no Brasil*. Campinas, Editora da Unicamp, 1999.
- Miller, Raymond Charles. "The dockworker subculture and some problems in cross-cultural and cross-time generalization". *Comparative Studies in Society and History*, n. 11, 1969.
- Mills, Herb. "The San Francisco waterfront: the social consequences of industrial modernization", in: Zimbalist, A. (ed.). *Case studies on the process*. London, Monthly Review Press, 1979.
- ____ e Wellman, David. "Contractually sanctioned job actions and workers' control: the case of San Francisco longshoremen". *Labor History*, n. 28, primavera de 1987.
- Moisés, José Álvaro. *Greve de massa e crise política*. São Paulo, Polis, 1978.
- Montgomery, David. *El control obrero en Estados Unidos*. Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1985.
- ____. *The fall of the house of labor*. Cambridge, Cambridge University Press, 1995.
- ____. "Workers' control of machine production in the Nineteenth century". *Labor History*, n. 17, 1976.
- Moura, Esmeralda Blanco Bolsonaro de. "Um sólido anzol de aço: Estado e ação operária na República Velha". *Revista Adusp*, n. 10, junho de 1997.
- Munakata, Kazumi. "Compromisso de Estado". *Revista Brasileira de História*, n. 7, março 1984.
- ____. *A legislação trabalhista no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1984.
- Muniz Júnior, J. *Organizações e repartições do porto de Santos*. Edição Comemorativa dos 180 Anos da Abertura dos Portos no Brasil, Série Cultural V, 1988.
- Negro, Antônio Luigi. "Nas origens do 'novo sindicalismo': o maio de 59, 68 e 78 na indústria automobilística", in: Rodrigues, Iram Jácome (org.). *O novo sindicalismo: vinte anos depois*. Petrópolis, Vozes, 1999.
- ____. "A 'via willyana'. Industrialização e trabalhadores do setor automobilístico". *Tempo*, n. 7, julho 1999.
- ____ e Fontes, Paulo. "Trabalhadores em São Paulo: ainda um caso de polícia". Campinas/Manchester, 1999 [texto datilografado].
- Nelson, Bruce. *Workers on the waterfront: seamen, longshoremen, and unionism in the 1930s*. Chicago, University of Illinois Press, 1990.
- Nguyen, Victor. "Les portefaix marseillais: crise, declin, survivances". *Provence Historique*, v. 2, 1962.
- Nijhof, Erik. "Les syndicats de dockers de Londres, du Havre, de Rotterdam et de Hambourg, 1850-1914", in: Robert, Jean-Louis et al (org.). *L'invention des syndicalismes: le syndicalisme en Europe à la fin du XIXe siècle*. Paris, Sorbonne, 1997.

- Oliveira, Carlos Alberto de. *Quem é do mar não enjoa: vivências e experiências dos estivadores de Rio Grande/RS*. São Paulo, março de 1999 (texto datilografado).
- Pandolfi, Dulce Chaves. *Camaradas e companheiros: memória e história do PCB*. Rio de Janeiro, Relume-Dumará, 1995.
- Paoli, Maria Célia. *Labor, law and State in Brazil: 1930-1950*. Birkbeck College, University of London, PhD.
- _____, Sader, Eder e Telles, Vera da Silva. "Pensando a classe operária: os trabalhadores sujeitos ao imaginário acadêmico". *Revista Brasileira de História*, n. 6, 1983.
- Pereira, Astrojildo. *A formação do PCB*. Lisboa, Prelo, 1976.
- Pereira, Miriam Halpern. *A política portuguesa de emigração, 1850-1930*. Lisboa, A Regra do Jogo, 1981.
- Perrot, Michelle. *Jeunesse de la grève: France, 1871-1890*. Paris, Seuil, 1984.
- _____. *Les ouvriers en grève: France, 1871-1890*. Paris, Mouton, 1974.
- Pessanha, Elina G. "De operários navais a metalúrgicos", in: Abreu, Alice Rangel e Pessanha, Elina G. (orgs.). *O trabalhador carioca*. Rio de Janeiro, JC, 1994.
- Phillips, Gordon & Whiteside, Noel. *Casual labour: the unemployment question in the port transport industry (1880-1970)*. Oxford, Clarendon Press, 1985.
- Pinheiro, Paulo Sérgio. *Estratégias da ilusão: a revolução mundial e o Brasil, 1922-1935*. São Paulo, Companhia das Letras, 1991.
- _____. *Política e trabalho no Brasil (dos anos vinte a 1930)*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977.
- _____. "Violência e cultura", in: Lamounier, Bolivar et al (orgs.). *Direito, cidadania e participação*. São Paulo, T. A. Queiroz, 1981.
- Pitt-Rivers, Julian. *Antropologia del honor o política de los sexos*. Barcelona, Critica, 1979.
- Prost, Antoine. "Social e cultural indissocialmente", in: Rioux, Jean-Pierre e Sirinelli, Jean-François (orgs.). *Para uma história cultural*. Lisboa, Estampa, 1998.
- Ramalho, José Ricardo. *Estado Patrão e luta operária: o caso FNM*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1989.
- Rêbérioux, Madeleine. "Lugares da memória operária", in: *O direito à memória: patrimônio histórico e cidadania*. São Paulo, Departamento de Patrimônio Histórico/Prefeitura Municipal de São Paulo, 1992.
- Revel, Jacques (org.). *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1998.
- Ribeiro, Luiz Cesar de Queiroz. "Formação do capital imobiliário e a produção do espaço construído no Rio de Janeiro - 1870/1930". *Espaço & Debate*, 15, 1985.
- Ribeiro, Maria da Conceição. *A polícia política no Estado Novo, 1926-1945*. Lisboa, Estampa, 1995.

- Ribeiro, Renato Janine. *A etiqueta no Antigo Regime*. São Paulo, Brasiliense, 1990.
- Rodrigues, Edgar. *Nacionalismo & cultura social, 1913-1922*. Rio de Janeiro, Laemmert, s.d.
- _____. *Trabalho e conflito: pesquisa, 1906-1937*. Rio de Janeiro, Arte Moderna, s.d.
- Rodrigues, Iram Jácome (org.). *O novo sindicalismo: vinte anos depois*. Petrópolis, Vozes, 1999.
- Rodrigues, Leôncio Martins. *Conflito industrial e sindicalismo no Brasil*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1966.
- _____. *Trabalhadores, sindicatos e industrialização*. São Paulo, Brasiliense, 1974.
- Rodrigues, Olao. *Dicionário de curiosidades*. Santos, Instituto Histórico e Geográfico de Santos, 1973.
- _____. *Nos tempos de nossos avós*. Santos, A Tribuna, 1976.
- Roio, Marcos del. *A classe operária na revolução burguesa: a política de alianças do PCB: 1928-1935*. Belo Horizonte, Oficina de Livros, 1990.
- Rudê, George. "O Ludismo", in: *A multidão na história: estudos dos movimentos populares na França e na Inglaterra, 1780-1848*. Rio de Janeiro, Campus, 1991.
- Sader, Eder. *Quando novos personagens entraram em cena: experiências e lutas dos trabalhadores da grande São Paulo, 1970-1980*. São Paulo, Paz e Terra, 1988.
- Sahlins, Marshall. *Historical metaphors and mythical realities*. The University of Michigan Press, Ann Arbor, 1985.
- _____. *Ilhas de história*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 1990.
- Santana, Marco Aurélio. "O 'novo' e o 'velho' sindicalismo: análise de um debate". *Revista de Sociologia e Política*, n. 10/11, 1998.
- _____. *Partido e militância sindical. A atuação comunista no Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro (1947-1964)*. Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1992 (dissertação de mestrado).
- _____. "Política e história em disputa: o 'novo sindicalismo' e a idéia da ruptura com o passado", in: Rodrigues, Iram Jácome (org.). *O novo sindicalismo: vinte anos depois*. Petrópolis, Vozes, 1999.
- Santos, Davino Francisco dos. *A Coluna Miguel Costa e não Coluna Prestes*. São Paulo, Edicon, 1994.
- Santos, Francisco Martins dos. *Poliantéia santista: história de Santos*. Santos, Prefeitura Municipal de Santos, 1996, volume 3.
- Santos, Ricardo Evaristo dos e Matos, Paulo. *Transporte coletivo em Santos: história e regeneração*. Santos, Prodesan, 1987.

- Saretta, Fausto. "A política econômica da década de 20", in: Lorenzo, Helena Carvalho de e Costa, Wilma Peres da (orgs.). *A década de 1920 e as origens do Brasil moderno*. São Paulo, Editora da Unesp, 1997.
- Sarti, Ingrid. *O porto vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1981.
- Seassaro, Loredana. "O sistema portuário italiano: privatização, operadores transnacionais e recomposição da relação porto-cidade", in: Silva, Gerardo e Cocco, Giuseppe (orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro, DP&A, 1999.
- Silva, Fernando Teixeira da. "Aliança Nacional Libertadora e Insurreição de 1935 no Brasil". Texto apresentado no *Colóquio Internacional "60 Anos das Frentes Populares"*. Lisboa, Instituto Superior das Ciências do Trabalho e da Empresa, novembro de 1996.
- _____. *A carga e a culpa. Os operários das Docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade, 1937-68*. São Paulo-Hucitec/Santos-Prefeitura Municipal de Santos, 1995.
- _____. "Direitos, política e trabalho no porto de Santos", in: Fortes, Alexandre et al. *Na luta por direitos. Estudos recentes em história social do trabalho*. Campinas, Editora da Unicamp, 1999.
- _____. "Imigração portuguesa e movimento operário no Brasil". *Acervo. Revista do Arquivo Nacional*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, v. 10, n. 2, julho/dezembro 1997.
- _____. e Costa, Hélio da. "Trabalhadores urbanos e populismo: um balanço dos estudos recentes", in: Ferreira, Jorge (org.). *O populismo e sua história: debate e crítica*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2000 [no prelo].
- _____. e Gitahy, Maria Lucia Caira. "O movimento operário da construção civil santista durante a Primeira Guerra Mundial, 1914-1918". *História Social*, n. 3, IFCH-Universidade Estadual de Campinas, 1996.
- Silva, Hélio. *1935: a revolta vermelha (o ciclo de Vargas - volume VIII)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1969.
- Silva, Zélia Lopes da. *A domesticação dos trabalhadores nos anos 30*. São Paulo, Marco Zero, 1990.
- Silva Junior, Adhemar Lourenço da. "Contribuição a uma 'história dos de baixo' do sindicato". *Estudos Íbero-Americanos*. PUCRS, v. XXI, n. 1, junho 1995.
- _____. "Quem construiu o calçamento da Rua da Praia (e de outras tantas ruas do Cone Sul)? in: D' Angelo, Ana Lucia Vellinho (org.). *Histórias de Trabalho*. Porto Alegre, Universidade Estadual de Porto Alegre, 1996.
- Simão, Azis. *Sindicato e estado*. São Paulo, Dominus, 1966.
- Simey, T. S. "La comunidad portuaria y el sindicalismo". *Estructuras sindicales*. Buenos Aires, Nova Visión, 1969.
- Simonsen, Roberto C. *Evolução industrial do Brasil e outros estudos*. São Paulo, Editora Nacional e Editora da USP, 1973.

- Sobrinho, Costa e Silva. *Santos noutros tempos*. São Paulo, Revista dos Tribunais, 1953.
- Stotz, Eduardo N. *A União dos Trabalhadores Metalúrgicos na construção do sindicalismo corporativista: 1932-1945*. Niterói, Universidade Federal Fluminense, 1986 (dissertação de mestrado).
- Suriano, Juan. *Trabajadores, anarquismo y Estado represor: de la Ley de Resistencia a la Ley de Defensa Social (1902-1910)*. Centro Editor de América Latina, 9, s.d.
- Telles, Vera da Silva. "Anos 70: experiências, práticas e espaços públicos", in: Kowarivk, Lúcio (org.). *As lutas sociais e a cidade*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1988.
- Telo, Antônio José. *O sidonismo e o movimento operário português: luta de classes em Portugal, 1917-1919*. Lisboa, Ulmeiro, 1977.
- Thompson, E. P. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo, Companhia das Letras, 1998, pp. 77-9.
- _____. *A formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.
- _____. "Modos de dominação e revoluções na Inglaterra", in: *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas, IFCH/Unicamp, s.d.
- Toledo, Edilene T. *O Amigo do Povo: grupos de afinidade e a propaganda anarquista em São Paulo nos primeiros anos deste século*. Campinas, IFCH/Universidade Estadual de Campinas, 1993 (dissertação de mestrado).
- _____. "O sindicalismo revolucionário e a Federação Operária de São Paulo no início do século XX". *Cadernos de História Social*, n. 2, Campinas, outubro 1995.
- _____. "Em torno do jornal *O Amigo do Povo*: os grupos de afinidade e a propaganda anarquista em São Paulo nos primeiros anos deste século". *Cadernos AEL*, Campinas, IFCH-Unicamp, n. 8/9, 1998.
- Velasco e Cruz, Maria Cecília. *Amarelo e negro: matizes do comportamento operário na República Velha*. Rio de Janeiro, IUPERJ, 1981 (dissertação de mestrado).
- _____. "Portos, relações de produção e sindicato: o caso do Rio de Janeiro na Primeira República", in: *Ciências Sociais Hoje*. Rio de Janeiro, Cortez, 1986.
- _____. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. São Paulo, FFLCH/Universidade de São Paulo, 1998 (tese de doutorado).
- Vianna, Marly de Almeida Gomes. *Revolucionários de 35: sonho e realidade*. São Paulo, Companhia das Letras, 1992.
- Vida de Roberto Simonsen (A), s.l., s.d. (texto datilografado pertencente à Biblioteca Roberto Simonsen. Catálogo Coletivo de Livros e Periódicos).
- Xavier, Regina C. *A conquista da liberdade. Libertos em Campinas na segunda metade do século XIX*. Campinas, CMU-Editora da Unicamp, 1996.

- Xavier Pereira, Paulo Cesar. *Espaço, técnica e construção. A apropriação e produção do espaço: as implicações no desenvolvimento técnico da indústria da construção. O caso da produção de moradias na cidade de São Paulo*. São Paulo, FFLCH/Universidade de São Paulo, 1990 (tese de doutorado).
- Xerri, Eliana Gasparini. "Uma Incursão às Fontes sobre o Movimento Operário de Rio Grande no Início do Século XX". *Estudos Ibero-Americanos*. PUCRS, v. XXII, n. 2, dezembro 1996.
- Weffort, Francisco. "Democracia e movimento operário: algumas questões para a história do período (1945-1964)". *Revista de Cultura Contemporânea*. São Paulo/CEDEC, 1978.
- _____. *Sindicato e política*. São Paulo, Universidade de São Paulo, 1975 (tese de livre-docência).
- Weinhauer, Klaus. "Labour market, work mentality and syndicalism: dock labour in the United States and Hamburg, 1900-1950s". *International Review of Social History*, n. 42, ago. 1997.
- Weir, Stan. "The West Coast longshoremen". *Maxwell Review*, primavera 1972.
- Wolfe, Joel. "Pai dos pobres' ou 'mãe dos ricos'? Getúlio Vargas, industriários e construções de classe, sexo e populismo em São Paulo, 1930-1954". *Revista Brasileira de História*, vol. 14, n. 27, 1994.
- _____. *Working women, working men. São Paulo and rise of Brazil's industrial working class, 1900-1955*. Durham, Duke University Press, 1993.
- Zaidan Filho, Michel. *PCB (1922-1964): na busca das origens de um marxismo nacional*. São Paulo, Global, 1985.
- Zaragoza Ruvira, Gonzalo. "Anarquisme et mouvement ouvrier en Argentine à la fin du XIXe Siècle". *Le Mouvement Social*, Paris, 103, avril-juin. 1978.