OPERÁRIOS SEM PATRÕES

OS TRABALHADORES
DA CIDADE DE SANTOS
NO ENTREGUERRAS

FERNANDO TEIXEIRA DA SILVA

FERNANDO TEIXEIRA DA SILVA

OPERÁRIOS SEM PATRÕES

OS TRABALHADORES DA CIDADE DE SANTOS NO ENTREGUERRAS

COLEÇÃO SEBO ELETRÔNICO

IFCH/UNICAMP - CECULT/PUBLICAÇÕES

2ª EDIÇÃO / CAMPINAS - 2025

Universidade Estadual de Campinas
Reitor: Paulo Cesar Montagner

Instituto de Filosofia e Ciências Humanas
Diretora: Andréia Galvão
Diretor Associado: Michel Nicolau Netto

Comissão de Publicações
Coordenação Geral: Michel Nicolau Netto

Centro de Pesquisa em História Social da Cultura
Diretor: Ricardo Figueiredo Pirola

Coleção Sebo Eletrônico
Comissão Editorial: Silvia Hunold Lara (Coordenadora)
Angela de Castro Gomes
Jean Hébrard
José Maurício Paiva A. Arruti
Maria Clementina Pereira Cunha

Ficha catalográfica
Universidade Estadual de Campinas
Biblioteca do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas
Cecília Maria Jorge Nicolau - CRB 8/3387

Si38o Silva, Fernando Teixeira da
Operários sem patrões. Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras [recurso eletrônico] / Fernando Teixeira da Silva. - 2.ed. - Campinas, SP : UNICAMP/CECULT, 2025
(Coleção Sebo eletrônico)

Publicação digital no formato PDF

1. Trabalhadores - Santos (SP) - Porto. 2. Movimento operário - Santos (SP) - Porto. 3. Relações trabalhistas - Santos (SP) - Porto. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. IV. Título. V. Série.

CDD - 331.11
331.8
331

ISBN 978-65-87198-46-0

Esta publicação foi realizada com apoio parcial da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior — Brasil (Capes). Código de Financiamento 001.

Copyright © 2025 by Fernando Teixeira da Silva

Este e-book está licenciado por Creative Commons Atribuição-Não-Comercial-Sem Derivadas 4.0 Internacional

Para Gabriel

SUMÁRIO

NOTA À SEGUNDA EDIÇÃO 08

PREFÁCIO À PRIMEIRA EDIÇÃO 09

INTRODUÇÃO 13

PARTE 1 - CONTROLE OPERÁRIO E TRABALHADORES SEM PATRÕES

CAPÍTULO 1 - "Artistas", construtores e engenheiros 52

Vida de "artistas" 58

Os efeitos da Primeira Guerra Mundial 72

Roberto Simonsen e a Companhia Construtora 78

Engenheiros e construtores de "primeira classe" 91

CAPÍTULO 2 - Redefinição das relações de trabalho nos canteiros de obras 104

O Centro dos Construtores e Industriais de Santos (CCIS) 111

A greve de 1917 e a Câmara de Trabalho 121

Patrióticos ensaios patronais em clima de guerra 131

"A lei infalível da oferta e da procura" 137

A "década de ouro" da construção civil 143

Engenheiros e sindicato e "sindicato de engenheiros" 152

CAPÍTULO 3 - "Estado de natureza" e cultura portuária 166

Generalizações sobre uma cultura operária 167

A comunidade portuária de Santos 177

Diferenciações internas e rivalidades profissionais 193

Navalhadas e beneméritos valentões 201

CAPÍTULO 4 - Tentáculos do "polvo" e *closed shop* 220

A polifonia portuária 221

A formação do "polvo" 226

Companhia Docas versus estivadores "avulsos" 233

Capital e "sindicalismo pragmático" 239

A Crise de 1929 e seus efeitos entre os estivadores 250

A conquista da *closed shop* 254

Para que patrões? 265

Institucionalizando o controle operário 275

PARTE 2 - O MOVIMENTO OPERÁRIO. DA BARCELONA À MOSCOU BRASILEIRA

CAPÍTULO 5 - Cidade portuária, guerra e "revolução" 286
Composição social dos trabalhadores e correlações políticas 289
"A desculpa de sempre: 'é a guerra'" 304
A greve parcial de 1917 310
Anarquistas e sindicalistas revolucionários 314
Reforma ou revolução? 328

CAPÍTULO 6 - Esperança e medo: greve nas docas (1919-1921) 339
"Soou a hora das nossas reivindicações" 341
União dos Operários Estivadores: libertários *versus* reformistas 348
Greve de fura-greves: o golpe final 353
O crepúsculo da Barcelona brasileira 365

CAPÍTULO 7 - Questão de polícia, caso de justiça 369
O delegado vítima e a vítima do delegado 372
"Covarde assassinato": (des)montagem de um processo 380
"Nacionalismo estrangeiro e anarquista" 396
O direito da força e a força do direito 412

CAPÍTULO 8 - Sindicalismo reformista e oficial 425
Carroceiros, carroças e caminhões 427
Trabalhadores em café e unidade patronal 437
"Castelos dos Burgos" em chamas 449
O "general estivador" 460
"A brisa suave da liberdade trazida pela Revolução" 474
"Princípios liberais da Revolução" e corporativismo 481

CAPÍTULO 9 - Partido comunista: do isolamento às alianças. 496
Comunistas versus anarquistas no Centro Internacional 498
Da "Frente Única" eleitoral ao isolacionismo obreirista 503
Alianças: primeiros ensaios 510
Comunistas, greves e sindicalismo oficial 520
Unidade sindical e "Frente Popular" 531

CAPÍTULO 10 - Pacificação da estiva e origens do porto vermelho 543
Os comunistas e a dura parede de cada dia 548
Rodízio e as "três barrigas" dos contramestres 556
"Roda grande" e criativas experiências éticas no trabalho 565
Triste fim de Antoninho Navalhada 575

CONSIDERAÇÕES FINAIS 577

FONTES E BIBLIOGRAFIA 595

Agradecimentos 625

Sobre o autor 628

NOTA À SEGUNDA EDIÇÃO

Decidi manter *Operários sem patrões* tal como foi publicitado há pouco mais de 20 anos. Fiz apenas alterações pontuais, todas de ordem textual, e incluí algumas imagens. Corrigi erros de impressão e melhorei ou suprimi passagens pouco esclarecedoras. Embora de lá para cá a história dos trabalhadores de Santos no período entre as duas Guerras Mundiais quase não tenha avançado, certamente a bibliografia no campo da história social do trabalho se ampliou sensivelmente, com uma produção significativa dedicada a explorar temas e questões abordados no livro. Entretanto, preferi não fazer qualquer revisão de cunho historiográfico ou incorporar argumentos e informações trazidos por outros estudos para evitar o risco de perder a clareza da argumentação e da exposição originais. Além disso, considerei mais acertado não "atualizar" um trabalho que surgiu no contexto de uma agenda de pesquisa que, se não foi abandonada, não contemplava plenamente problemas e inquietações políticas e acadêmicas que foram se consolidando nas últimas duas décadas. Hoje escreveria o livro de outra maneira, mas, evidentemente, já não seria mais *Operários sem patrões.*

PREFÁCIO À PRIMEIRA EDIÇÃO

No começo do século XX, Santos ganhou fama como a cidade mais militante do país, chamada de "Barcelona" ou "Moscou" brasileira, o nome variando segundo o período e o gosto dos autores. De fato, foi uma cidade *sui generis*, cuja história social entre as duas guerras mundiais contada aqui por Fernando Teixeira da Silva ilumina uma ampla série de questões da história brasileira.

Depois de décadas em que os sociólogos dominaram as interpretações da história do trabalho e dos trabalhadores, às vezes com resultados bastante precários, nos últimos anos os historiadores começaram a aprofundar suas pesquisas sobre esses temas. *Operários sem patrões* demonstra a maturidade e a solidez de vários dos estudos mais recentes, os quais, entre outras qualidades, mostram-se atentos às tendências atuais da historiografia internacional e situam seus objetos num amplo quadro comparativo. Aliás, um dos aspectos mais impressionantes deste livro é a capacidade do autor de mobilizar com segurança dados pertinentes sobre os grandes portos do mundo, de São Francisco a Marselha, passando por Hamburgo, Liverpool, Nova York e Buenos Aires, para demonstrar as peculiaridades que distinguem o trabalho nos portos de trabalho em outros lugares, bem como deixar claro para os leitores as consideráveis especificidades do caso de Santos.

Uma outra característica da nova historiografia é a solidez e a originalidade das pesquisas que fundamentam suas conclusões. Certamente, uma das grandes inovações de *Operários sem patrões* é a utilização de fontes nunca antes consultadas pelos historiadores, sobretudo o riquíssimo material do arquivo do DEOPS. Além de demonstrar o acompanhamento extremamente detalhado que o Estado mantinha sobre os sindicatos, os grupos políticos e os cidadãos comuns - em si uma revelação importante -, o autor aproveita as novas informações fornecidas pelos arquivos da repressão policial para mudar significativamente nossa percepção das lutas políticas da época. Além do mais, Fernando Teixeira realizou uma ampla pesquisa em Portugal, consultou os arquivos da Internacional Comunista de Moscou, os processos criminais de Santos, a grande imprensa e a imprensa operária da época, e aproveitou uma variedade de outras fontes, incluindo entrevistas, documentos sindicais e processos de expulsão de militantes, para constituir uma sólida base empírica para novas e instigantes conclusões.

Um dos temas centrais deste estudo é o encontro entre a cultura do trabalho desenvolvida em Santos e as ações e instituições coletivas do movimento operário. Mais especificamente, o livro focaliza as lutas em torno do controle operário sobre a própria organização do trabalho. Os dois grupos centrais, os trabalhadores da construção civil e os estivadores, conseguiram, durante certos períodos, um feito bastante raro no

Brasil, a manutenção da *closed shop* (controle sindical sobre o mercado de trabalho), além de estabelecer vários outros poderes referentes à organização do processo de trabalho. No caso dos trabalhadores da construção, enfrentaram novas estratégias empresariais elaboradas por ninguém menos que Roberto Simonsen, enquanto os estivadores tiveram de lutar contra a poderosa e intransigente Companhia Docas de Santos.

A reconstrução da cultura de trabalho forma talvez a contribuição mais original do livro. Os dois elementos centrais da interpretação, a noção de "operários sem patrões" e o complexo de práticas e valores englobados no conceito de valentia, analisados com sensibilidade e sutileza pelo autor, permitem uma nova compreensão das bases sociais das diversas estratégias sindicais encontradas em Santos e das suas mudanças no decorrer do período. A enorme influência que o PCB exerceu em Santos, por exemplo, de meados da década de 1930 em diante, decorria em grande parte da capacidade do partido de trabalhar com aspectos importantes da cultura dos estivadores e não apenas do seu empenho em aproveitar as oportunidades que a legislação varguista abriu após 1930. O autor também demonstra como o alinhamento ambivalente e conflitivo do movimento sindical com o governo Vargas foi muito mais o resultado de lutas políticas

concretas do que uma simples cooptação, e como os sindicalistas aproveitaram com algum êxito das novas medidas como armas efetivas contra os patrões.

Entretanto, o autor relativiza bastante a importância da data canônica de 1930 ao enfatizar a continuidade e a abrangência da repressão dirigida contra os trabalhadores, assim como a dependência das relações de trabalho em Santos de várias formas de exclusão política durante todo o período estudado. A repressão foi, certamente, muito além da simples violência física, estendendo-se ao uso astuto de camuflagem legal às medidas arbitrárias do poder. Mesmo assim, o autor constata como, em determinadas circunstâncias, a lei e o sistema judiciário serviam como um campo de luta e, às vezes, impuseram certas limitações à arbitrariedade.

As conclusões bastante sombrias do livro são aliviadas para o leitor pela fina ironia do autor e pelo seu toque seguro em encontrar exemplos reveladores para ilustrar seus argumentos. A carreira do extraordinário Antoninho Navalhada e seu triste fim exemplificam não apenas a valentia do porto, mas também a tragédia de todo um momento histórico. Os "operários sem patrões" encontraram, pelo menos, um historiador à altura da grandeza das suas aspirações.

Michael Hall

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.

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 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.[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 o duplo desafio de, por um lado, proceder a reconstituições empiricamente densas de realidades específicas que não pulverizem o processo histórico em um mosaico de "miniaturas históricas"; por outro, precisam construir amplos quadros explicativos que não

1. Daniel James. "O que há de novo, o que há de velho? Os parâmetros emergentes da história do trabalho latino-americana". *In:* Ângela M. C. Araújo. *Trabalho, cultura e cidadania.* São Paulo: Scritta, 1997, pp. 118-119.

simplifiquem a complexidade das relações sociais. Trata-se da tensão entre o imperativo da síntese macroanalítica e a reconstituição detalhada de manifestações históricas particulares, sem que uma dimensão anule a outra.

Todavia, no que se refere à produção historiográfica brasileira, diversos estudos de caso e sobre conjunturas específicas não se afastaram dos mencionados "objetos centrais". Ao contrário, permanecem em sua pauta de investigação os itens que, há cerca de quatro décadas, vêm preenchendo a agenda da historiografia. Não têm sido marginais na recente literatura da história do trabalho alguns temas "clássicos" que há muito a permeiam, tais como 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.[2]

Se tais estudos "não se aglutinaram em um estilo paradigmático que embasasse um novo consenso disciplinar", com sínteses "generalizantes" e "holísticas",[3] vistos em conjunto, têm, no entanto, mudado profundamente o panorama historiográfico sobre a classe trabalhadora. Todavia, a provocação de James permanece válida e instigante, pois nem todos os trabalhos individuais apresentam uma análise capaz de integrar um vasto leque de temas, problemas e periodizações.

2. 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. Claudio H. M. Batalha. "A historiografia da classe operária no Brasil: trajetórias e tendências". *In:* Marcos Cezar Freitas (org.). *Historiografia brasileira em perspectiva.* São Paulo: Contexto, 1998, pp. 145-158. Essas questões foram tratadas de forma mais detida em artigo que escrevi com Hélio da Costa. "Trabalhadores urbanos e populismo: um balanço dos estudos recentes". *In:* Jorge Ferreira (org.). *O populismo e sua história: debate e crítica.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

3. Daniel James. "O que há de novo, o que há de velho?", p. 118.

O TEMPO E O ESPAÇO: SANTOS NO ENTREGUERRAS

Este estudo tem como objetivo articular alguns dos temas clássicos da história social do trabalho. Tratei de estabelecer justamente as conexões entre a organização da produção, os 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. Nesta pesquisa sobre a dinâmica do movimento operário santista, não limitei a investigação a uma categoria de trabalhadores e seu sindicato, a uma única empresa, a uma só orientação político-ideológica, a um corpo documental homogêneo ou a uma conjuntura histórica muito precisa.

No que se refere à periodização, foram três as principais razões para a escolha das balizas cronológicas do estudo. Primeiro, a história dos trabalhadores de Santos no entreguerras era um terreno completamente inexplorado pela historiografia. Todos os trabalhos acadêmicos concentram-se no período entre o final do século XIX e o início da Primeira Guerra ou da década de 1930 ao golpe de 1964.[4] Segundo, estamos diante de um período relativamente longo, durante o qual ocorreram profundas mudanças históricas na experiência dos trabalhadores do país em geral e de Santos em particular.[5] Terceiro, há um acúmulo de pesquisas sobre os trabalhadores no Brasil que permanecem circunscritas ou à

4. No primeiro período, inscrevem-se os trabalhos de Maria Lucia C. Gitahy. "Porto de Santos". *In:* Antonio Arnoni Prado (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, 1987; Os trabalhadores do Porto de Santos.* Dissertação de mestrado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1986; *Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914.* São Paulo/Santos: Editora da Unesp/Prefeitura Municipal de Santos, 1992. Os estudos que privilegiaram o segundo período são os seguintes: Fernando Teixeira da Silva. *A carga e a culpa. Os operários das docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade, 1937-68.* São Paulo/Santos: Hucitec/Prefeitura Municipal de Santos, 1995; "Direitos, política e trabalho no Porto de Santos" *In:* Alexandre Fortes *et al. Na luta por direitos. Estudos recentes em história social do trabalho.* Campinas: Editora da Unicamp, 1999, pp. 51-86; Ingrid Sarti. *O porto vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política.* Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981; Braz José de Araújo. *Operários em luta: metalúrgicos da Baixada Santista (1933-1983).* Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

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

chamada *Belle Époque* ou à onda grevista de 1917-1920 ou ao pós-1930. O último enquadramento cronológico é geralmente subdividido em conjunturas específicas, sobretudo aquelas em que se pode verificar a emergência de ações coletivas de maior visibilidade. No entanto, são ainda poucos os estudos voltados à análise do período mediado pelas duas grandes guerras mundiais.[6]

Não apenas a periodização, mas também a escolha de Santos como local privilegiado de análise possibilitou contemplar diversas questões há muito consagradas pela historiografia. Antes de apontá-las, cumpre destacar que os trabalhadores da cidade são mencionados com frequência, mas permanecem insuficientemente pesquisados. Experiências operárias em cidades como São Paulo, Rio de Janeiro e do ABC Paulista são, em certos casos, transformadas em focos específicos de investigação, mas prestam-se a generalizações nacionais, tornando-se parâmetros para qualificar as manifestações dos trabalhadores em outras localidades.

Pesquisas realizadas em cidades como Santos, porém, recebem às vezes o qualificativo de "história regional". Tais estudos efetivamente contribuem para o conhecimento da história de um grupo social em determinado espaço urbano, mas também precisam levantar questões cuja validade extrapole os limites locais, permitindo estabelecer um diálogo com outros trabalhos, experiências históricas e

6. 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.

questões historiográficas de alcance mais amplo no tempo e no espaço. Assim, procurei estabelecer conexões entre as especificidades do movimento operário santista e os diversos problemas que compõem uma ampla agenda historiográfica.

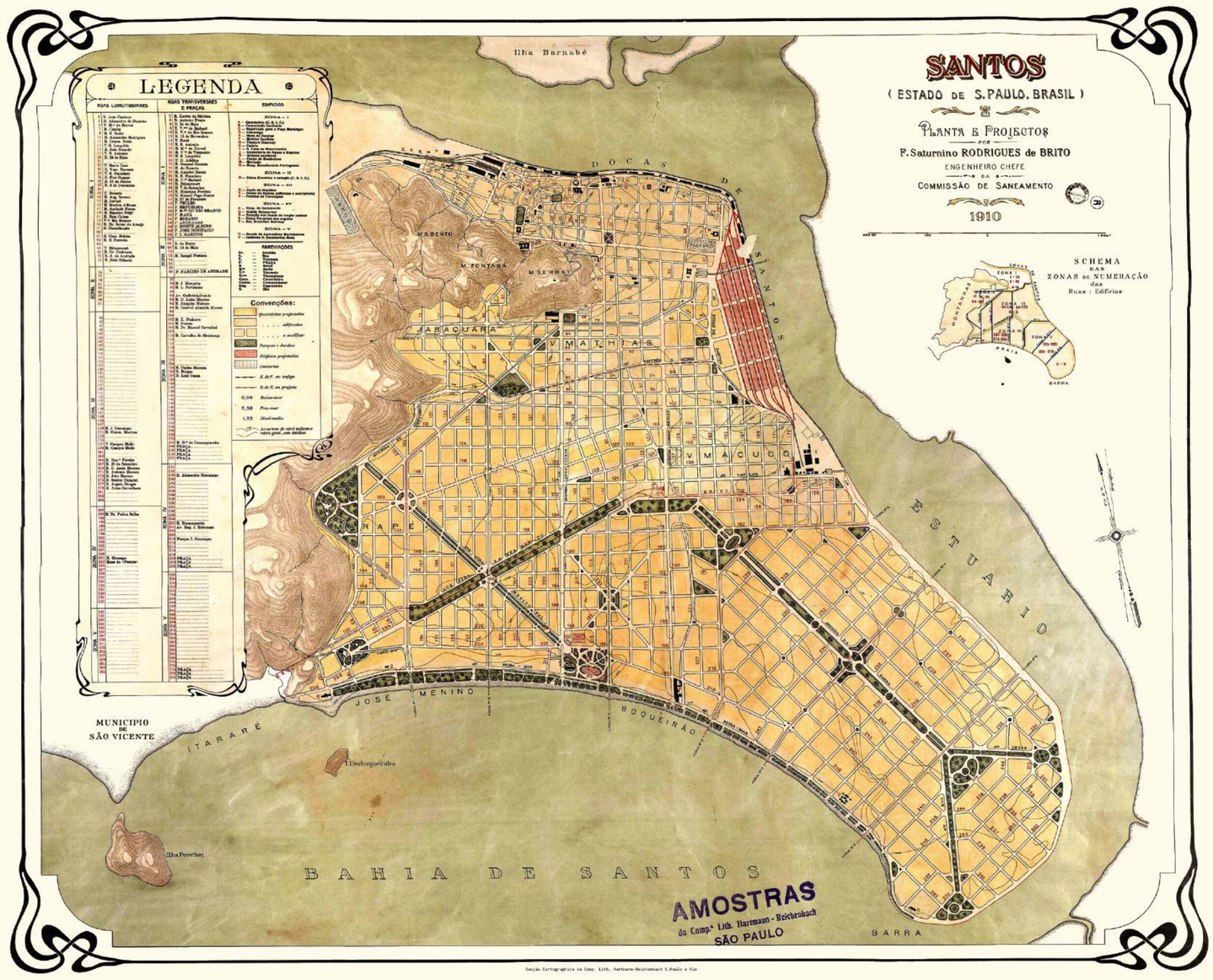
A cidade de Santos guarda peculiaridades que a distinguem de outras cidades sobre as quais a história do trabalho tem se debruçado com maior frequência. O porto é o principal elo de articulação com o entorno urbano, estendendo suas raízes no campo social e econômico da região. O ancoradouro de Santos é uma instituição "territorialmente integrada", em que a economia da cidade se encontra indissociavelmente vinculada à economia portuária.[7] Desde o final do século XIX, os principais ramos econômicos de Santos estiveram alicerçados nas atividades marítimas. O parque industrial com características eminentemente fabris era bastante marginal no conjunto da economia regional, predominando as atividades sazonais e uma classe trabalhadora majoritariamente ocasional e masculina, formada por operários da construção civil, estivadores, doqueiros, carroceiros, carregadores e ensacadores de café. O movimento operário santista foi se configurando, em grande medida, com base em uma força de trabalho composta por muitos homens adultos e solteiros, quase sempre vulneráveis às oscilações do característico trabalho ocasional portuário.

7. Sobre o conceito de "porto territorializado", cf. Loredana Seassaro. "O sistema portuário italiano: privatização, operadores transnacionais e recomposição da relação portocidade". *In:* Gerardo Silva e Giuseppe Cocco (orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização.* Rio de Janeiro: DP&A, 1999, pp. 133-170.

Os trabalhadores mais direta ou indiretamente vinculados ao comércio portuário precisaram se defrontar com um complexo conjunto de empregadores, que, por sua vez, estabeleciam entre si relações de natureza conflituosa e, ao mesmo tempo, cooperativa. O porto se estrutura como instituição intermediária entre, de um lado, um vasto mercado nacional e internacional e, de outro, empresas de naturezas muito diversas e, evidentemente, com interesses bastante particulares e fortemente concorrenciais. Simultaneamente, empresários dos mais diversos ramos da economia são compelidos a empreender uma sinergia capaz de integrá-los em um esforço mais ou menos comum com vistas a atrair um tráfego intenso de mercadorias a serem armazenadas, transformadas e distribuídas, compondo um portentoso valor agregado.[8] Em suma, ao estabelecer conexão com as economias regional, nacional e internacional, o porto é uma indústria que envolve uma complexa logística política e empresarial por meio da intervenção pública e privada na gestão de fluxos materiais e de informação de grande vulto.

8. Cf. Thierry Baundouin. "A cidade portuária na mundialização". *In:* Gerardo Silva e Giuseppe Cocco (orgs.). *Cidades e portos,* pp. 34-36.

Imagem 1. Santos em 1910, segundo o engenheiro Saturnino de Brito.



Fonte: F. Saturnino Rodrigues de Brito. *Santos (Estado de S. Paulo, Brasil) Planta e Projectos,* 1910. Arquivo do Estado de São Paulo. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/354442189/figure/fig6/AS:1065769072869381@1631110556751/Santos-Estado-de-S-Paulo-Brasil-planta-e-projectos-1910-Fonte-Arquivo-do-Estado.png. Acesso em: 02/01/2025.

O porto penetra e se ramifica, assim, em uma vasta hinterlândia, fazendo com que a vida portuária seja dominada por relações sociais eminentemente urbanas, o que certamente é o caso de Santos. Por suas vinculações com um importante setor estratégico, dentro e fora da cidade, a experiência dos trabalhadores do porto santista incidia não apenas no movimento operário local, como também se enredava estreitamente à história do país. Por essa razão, este estudo não poderia restringir-se à análise de um grupo específico de trabalhadores, sem conexão com um universo mais amplo de categorias profissionais, empresas, diferentes formas de gestão da organização do trabalho, políticos e instituições públicas cujos interesses estavam estreitamente associados aos destinos dos negócios portuários. Mas a integração da

indústria portuária santista com vastos setores da cidade foi bastante conflituosa. Se o porto e a cidade formaram um binômio secular, os interesses de vários atores sociais a eles vinculados, no entanto, caminharam em direções opostas.

A ABORDAGEM: O ENCONTRO ENTRE CULTURA DO TRABALHO E MOVIMENTO OPERÁRIO

A questão do controle operário permeia a primeira parte deste livro. Procurei atribuir dois significados ao termo. O primeiro está conectado à luta dos trabalhadores no processo produtivo com a finalidade de disputar o domínio da organização do trabalho. Tal luta implica ações destinadas a resistir ao objetivo dos empresários de deter prerrogativas exclusivas sobre os locais de trabalho.[9] O segundo guarda relação com o controle dos trabalhadores sobre suas próprias vidas por meio das lutas por melhores condições de vida e trabalho. Engloba os movimentos 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 executadas tanto no processo produtivo quanto em instituições locais e nacionais, vinculando-se, assim, a movimentos políticos em âmbito regional e federal.[10] Essas ações buscam expressar a condição social dos trabalhadores como produtores de riqueza, bem como obter reconhecimento público, exprimindo simultaneamente sentidos de pertencimento político e de exclusão social.

9. Para a abordagem desta questão, são fundamentais os trabalhos de David Montgomery: *El controle obrero en Estados Unidos.* Madri: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1985; *The Fall of the House of Labor.* Cambridge: Cambridge University Press, 1995; e "Workers' Control of Machine Production in the Nineteenth Century". *Labor History*, 17, 1976, pp. 485-509.

10. Jonathan C. Brown. "What is Workers' Control?" *In: Workers' Control in Latin America, 1930-1979.* Chapel Hill/Londres: The University of North Carolina Press, 1997, pp. 1-15.

Esses dois significados de controle operário estão estreitamente relacionados por meio da articulação entre processo de trabalho e organização de classe. Procurei compreender tal articulação como *o encontro da cultura do trabalho com o movimento operário,* abordagem que ocupa um lugar central neste estudo. A cultura do trabalho refere-se à experiência de trabalhadores identificados com o lugar que ocupavam no campo da produção. Ela expressa valores em torno dos quais os trabalhadores legitimavam as condições de seu pertencimento social, as representações que os levavam a criar uma identidade particular e as formas com que designavam os "outros" - fossem trabalhadores das demais profissões ou seus adversários e interlocutores no amplo espectro dos conflitos de classes. Se cultura só existe na medida em que há valores compartilhados, busquei identificar os elementos que permitiram a comunicação entre diversos grupos sociais e entre os membros de um mesmo grupo.[11]

Fez-se necessário, então, analisar os fenômenos constitutivos da cultura de parcelas significativas de trabalhadores, bem como compreender 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 como eles as nomeavam em suas relações cotidianas. Estas foram procuradas, sobretudo, nos locais de trabalho, lugar em que eles definiam, em grande medida, suas próprias vidas, seu valor individual e

11. Sobre a noção de "cultura como cultura de um grupo", cf. Antoine Prost. "Social e cultural indissociavelmente". *In:* Jean-Pierre Rioux e Jean-François Sirinelli (orgs.). *Para uma história cultural.* Lisboa: Estampa, 1998, pp. 123-138.

social, nutriam seus desejos de independência em relação a outros grupos sociais e passavam por um processo de transformação de suas experiências.

Mas essa cultura do trabalho só adquiriu visibilidade em manifestações que extrapolaram os locais de trabalho por meio de práticas e organizações coletivas. Assim, a segunda parte do livro está voltada à reconstituição do movimento operário santista. Procurei articular diversos aspectos da cultura do trabalho forjada no 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, ainda, a análise sobre diferentes orientações político-ideológicas em disputa no interior do movimento operário, como o anarquismo, o comunismo, o sindicalismo revolucionário e as correntes "reformistas".

O FOCO: "ARTISTAS" DA CONSTRUÇÃO CIVIL E ESTIVADORES

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 nas duas primeiras décadas do século XX;[12] a segunda conecta-se ao peso hegemônico dos comunistas no movimento sindical, sobretudo entre a Segunda Guerra Mundial e o golpe civil-militar de 1964.[13]

12. Não foi possível identificar quando teve início a denominação "Barcelona brasileira", mas encontramo-la em registros dos próprios militantes anarquistas antes da Primeira Guerra. O português Antonio Vieiras 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", *Terra Livre,* Lisboa, 20 fev. 1913.

13. A denominação "Moscou brasileira" começou a emergir no final da Segunda Guerra Mundial, quando o Partido Comunista passou a obter na cidade um destacado coeficiente eleitoral. A expressão aparece, sobretudo, no *Hoje,* jornal comunista que deu grande cobertura ao movimento operário santista no imediato pós-guerra. Cf., em particular, *Hoje*, 11 e 20 dez. 1945 e 5 jan. 1946. Cf. ainda Jorge Amado. *Os subterrâneos da liberdade 2: agonia da noite.* São Paulo: Círculo do Livro, s. d.

Tais designações visam apresentar Santos como uma cidade politicamente radical, cujos trabalhadores estariam inclinados a abraçar ideologias e políticas de agressivo combate ao capitalismo.[14] A leitura da história baseada em uma memória fragmentária e seletiva de lutas com aura legendária torna-se muitas vezes a leitura da identidade de um determinado grupo social, constituindo-se em motivo de orgulho, fonte de mobilização e coesão coletivas. Entretanto, sob o manto da continuidade, escondem-se as diferenças que cabe ao historiador inventariar.[15]

Barcelona e Moscou brasileiras tornaram-se noções vagas para caracterizar um longo período histórico, oferecendo a impressão de que teria havido uma passagem abrupta do anarquismo ao comunismo. No entreguerras, o sindicalismo de ação direta, defendido e praticado 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 aspectos 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

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

15. Fiz essa observação em: Fernando Teixeira da Silva. *A carga e a culpa,* pp. 12-13.

reconstituição de uma de suas principais bases sociais de sustentação: um grupo de trabalhadores da construção civil, nomeadamente os então chamados "artistas" do setor de edificações, categoria ainda pouco analisada pela historiografia. Eles formaram um núcleo de trabalhadores que, por muito tempo, associou estreitamente qualificação profissional e organização coletiva. Tratei de indagar sobre o lugar desses trabalhadores em uma cidade eminentemente portuária e na dinâmica do movimento operário santista.

A construção civil e os transportes marítimos estiveram entre os primeiros ramos responsáveis pela grande concentração de trabalhadores no Brasil. A partir do final do século XIX, foi se tornando imperativo estabelecer uma melhor vinculação da economia do país com o mercado internacional, o que levou à construção de ferrovias e portos.[16] À medida que crescia a importância do ancoradouro de Santos como principal força econômica de desenvolvimento local e poderoso elo de integração com outras regiões do país e do mundo, verificou-se um acelerado processo de urbanização e correlato crescimento populacional. Tais fatores foram responsáveis por uma febre de construções públicas e particulares que, crescentemente, exigia uma força de trabalho profissionalmente qualificada. Os "artistas" da construção e os trabalhadores vinculados às atividades do porto formaram não apenas os grupos numericamente mais

16. Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar,* pp. 17-18.

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, esses operários da construção civil ocuparam um lugar central no processo de organização local dos trabalhadores. Formaram o grupo operário mais combativo da cidade e com maior potencial associativo para manter a difícil 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 do elevado poder de barganha da categoria, merecendo destaque a recorrente luta para impor a *closed shop* (controle do mercado de trabalho pelos operários sindicalizados). Tal controle era fundamental tanto para conter o aumento do exército industrial de reserva e a tendência à compressão dos salários quanto para controlar parte do processo de trabalho. Para isso, era fundamental negociar regras contratuais que mitigassem o mando dos empregadores nos canteiros de obras.

As condições mais favoráveis dos "artistas" no mercado e no processo de trabalho, porém, não os isolaram em uma organização fechada de minorias militantes. Eles não formavam uma espécie de "aristocracia operária" ciosa de seus interesses particulares, sem maior vinculação com outras

categorias. Ao contrário, aquelas condições foram tanto o fundamento do seu orgulho profissional e de sua dignidade como produtores quanto fonte de seu poder e desejo de estabelecer relações com a totalidade dos trabalhadores.

Nos capítulos 1 e 2 reconstituí as bases do poder e do declínio da influência dos "artistas" no movimento operário. A posição destacada dos trabalhadores da construção começou a ser fortemente ameaçada no contexto da Primeira Guerra Mundial, período em que tiveram início ensaios empresariais na redefinição das relações de trabalho. Examinei em detalhes as iniciativas de alguns grandes construtores, sobretudo do engenheiro Roberto Simonsen, proprietário da Companhia Construtora de Santos (CCS). Esta talvez tenha sido a maior empresa do setor no país naquela conjuntura de conflagração mundial.

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 trabalhadora 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 do mercado 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. Busquei, então, indagar se havia entre eles uma unidade de ação e uma unanimidade de propósitos para enfrentar seus empregados no setor da construção. Quais eram e como se desenvolviam suas relações e contradições intraclasses? Até que ponto a unidade ou a diversidade patronal afetaram a ação e organização dos trabalhadores? Estas questões ganharam sentido na medida em que investiguei as transformações pelas quais passaram o mercado e a indústria da construção entre as décadas de 1910 e 1930.

Tratei de analisar 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 trabalhadores qualificados da construção no interior do movimento operário, particularmente nos anos 1920 e 1930. A contraofensiva empresarial iniciada durante a Grande Guerra teve efeitos não apenas entre os "artistas" mas também entre outros grupos de trabalhadores. A interferência na organização dos

qualificados e sindicalizados operários do setor de edificações significava igualmente uma intervenção no conjunto do movimento operário.

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 Mundial e 1964. Neste sentido, em busca das origens da expressiva atuação dos trabalhadores da estiva na esfera do trabalho e no espaço público, nos capítulos 3 e 4 analisei sua luta pelo controle do mercado e do processo de trabalho.[17] Ao contrário dos operários da construção, os estivadores deram início a essa luta a partir do final da década de 1910, conquistaram parcialmente a *closed shop* nos anos 1920 e, na década seguinte, tiveram o domínio absoluto do direito de contratação da força de trabalho.

Tal conquista levou à 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 a *closed shop* e precisavam constantemente se mobilizar para recuperá-la, os trabalhadores da estiva conseguiram criar normas duradouras para regular a contratação e o exercício cotidiano do trabalho.

17. 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.

Foi também surpreendente a capacidade da categoria para enfrentar as mais diferentes e poderosas forças econômicas. No setor portuário, os trabalhadores acabaram por anular os propósitos monopolistas de uma fortaleza empresarial, a Companhia Docas de Santos, que durante décadas se empenhou em se assenhorar do processo de trabalho realizado "em terra" (cais) e na estiva. No setor marítimo, eles se defrontaram e negociaram com uma indústria altamente competitiva, dominada por armadores e pelas agências de navegação que representavam os interesses destes últimos.

As disputas entre trabalhadores e empresários pelo controle do mercado e do processo de carga e descarga de mercadorias nos portos, em geral, expressam 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 lutas persistentes, 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 rotatividade no emprego (*turnover*).[18]

18. David Montgomery. *The Fall of the House of Labor,* pp. 96-109.

Porém, é 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. Tais fatores teriam contribuído para que os portuários fossem invariavelmente propensos à deflagração de greves de grande impacto e predestinados a abraçar ideologias anticapitalistas. A história dos portuários de Santos, como a de muitos outros deles em diferentes cidades, foi pontilhada por experiências desagregadoras, marcadas por conflitos que tinham origem em diversidades profissionais e 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.

Destaquei neste estudo o tema da *valentia*, sobretudo em razão dos significados políticos que emergiam de relações sociais baseadas em princípios de lealdade e proteção, favoritismos e práticas de intimidação. Tais relações, muitas vezes manchadas de sangue, tiveram desdobramentos decisivos na corrida dos estivadores 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 contexto da "revolução de 1930". Mas a valentia não era o único valor compartilhado entre muitos trabalhadores. Eles nutriam também o

desejo de enfraquecer o poder dos empregadores no processo de contratação da força de trabalho e no exercício de sua própria profissão. Assim, reconstituí os elementos integrativos da cultura do trabalho dos estivadores a partir de um conjunto de relações tecidas dentro e fora dos locais de trabalho.

É então chegada a hora de explicar o significado do título deste livro. Como podemos falar em *operários sem patrões?* A expressão só pode ser compreendida no contexto das lutas dos trabalhadores, sobretudo "artistas" da construção e estivadores, para exercer o domínio do mercado de trabalho, decidir quem deveria trabalhar, por quanto tempo e em que condições. 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 no trabalho autônomo 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

a *closed shop* era uma organização reconhecida e contratualmente institucionalizada. Com efeito, chegavam a afirmar explicitamente: "nós não temos patrões", "nós não temos vínculo empregatício".

Essas demandas e percepções suscitavam fortes reações. De certo, eram vistas como subversão da ordem natural das coisas, ameaça à autoridade inequívoca dos patrões para regular o trabalho no interior de suas próprias empresas. Além disso, tensionaram conceitos e projetos políticos que emergiram com intensidade após a "revolução de 1930". Segundo a máxima do interventor do governo de São Paulo, em 1931, as pretensões dos estivadores feriam os "princípios liberais da revolução", levada a efeito por uma coalizão de forças políticas heterogêneas autointitulada Aliança Liberal. Todavia, veremos que a mobilização dos estivadores, nos termos por eles propostos, não deixou de ir ao encontro dos interesses corporativistas do governo. A aliança entre trabalhadores e "revolucionários" implicou o fortalecimento do sindicato dos estivadores e o longevo controle exercido por este na organização do trabalho.

Para compreender o desenvolvimento do poder da categoria, precisei 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 criar uma organização e uma unidade de ação contra as pretensões dos trabalhadores, as diferentes situações do mercado de trabalho, os significados da contratação do emprego ocasional ou regular para os estivadores, além das escolhas políticas da categoria e de 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 dos contextos políticos que se abriram após a "revolução de 30". Todos esses fatores são fundamentais para entendermos 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, contudo, 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 trabalhadora 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 das práticas de diferentes correntes ideológicas.

A PERSPECTIVA: A DINÂMICA DO MOVIMENTO OPERÁRIO SANTISTA

A segunda parte do livro destina-se a percorrer um longo período, que vai da "Barcelona" à "Moscou brasileira". Os capítulos 5 e 6 analisam os fatores que levaram ao declínio da influência do sindicalismo de ação direta. Parto do contexto da Primeira Guerra Mundial, examinando as condições específicas do comércio portuário, a ação beligerante dos empresários e a situação do mercado de trabalho. Considerei também as divergentes concepções e práticas entre anarquistas e sindicalistas revolucionários (geralmente tratados como sinônimos), bem como entre estes e os defensores do sindicalismo de viés reformista na conjuntura grevista de 1919 e 1920, com os quais os adeptos da ação direta tiveram que disputar espaço. Nesse período, emergiram com insistência vozes e organizações de classe que defendiam a ação operária nos limites "da Lei e do Direito", a necessidade de mediação dos conflitos entre trabalhadores e patrões, a exigência de medidas legislativas e governamentais em favor da classe operária, a opção pela 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 ingressar na órbita do sindicalismo reformista, tais como os 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, associadas a um nacionalismo xenófobo, que despontava com indisfarçável visibilidade, também jogou peso destacado na crise do sindicalismo de ação direta. Nos capítulos 7 e 8, analiso os efeitos deletérios da repressão na organização dos trabalhadores. Verifiquei de que forma questões sociais deixaram de ser "casos de polícia" e se transformaram em questão jurídica, ou seja, como a arena da Justiça tornou-se um terreno propício para a legitimação da violência policial. Sob a fachada do respeito às regras do direito, forjaram-se processos criminais que visavam "legalizar" a repressão da polícia. Em outras palavras, o arbítrio policial era temperado por instrumentos judiciais quando estes pareciam ser um recurso útil para dar uma camuflagem legal às medidas arbitrárias do poder.[19] Eliminadas todas as fronteiras entre crime comum e crime político, muitos trabalhadores e militantes viram-se enredados em assassinatos e atentados a eles atribuídos pela Polícia e pelo Judiciário.

Ao desconstruir em detalhes a montagem ficcional de alguns processos judiciais, procurei mostrar que, apesar do raquitismo do nosso estado de direito em uma ordem

19. 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, 1926-1945*. Lisboa: Estampa, 1995.

soi-disant liberal, mas abertamente antidemocrática, as batalhas jurídicas colocaram, ao mesmo tempo, certos limites ao arbítrio patronal e policial. Atentei para os efeitos da atuação de jornalistas, políticos e advogados que defendiam "a força do direito contra o direito à força". Diversos personagens tiveram papel destacado na configuração de um sindicalismo e de uma prática operária voltados para uma política de reformas sociais por meio de pressões no interior dos instrumentos legais e dos canais institucionais.

Em Santos, verificamos a existência de uma base obreira na conformação de personagens que se apresentavam como defensores da causa operária, buscando defender os trabalhadores nos terrenos político, legislativo e judicial. Analisei, assim, a conjuntura grevista de 1919 e 1920 como um período de ensaios e frustrações em torno da demanda por intervenção do Estado na "questão social". Alguns grupos e atores políticos tinham, de certo, alguma base de sustentação em eleitores, mas também encontraram sustentação em organizações reformistas com vínculos com o movimento operário. Com efeito, durante os anos 1920, a corrente reformista passou a exercer crescente influência nos sindicatos dos estivadores, carroceiros e trabalhadores em armazéns de café.

Quase sempre ignorada pela história do trabalho, a década de 1920 constituiu um período de desafios para os trabalhadores e de ensaios para introduzir novos padrões de

relacionamento do Estado e dos empresários com a classe trabalhadora. Assim, tratei de observar como aquelas três categorias logo acima mencionadas, além dos operários da Companhia Docas, vivenciaram um longo período de exclusão, frustrações, humilhação coletiva e perda de conquistas duramente acumuladas. Coube perguntar: 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 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 de 30. Dei destaque especial à análise da 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.

Para compreender a aproximação entre os trabalhadores e o corporativismo, procurei escapar das armadilhas das interpretações que operam com categorias normativas de autonomia e heteronomia de classe. A adesão ativa de parcelas significativas dos trabalhadores não foi o resultado de uma

suposta falsa consciência de classe. A opção pelo alinhamento dos trabalhadores com o governo não se explica apenas por uma pragmática racionalidade política e econômica dos trabalhadores. Quais eram os valores por eles compartilhados em um contexto de flagrantes transformações? Por que houve aproximação com o "miguelismo", mas não com outras expressões políticas naquele momento? Para ser breve, uma das respostas foi procurada na capacidade dos *tenentes* de "refundir o tema da cidadania em um novo contexto social".[20] Esse tema implicava, entre outros aspectos, o reconhecimento dos trabalhadores como atores legítimos e privilegiados no terreno social e político. O tenentismo não tinha o monopólio desse reconhecimento, mas estava de posse dos instrumentos institucionais que podiam corresponder a certas demandas e expectativas dos trabalhadores. No entanto, a influência do governo sobre a totalidade da classe trabalhadora foi desigual, estabelecendo um jogo de atendimento a determinados anseios e exclusão de outros.

Esse atendimento desigual de expectativas não derivou de uma lógica estabelecida *a priori* pelos vencedores de 1930. Ele precisa ser entendido no contexto específico da ação e organização de diferentes grupos de trabalhadores, das suas trajetórias e escolhas político-ideológicas, das características particulares de seu relacionamento com os patrões e dos valores da cultura do trabalho que os singularizavam. Nessa perspectiva, esquadrinhei semelhanças e diferenças

20. Utilizo aqui, sinteticamente, os termos adotados por Daniel James para explicar a formação das bases sociais de sustentação do peronismo na Argentina. *Resistance and Integration: Peronism and Working Class, 1946-1976.* Nova York: Cambridge University Press, 1988, capítulo 1.

entre algumas categorias profissionais quanto às relações de conflito e proximidade com o projeto corporativista, particularmente no concernente ao processo de sindicalização oficial dos trabalhadores.

Em Santos, como em outros locais, esse projeto sofreu forte oposição dos comunistas, contribuindo para isolar o PCB da grande maioria dos trabalhadores e de seus sindicatos. A trajetória comunista nas décadas de 1920 e 1930 é, então, o tema dos capítulos 9 e 10. O foco da análise está nas tensões e ambiguidades entre o projeto de alianças do partido com outras forças políticas e o isolamento que ele se autoimpôs na prática e para o qual foi igualmente lançado pela repressão.

Investiguei os embates 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, precisaram se defrontar também com o sindicalismo reformista, que criava raízes nas organizações dos trabalhadores direta ou indiretamente vinculados ao porto, alvo predileto do ativismo comunista. Foram bastante canhestras as tentativas do partido para se aproximar 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 dissipar quando todos os sindicatos da cidade foram reconhecidos pelo Ministério do Trabalho. Sobretudo nos anos 1934 e 1935, o partido soube desenvolver uma política eficaz de alianças, permitindo-lhe experimentar, pela primeira vez, uma influência decisiva sobre a maior parte das categorias profissionais e seus respectivos sindicatos. Para isso concorreram não apenas 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 da classe trabalhadora local. Assim, os comunistas conseguiram sair de um 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 corporativismo nascente.

Questionei algumas interpretações segundo as quais a ação dos comunistas, desde o final dos anos 1920, teria aplainado o terreno para uma melhor decolagem da 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 próprios 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 de suas bases sociais de apoio?

Para responder a essas questões, não bastava perscrutar as orientações formais do partido e sua retórica política. Acionei novamente a abordagem por meio da qual poderia verificar o encontro entre cultura do trabalho, 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 tamanha influência se tivessem pautado sua ação em obediência apenas a objetivos voltados para a chamada Grande Política. Nesse sentido, 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 capítulo final do livro o problema da valentia e do orgulho dos estivadores de se definirem como "operários sem patrões".

Coube principalmente aos comunistas a tarefa de pacificar a estiva, ou seja, criar os mecanismos políticos, contratuais e institucionais que possibilitassem uma distribuição mais equitativa das oportunidades de emprego e da remuneração. Assim, eles foram cruciais para golpear os fundamentos do poder das diretorias anteriores do sindicato, que se sustentavam em mecanismos políticos de troca de favores e de intimidação, mantendo o controle da organização da categoria em detrimento dos interesses de uma vasta parcela

de trabalhadores. Foi a partir da experiência entre comunistas e estivadores que retomei nas "Considerações finais" uma questão recorrente na historiografia: as relações entre lideranças e trabalhadores.

A PERIODIZAÇÃO: SINCRONIA E DIACRONIA

Tais relações foram muitas vezes abordadas pelo prisma dos conceitos de autonomia e heteronomia de classe, o que condicionou em grande medida a escolha de determinados recortes cronológicos.[21] Em linhas gerais, as duas primeiras décadas do século XX teriam sido uma época de ouro do movimento operário, genericamente marcado pela recusa à sua incorporação nas instituições e normatividades 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, apenas 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 pelo crescente declínio da força dos trabalhadores e da

21. O que se segue neste item é a síntese de uma discussão historiográfica que desenvolvo ao longo do livro, com as devidas referências a autores e obras.

passagem da autonomia à heteronomia de classe. A fase heroica do movimento operário, assinalada por uma suposta predominância anarquista nas duas primeiras décadas do século XX, teria sido superada pelos primeiros ensaios corporativistas no imediato pós-1930. De qualquer modo, 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 controle dos trabalhadores.

Os "anos populistas" estariam, de um lado, permeados pela aquiescência dos trabalhadores à estrutura sindical oficial; de outro, por crises e tensões entre o espontaneísmo obreiro e as manobras calculistas dos comunistas. Eles foram acusados de canalizar o radicalismo das bases para fins políticos que teriam, ao fim e ao cabo, redundado em uma paradoxal afirmação do projeto estatal de dominação de classe, porque este acabaria por servir também aos propósitos políticos das lideranças de esquerda. Os disfarces do jogo de reciprocidades entre trabalhadores e governo teriam caído em 1964. Somente com o "novo sindicalismo" do final dos anos 1970 é que seriam vislumbradas as esperanças de que se esgotara a oscilação pendular de parte da nossa história republicana entre populismo e autoritarismo, tornando evidentes os sinais de uma nova autonomia operária.

Este quadro é uma sinopse muito simplificada de parte de um longo percurso da historiografia sobre a classe operária no Brasil.[22] Pretendi com este esboço 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, como as de autonomia e heteronomia operárias. Ainda são poucos os estudos que procuram analisar trajetórias históricas que não terminem ou comecem no canônico marco da revolução de 1930.[23]

Este trabalho não se furtou à análise sincrônica da experiência operária e das relações entre trabalhadores de uma mesma categoria, entre estes, seus patrões e outros grupos operários, além das conexões entre processo de trabalho e correntes ideológicas. No entanto, a ênfase encontra-se na diacronia.[24] Busquei abarcar uma periodização relativamente longa que me 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 me possibilitou compreender as tensões entre mudanças e persistências.

Assim, não considerei a cultura do trabalho como uma estrutura fora do fluxo do tempo e passível de ser dissecada apenas por meio de uma abordagem sincrônica. Certos valores culturais, como o da valentia, foram reproduzidos na ação

22. Para uma análise mais aprofundada da produção acadêmica sobre essas questões, ver artigo que escrevi com Hélio da Costa, "Trabalhadores urbanos e populismo", *passim.*

23. Retomo tais questões de modo mais apropriado nas "Considerações finais" deste livro.

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

em momentos de flagrantes transformações históricas, sobretudo depois que o sindicato dos estivadores conquistou a *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, 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 ressignificadas de acordo com a maneira pela qual eram culturalmente orquestradas. Assim, certos projetos políticos não tiveram a eficácia aculturante que seus formuladores pretendiam alcançar.

Se, por um lado, determinados acontecimentos eram apreendidos e ordenados por valores culturais, que se reproduziam no processo histórico, por outro, 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 alterações em seu sentido original a partir de um conjunto de relações sociais e de poder, fazendo com que fossem reordenadas no processo histórico.[25] Talvez pudéssemos levantar, ainda, a hipótese de que o entusiástico e comemorativo apoio de muitos trabalhadores

25. Adaptei 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.

do porto à Aliança Liberal em 1930 fosse o resultado da percepção de que se abria um campo de possibilidades para a reprodução e, ao mesmo tempo, o 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 diante de um repertório limitado de opções. Cabe esclarecer, então, os significados atribuídos aqui aos termos "escolha" e "opção", articulando-os a determinados procedimentos analíticos que orientaram este trabalho.

A ESCALA: CONTEXTO, ESCOLHAS E AÇÃO

Certas abordagens macroscópicas têm sido criticadas por tratar o devir histórico de maneira evolutiva, teleológica e determinista, condicionando-o a fatores estruturais ou a categorias supraindividuais dotadas de realidade e autonomia próprias. Assim, os grupos sociais e suas ações manifestam-se apenas no interior de um processo histórico global e predefinido por seus resultados. A ação entra em conta apenas quando parece ser a realização e a representação de uma ordem preestabelecida. Assim, as circunstâncias e os eventos exercem efeitos apenas como reprodução de esquemas estruturais preexistentes.[26] As categorias explicativas funcionam como tipologias que decidem acerca da pertinência dos

26. Recorro novamente a algumas formulações de Marshall Sahlins. Cf. *Historical Metaphors and Mythical Realities. Structure in the Early History of the Sandwich Islands Kingdom.* Ann Arbor: The University of Michigan Press, 1985.

fenômenos sociais, de forma que o aporte empírico assume o caráter de exemplo, ilustração ou efeito retórico, correspondendo a determinados tipos representativos.[27]

A saída dessas armadilhas não está, porém, na simples mudança da escala de observação do macro para o micro-histórico. Toda análise, qualquer que seja sua dimensão, é sempre uma redução que retém do objeto apenas alguns de seus aspectos.[28] Certamente, a alteração da escala da análise transforma também as maneiras de o historiador construir seu objeto e de organizar sua trama.[29] Muitos estudos que optaram pela redução da escala puderam observar melhor e de modo aprofundado certos fenômenos que não eram visualizados pelo "telescópio".[30]

Porém, como argumentou Maurizio Gribaudi, o problema não se esgota na redução do objeto de investigação a uma cidade, a uma comunidade, a um indivíduo ou a um grupo social bem delimitado no tempo e no espaço em contraposição às macroescalas, tais como histórias nacionais, "grandes personagens" ou sujeitos coletivos. A mera oposição entre as escalas pode ser uma pista falsa diante de um problema mais pertinente: as "modalidades diferentes da formalização causal dos fenômenos sociais e das evoluções históricas". O desafio está em entender o processo histórico como um

27. Cf. Maurizio Gribaudi. "Escala, pertinência, configuração". *In:* Jacques Revel (org.). *Jogos de escalas: a experiência da microanálise.* Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998, pp. 121-149.

28. Cf. Giovanni Levi. "Comportamentos, recursos, processos: antes da 'revolução' do consumo". *In:* Jacques Revel (org.). *Jogos de escalas,* p. 203.

29. Cf. Bernard Lepetit. "Sobre a escala na história". *In:* Jacques Revel (org.). *Jogos de escalas,* p. 100.

30. Cf. Giovanni Levi. "Crisis y resignificación de la microhistoria. Una entrevista a Giovanni Levi". *Prohistoria: Debates y Combates por la Historia que Vienne,* 3, 1999, p. 188.

campo aberto de possibilidades, imprevisível e não 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]

31. Maurizio Gribaudi. "Escala, pertinência, configuração", p. 129.

É neste sentido que ganha força o problema das escolhas 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 se compreender suas preferências e estratégias de ação. Sem dúvida, os itinerários e os mecanismos interativos de que lançam mão 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, ambiguidades e porosidades que permitem aos atores sociais a tomada consciente de decisões para agir de acordo com um *quantum* determinado, e quase sempre limitado, de opções e informações. Assim, a ação social resulta

de frequentes negociações, escolhas e decisões frente ao poder normativo, oferecendo diferentes possibilidades de interpretação.[32] Tais noções de escolha e estratégia de ação talvez guardem algum racionalismo exacerbado, mas reintroduzem "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. Nessa perspectiva, a operação histórica torna-se mais rica na medida em que os recursos empíricos não são acionados como ilustração de tipicidades. Trata-se de dar conta da diversidade de comportamentos de acordo com sua variabilidade no tempo e com os mecanismos interativos que lhes dão forma e significado. Desse modo, a abordagem e os arranjos argumentativos constroem-se 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 documentos os significados que homens e mulheres anônimos imprimiram às suas vidas, criando e manifestando representações e atos nem sempre

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

33. Edoardo Grendi, "Repensar a micro-história". *In:* Jacques Revel (org.). *Jogos de escalas,* 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". *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos.* Campinas: Editora da Unicamp, 2001, p. 211.

34. Maurizio Gribaudi, "Escala, pertinência, configuração", p. 133.

congruentes com os termos dominantes. Sujeitos a rearranjos e submetidos a frequentes negociações e concessões, tais termos não têm a eficácia de plasmar uma visão de mundo com total abrangência e persuasão em todos os aspectos, lugares e experiências da vida dos trabalhadores.[35] O poder e a política constituem uma rede de relações em que atuam forças instáveis e em permanente movimento de posições. Assim, as ações dos trabalhadores dependem da apropriação de instituições normativas e sanções sociais pontilhadas de contradições e imprevisibilidades.[36]

No entanto, como os trabalhadores deixaram poucos registros sobre suas vidas, muito pouco sabemos sobre "o que eles realmente pensavam". Seja como for, tentei de algum modo "ouvi-los falar" de parte de suas experiências a partir de fontes que nem sempre 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. 77-79.

36. Sobre esse significado do poder e da política, cf. Giovanni Levi. *Herança imaterial: trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

PARTE 1

CONTROLE OPERÁRIO E TRABALHADORES SEM PATRÕES

1

“ARTISTAS”, CONSTRUTORES E ENGENHEIROS

Durante as duas primeiras décadas do século XX, os trabalhadores da construção civil formaram um grupo-chave no movimento operário de Santos, manifestando grande combatividade e continuidade organizativa. Sua própria história era fonte de orgulho e legitimava uma autoimagem que contrastava com a dos demais trabalhadores da cidade. Seu elevado senso de dignidade e distinção foi pintado em cores fortes pelo militante Severino Gonçalves Antunha. Segundo suas memórias, os carroceiros acompanhavam descalços os burros no trote, preparavam o almoço e comiam no meio-fio e se defrontavam com a miséria em épocas de seca ou na entressafra; os trabalhadores das turmas de carregamento de café enfrentavam o mesmo problema do trabalho ocasional e transportavam as sacas nos ombros; os empregados da Companhia Docas de Santos 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 homens da construção civil, por sua vez, eram apresentados em toda a sua dignidade e se inclinavam para as teorias anarquistas. A rica e saborosa caracterização de Antunha sobre eles justifica a longa citação:

> *"[...] 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 'Bianca', 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 luzentes 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]

De fato, os trabalhadores do setor de edificações da construção civil desfrutavam de posição privilegiada nas primeiras décadas do século. Eram profissionais qualificados que se consideravam *artistas*, termo adotado na época pelos próprios pedreiros, canteiros, pintores, frentistas, estucadores, marmoristas, ladrilheiros, carpinteiros e outros. Os ofícios conferiam-lhes independência relativa e possibilitavam uma grande mobilidade no espaço urbano. 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]

1. "Memórias de Severino Gonçalves Antunha", Santos, junho de 1968, *apud* Edgar Rodrigues. *Nacionalismo & cultura social, 1913-1922.* Rio de Janeiro: Laemmert, s. d., p. 127. Mário Carelli, talvez baseado em Severino Antunha, fez um registro semelhante: os pedreiros "trocam de roupa antes e depois do trabalho, estão sempre calçados, contrariamente a boa parte dos operários brasileiros. Na obra, eles têm uma hora de almoço e fazem uma pausa para o café. Além do mais, preocupam-se em fazer um trabalho bem feito". *Carcamanos e comendadores. Os italianos de São Paulo: da realidade à ficção.* São Paulo: Ática, 1985, p. 63.

2. Michelle Perrot. *Les ouvriers en greve: France, 1871-1890.* Paris: Mouton, 1974, pp. 377-379.

Esses artífices se beneficiavam também das condições de um processo de trabalho em que não havia o predomínio do maquinário a ditar o ritmo da produção. Os "artistas" formavam um dos núcleos profissionais que melhor associaram qualificação técnica do trabalho e organização coletiva.

Os trabalhadores empregados no setor de edificações haviam conseguido organizar-se, manifestar-se com grande visibilidade e obter vitórias significativas até a eclosão da Primeira Guerra Mundial. Em 1907, pedreiros, pintores e carpinteiros - profissionais cujos ofícios eram os mais utilizados nas construções - conquistaram a jornada de trabalho de oito horas, após dez dias de greve. Dois anos depois, conquistaram a *closed shop* (controle do mercado de trabalho pelo sindicato), de modo que os fiscais da Federação Operária Local de Santos passaram a

> *"exigir um recibo, provando a qualidade de membro do sindicato aos trabalhadores de todos os canteiros de obras, forçando, desta forma, as empresas a aceitarem apenas operários sindicalizados".*[3]

Em 1910, foram exitosos em uma greve pelo pagamento dos salários no dia cinco de cada mês e, em 1912, conquistaram uma tabela mínima de salário.[4]

3. Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos.* São Paulo/Santos: Editora da Unesp/Prefeitura Municipal de Santos, 1992, p. 67.

4. *Idem,* pp. 64-73; Cezar. "Breve resenha da história do movimento operário desta cidade desde 1904 até 1919". *Gazeta do Povo,* 23 jul. 1919.

A continuidade organizativa e a combatividade dos trabalhadores desse subsetor tinham sido possíveis graças a dois fatores conjugados: qualificação profissional e dispersão empresarial baseada na existência de vários empregadores de pequeno porte.

VIDA DE "ARTISTAS"

O primeiro fator diz respeito ao processo de trabalho na construção de edifícios que, como ocorria em outros ramos industriais do período, requeria um número apreciável de trabalhadores qualificados.[5] O ofício de pedreiro ocupava 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 geralmente lhes pertencia. Era também central o ofício de carpinteiro que, além de deter o conhecimento do desenho, tinha noções de geometria e cálculo matemático. Pedreiros e carpinteiros eram os únicos que possuíam

"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".[6]

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

6. João Freire. *Anarquistas e operários. Ideologia, ofício e práticas sociais: o anarquismo e o operariado em Portugal, 1900-1940.* Porto: Afrontamento, 1992, pp. 87-89.

Os pintores, por sua vez, não deixavam de ser operários qualificados. A arte das composições, mistura e tonalidades das tintas podia ser exercida até mesmo de modo secreto para preservar segredos profissionais. Eles também desenvolviam habilidades estéticas e utilizavam-nas na decoração e em jogos visuais. Outros profissionais da construção eram qualificados, tais como marmoristas e estucadores, que, em 1919, estavam entre os artífices mais bem remunerados no Distrito Federal, depois dos carpinteiros e pintores, embora fossem numericamente menos representativos.[7] Muitos dos "artistas" valorizavam, assim, os estudos de desenho geométrico, modelagem e escultura, abrindo diversos cursos em seus sindicatos e na Federação Operária Local. O orgulho que nutriam pela qualificação profissional estava, aliás, estampado na bandeira da União de Artes, Ofícios e Anexos, em 1919: "toda vermelha com as iniciais pretas, levando ao centro um esquadro e um compasso como símbolos das Artes e Ofícios".[8]

Trabalhadores que não atuavam diretamente no setor de edificações tiveram grande importância e força no movimento operário em diferentes cidades na mesma época. Era o caso dos canteiros, 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 calcamento das ruas. O canteiro era um artesão qualificado, com conhecimento dos princípios de aritmética e

7. Eulalia Lobo *et al. Questão habitacional e o movimento operário.* Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1989, p. 119.

8. União de Artes, Ofícios e Anexos, "Assembleia Geral Ordinária realizada em 28 de junho de 1919". *Gazeta do Povo,* 2 jul. 1919.

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, tornando o termo *canteiro* pouco preciso, uma vez que existiam os ofícios de cavouqueiro, calceteiro, encunhador, ferreiro, macaqueiro e ajudante.[9] Apesar de suas especificidades no processo de trabalho, os operários das pedreiras (canteiros) e os que labutavam nas ruas da cidade (calceteiros) podiam ser contratados por um mesmo empregador e encontrar-se agrupados numa mesma "identidade solidária".[10] Assim, os "trabalhadores em pedra", em Santos, faziam parte do Sindicato dos Trabalhadores em Pedra Granito.

Em determinados momentos, havia escassez de calceteiros e sacadores, "serviço que exige habilitação do operário".[11] Entretanto, se em cidades como Porto Alegre os calceteiros conseguiram importantes vitórias, como em duas greves ocorridas em 1916, em Santos eles se defrontaram com uma situação mais vulnerável. Em 1909, entraram em greve pelas oito horas de trabalho, mas o prefeito demitiu todos os grevistas, sendo a maior parte da categoria empregada pela Câmara Municipal.[12] Já os canteiros propriamente ditos desfrutavam de uma posição mais favorável. Além de artesãos qualificados, eram operários que possuíam seus próprios instrumentos de trabalho, tornando mais tênue o vínculo com os proprietários das pedreiras. Muitos eram trabalhadores

9. O cavouqueiro ou sacador 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. Antônio José Marques. *Os trabalhadores em pedreiras em Ribeirão Pires. A organização sindical dos canteiros e as lutas operárias no começo do século XX*. Dissertação de mestrado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1996, p. 40; João Freire. "Anarquistas e operários", p. 98.

10. Adhemar Lourenço da Silva Junior, "Quem construiu o calçamento da Rua da Praia (e de outras tantas ruas do Cone Sul)?". *In*: Ana Lucia Vellinho D'Angelo (org.). *Histórias de trabalho*. Porto Alegre: Unidade Editorial, 1996, pp. 135-137.

11. "Relatório da Diretoria de Obras do ano de 1897". *A Federação*, Porto Alegre, 23 out. 1926, *apud* Adhemar Lourenço Silva Junior. "Contribuição a uma 'história dos de baixo' do sindicato". *Estudos Ibero-Americanos*, XXI n. 1, PUC-RS, jun. 1995, p. 66.

12. Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar*, p. 68.

assalariados, mas também podiam exercer a profissão por conta própria, sendo contratados por tarefa, por meio de empreiteiros. Estes encomendavam o 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 deslocamento de uma propriedade para outra, conforme as condições de trabalho que encontravam. Os canteiros também se consideravam "artistas" que buscavam manter a "honra" do ofício, procurando, por exemplo, proibir sua desmoralização no desempenho de uma dada atividade que não lhes competia.[13]

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. 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. Isso porque estas se encontravam em condições de atender aos serviços já contratados pelo proprietário boicotado, além de fornecerem material para os clientes deste último.[14]

13. Antônio José Marques. *Os trabalhadores em pedreiras em Ribeirão Pires*, pp. 10, 42 e 94.

14. *Idem*, p. 95.

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.[15] Em Santos, porém, tiveram menos destaque que os operários do setor de edificações no período anterior à Primeira Guerra Mundial, mas foram exitosos em algumas campanhas. Em 1913, o sindicato dos canteiros conseguiu que todas as pedreiras, exceto as da Companhia Construtora de Santos (CCS), assinassem um acordo que estabelecia o pagamento salarial no dia 5 de cada mês.[16] No pós-guerra, o Sindicato dos Canteiros e Anexos passou a ter maior influência: conseguiu obter a *closed shop* e alcançou "vitória completa" contra todos os proprietários de pedreiras em uma greve ocorrida em dezembro de 1920, momento em que o movimento operário se encontrava em profundo marasmo em virtude da forte repressão policial.[17]

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 infraestrutura urbana.[18] Devido à grande oferta de mão de obra, os trabalhadores "sem ofício", ou seja, profissionalmente não qualificados, encontravam muitas dificuldades e estavam submetidos a terríveis condições de trabalho. Eram contratados, sobretudo, por grandes

15. John D. French. *O ABC dos operários: conflitos e alianças de classe em São Paulo, 1900-1950*. São Paulo/São Caetano do Sul: Hucitec/Prefeitura de São Caetano do Sul, 1995, p. 25; Edgar Rodrigues. *Trabalho e conflito: pesquisa, 1906-1937*. Rio de Janeiro: Arte Moderna, s. d., pp. 194-195.

16. Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar*, p. 73

17. *Gazeta do Povo*, 29 out. 1920.

18. Conforme descreveu em Lisboa um trabalhador português, João Lampreia, que trabalhara nas obras de saneamento da Bahia, os operários recebiam baixos salários e não tinham garantias de segurança no trabalho, *A Voz do Operário*, Lisboa, 22 set. 1912. Todos os jornais operários de Portugal citados fazem parte do acervo do Arquivo de História Social, pertencente à Biblioteca Nacional de Lisboa.

empresas, tais como a Companhia Docas de Santos, a Companhia City e a São Paulo Railway, ou pelo setor público, como a Comissão de Saneamento.[19] Obras públicas, como construção de estradas, docas e canais, requisitavam muitos trabalhadores, e tarefas repetitivas em vários ofícios eram passíveis de execução por parte de trabalhadores desqualificados à medida que iam sendo realizadas.[20]

Ao contrário desses trabalhadores submetidos a empresas e empreendimentos de grande porte, muitos operários do setor de edificações exerciam sua profissão em obras por encomenda. Estas representavam a forma mais comum de construção civil no período, contando com grande número de empreiteiros e mestres de obras no setor de edificação habitacional. Esses empregadores de pequeno porte eram geralmente vulneráveis às greves.[21] A estrutura dos negócios desse tipo de indústria configurava o segundo fator que concorria para a maior continuidade organizativa e combatividade dos trabalhadores do setor. Como assinalou 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, conforme a acurada explanação desse historiador,

> *"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*

19. Maria Lucia C. Gitahy. "Os trabalhadores da construção civil na *belle époque*". Em Belo Horizonte, os trabalhadores da construção civil não tiveram grande força e capacidade mobilizatória, em razão, sobretudo, de sua ligação com a prefeitura e o Estado, seus principais empregadores". Eliana de Freitas Dutra. *Caminhos operários nas Minas Gerais.* São Paulo: Hucitec, 1988, pp. 199-200.

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

21. As empresas de construção eram na sua grande maioria pequenas. Em São Paulo, em 1920, entre 331 empresas, 297 empregavam menos de 20 trabalhadores e apenas cinco empregavam mais de 100. Cf. Boris Fausto. *Trabalho urbano e conflito social, 1890-1920*. São Paulo: DIFEL, 1977, p. 132.

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."[22]

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.[23] Mais uma vez 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 [os construtores] não suportavam, por muito tempo, ver algumas obras paradas e outras trabalhando. A conquista das 8 horas para a construção civil em Santos, primeiro, no Brasil depois, processou-se dessa forma."[24]

22. Sheldon Leslie Maram. *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro, 1890- 1920*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979, pp. 51-52.

23. Maria Lucia C. Gitahy. "Os trabalhadores da construção civil na *belle époque*".

24. "Memórias de Severino Gonçalves Antunha", p. 361.

A jornada diária de oito horas era uma demanda contra o abuso do expediente das horas extras pelos patrões que, na concepção da categoria, implicava degradação da saúde e dignidade do trabalhador. A manutenção dessa jornada dependia, em grande medida, do controle do mercado de trabalho pelos sindicatos, o que exigia a supervisão de fiscais sindicais no decorrer das obras.[25] Um documento da categoria assim ressaltou o significado das duas conquistas (jornada de oito horas e *closed shop*), 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."*[26]

Nesse sentido, as organizações da categoria negociavam regras restritivas à produção para regulamentar a oferta de trabalho, proteger certos ofícios, especificar o número de trabalhadores para realizar determinada tarefa, indicar a quantidade de aprendizes e ajudantes que podiam ser engajados

25. Maria Lucia C. Gitahy. "Os trabalhadores da construção civil na *belle époque*", pp. 18-19.

26. *A Tribuna*, 7 jun. 1909, *apud* Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar*, p. 156.

nos serviços, 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 fossem contratados.

A *closed shop* estendia-se para fora dos limites da cidade. Havia contatos, por exemplo, entre canteiros do Rio de Janeiro e de Portugal, com troca de 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.[27]

Em Santos, o controle do mercado de trabalho não era uma exclusividade dos "artistas" nem exercido por meio de sindicatos profissionalmente diferenciados. A experiência de Santos constitui uma exceção quanto à forma de organização sindical entre trabalhadores qualificados. Até a segunda metade da década de 1910, os sindicatos organizados por ofício associavam os profissionais mais qualificados. Na construção civil, ofícios de pedreiro e carpinteiro, entre outros, tinham seus próprios sindicatos, enquanto os serventes ficavam na dependência de que fosse criado um sindicato por indústria ou ramo de atividade para que pudessem se organizar.[28]

27. Adhemar Lourenço da Silva Junior. "Quem construiu o calçamento da Rua da Praia (e de outras tantas ruas do Cone Sul)?", pp. 146-147. Esses mesmos valores de solidariedade, dignidade e autonomia profissionais encontravam-se desde o final do século passado entre os qualificados chapeleiros. Cf. Michael M. Hall. "Os chapeleiros: notas e hipóteses", s. l., ago. 1988, texto datilografado.

28. Claudio H. M. Batalha. *O movimento operário na Primeira República*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000, p. 17. Em Belo Horizonte, por exemplo, havia, em 1913, sindicatos organizados separadamente por ofício. Antônio José Marques. *Os trabalhadores em pedreiras em Ribeirão Pires*, p. 72.

Em Santos, desde muito cedo, os trabalhadores da construção civil procuraram formar uma única organização profissionalmente articulada por ramo econômico, sem deixar de agregar os numerosos serventes, submetidos a tarefas que requeriam menos qualificação. O setor combativo da categoria era o dos trabalhadores qualificados, que costumavam tomar a iniciativa de criar organizações operárias e difundir o "credo libertário".[29] Contudo, desde o início do século XX, eles faziam 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 econômicos.[30] Ao longo do tempo, 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.

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

30. Cezar. "Breve resenha do movimento operário desta cidade, desde 1904 a 1919". *Gazeta do Povo*, 30 abr. 10, 12 e 22 jul. 1919; Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar*, pp. 61-64.

Os “artistas” consideravam que, se todos os ofícios estivessem unidos em uma única entidade organizada por ramo industrial, as greves poderiam ser vitoriosas, os salários mais elevados e os códigos de conduta reforçados. Com isso, buscavam evitar a organização isolada de trabalhadores “de ofício” ciosos de suas prerrogativas e características distintivas. Essa tendência a amalgamar diferentes profissionais no interior do ramo da construção civil 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 econômico, diretriz reforçada pelo Terceiro Congresso Operário, em 1920.[31] Entretanto, é bastante conhecido o fato de que, na prática, a constituição de sindicatos por ofício era a forma mais comum da organização operária, sobretudo até a segunda metade dos anos 1910.[32]

A tendência à formação de organizações por ramo de atividade estava assentada também em mudanças ocorridas na indústria da construção. Por muito tempo, o grande volume das edificações foi feito por meio da utilização de serras, martelos e colheres de pedreiro nas mãos de muitos homens qualificados. Essa indústria estava solidamente ancorada no uso do trabalho intensivo. Todavia, desde o final do século XIX, sobretudo nos países economicamente mais

31. Edgar Rodrigues. *Trabalho e conflito*, p. 320; Azis Simão. *Sindicato e estado*. São Paulo: Dominus, 1966, p. 192. Desde 1900, o mesmo processo de organização por indústria vinha sendo encaminhado pela CGT francesa, sobretudo em razão da progressiva divisão do trabalho e dos avanços tecnológicos na indústria. Michel Dreifus. *Histoire de la C.G.T.* Bruxelas: Éditions Complexe, 1995, pp. 39 e 70-71.

32. Cf. Claudio Batalha. *O movimento operário na Primeira República*, p. 17.

desenvolvidos, como os Estados Unidos, verificou-se o avanço da construção para fins especulativos e dominada por empresas que procuravam diluir as tarefas de antigos ofícios em atividades simples, repetitivas, executadas por trabalhadores sem qualificação.[33] No Brasil, esse processo foi certamente mais acelerado nas obras de infraestrutura urbana, submetidas a grandes empresas privadas ou ao poder público. Nesse sentido, fazia-se premente a proteção do emprego e a luta para evitar a concorrência no mercado de trabalho com os operários desqualificados, diante da ameaça potencial de que estes pudessem em alguns serviços substituir os "artistas".

Os trabalhadores da construção não se limitaram a defender seus próprios interesses, mas procuraram organizar o movimento operário santista, constituindo-se no bastião do sindicalismo de ação direta alicerçado em organizações federativas, tal como a Federação Operária Local de Santos, fundada em 1907. Sua continuada propensão no sentido de buscar o apoio da maioria da classe trabalhadora difere de outras experiências em que determinados ofícios qualificados tendiam invariavelmente a se fechar em um sindicalismo de "minorias militantes", e não de "grandes massas inconscientes".[34] A Federação defendia que as entidades a ela filiadas se constituíssem de indivíduos com espírito de luta e conscientes dos "verdadeiros objetivos" dos sindicatos. Tal orientação, porém, parecia fazer parte muito mais da

33. Cf. Michael Ball. "O desenvolvimento do capitalismo na provisão da habitação", p. 23. Nos Estados Unidos, onde a tecnologia no setor da construção encontrava-se em plena expansão desde o final do século XIX, 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. David Montgomery. *The Fall of the House of Labor*. Cambridge: Cambridge University Press, 1995, pp. 56-57.

34. Sobre essa tendência de trabalhadores qualificados, sobretudo da metalurgia, em se concentrar em organizações apartadas dos "operários comuns" e suas contradições entre o fim do século XIX e início do XX, cf. David Montgomery. *The Fall of the House of Labor,* capítulo 1; David Brody. *Labor in Crisis: the Steel Strike of 1919*. Filadélfia: University of Illinois Press, 1987, capítulo 1.

retórica do que do exercício real de seus militantes, como ocorreu em outros países. Conforme observou Jacques Julliard acerca das correntes libertárias, o "sindicalismo de minorias" não deixou de "fazer apelo, por um paradoxo aparente, à ação das massas".[35]

Essa imersão dos trabalhadores da construção civil no movimento operário e no seio do sindicalismo revolucionário não era monopólio da categoria santista. Eles formaram a linha de frente da Confederação Geral do Trabalho francesa, onde sua federação era particularmente militante, ocorrendo o mesmo em países como a Suécia, os Países Baixos, a Alemanha, a Grã-Bretanha e Portugal.[36] O fenômeno tem sido explicado com base na industrialização ainda subordinada a pequenas empresas de base artesanal, de forma que o anarquismo corresponderia à ideologia de uma classe trabalhadora empregada mais nas oficinas manufatureiras do que nas grandes indústrias.[37] Assim, o sindicalismo de ação direta teria sido menos uma escolha do que a decorrência das evoluções técnicas da industrialização, correspondendo a um sindicalismo de ofício e à autonomia profissional de artesãos qualificados, fase que seria suplantada somente a partir da Primeira Guerra, com a emergência do "sindicalismo de massa", organizado por indústria ou ramo econômico.[38]

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

36. Marcel van der Linden e Wayne Thorpe. "Essor et déclin du sindicalisme révolurionaire". *Le Mouvement Social*, 159, abr.-jun. 1992, pp. 3-36.

37. Leôncio Martins Rodrigues. *Trabalhadores, sindicatos e industrialização*. São Paulo: Brasiliense, 1974, p. 59. Boris 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. *Trabalho urbano e conflito social, 1890-1920*, p. 67.

38. Para uma crítica a essas teses, cf. Jacques Julliard. *Autonomie ouvriere: études sur le syndicalisme d'action directe*, pp. 11-37.

Apesar do determinismo etapista dessa interpretação, o apelo à ação direta teve forte audiência entre trabalhadores da construção civil em razão da natureza de seu ofício e à forma pela qual estava organizada a indústria desse setor. Conforme argumentaram Marcel van der Linden e Wayne Thorpe,[39] os trabalhadores ocasionais, particularmente os operários da construção civil e os portuários, tiveram peso considerável na composição do sindicalismo revolucionário europeu. Atividades profissionais episódicas e frequentes mudanças de emprego, de local de trabalho e de residência eram fatores não desprezíveis para a adesão às formas de luta fundadas na ação direta.

39. Marcel van der Linden e Wayne Thorpe. "Essor et déclin du sindicalisme révolurionaire".

De fato, empregados sob contrato em diferentes canteiros de obras, os trabalhadores da construção encontravam-se em condições mais ou menos semelhantes às de outros trabalhadores ocasionais. Em primeiro lugar, trocavam frequentemente 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 esbarravam no problema do curto espaço de tempo dos contratos para o término das obras, o que levava os trabalhadores a agir rapidamente caso quisessem ver satisfeitas suas demandas. Era-lhes mais difícil sustentar uma

ação coletiva de longa duração, evitando, assim, a perda de 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. Nesse sentido, a tática da ação direta tinha evidente eco entre eles, alimentando o anseio por um trabalho livre e a luta para eliminar a tirania patronal.

OS EFEITOS DA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL

Durante a Primeira Guerra Mundial, os trabalhadores da construção civil não cessaram de denunciar a tirania patronal a que estavam submetidos, tendo que se defrontar com sérios desafios à sua tradicional capacidade organizativa do movimento operário santista. No decorrer do conflito mundial, Santos passava por um intenso processo de urbanização. O crescimento da cidade e as obras de reforma e saneamento urbano foram responsáveis pela febre de construções verificada entre o final do século XIX e o início da guerra. Alguns indicadores atestam o vertiginoso desenvolvimento de Santos: em 1910, a renda municipal era cerca de sete vezes superior à de 1889;[40] entre 1886 e 1900, a taxa de crescimento de Santos foi de 223%;[41] em 1891, a cidade contava com 2.654 habitações, enquanto em 1913 elas ultrapassavam 10 mil.[42]

40. Roberto Simonsen. *Il municipio di Santos.* Santos: s. ed., 1912, p. 9 (Biblioteca Roberto Simonsen).

41. Wilson Gambeta. "Desacumular a pobreza: Santos, limiar do século". *Espaço & Debate*, 11, 1984, p. 18.

42. Prefeitura Municipal de Santos. *Recenseamento da cidade e município de Santos em 31 de dezembro de 1913*. Santos, 1914, p. 89; Ana Lúcia Duarte Lanna. *Uma cidade na transição. Santos: 1870-1913*. São Paulo/Santos: Hucitec/Prefeitura Municipal de Santos, 1996, p. 120. Em São Paulo, houve também um ritmo vertiginoso de construções no mesmo período. Cf. Paulo Cesar Xavier Pereira. *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*. Tese de doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1990, p. 196; Joel Wolfe. *Working Women, Working Men. São Paulo and Rise of Brazil's Industrial Working Class, 1900-1955*. Durham: Duke University Press, 1993, p. 9.

Entretanto, essa expansão das edificações 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 justamente o da construção civil.[43] Em relatório apresentado à Câmara Municipal, referente a 1918, o prefeito de Santos 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: "consequências todas, diretas ou indiretas da guerra".[44] A crise afetava não só os construtores particulares, mas também os setores que dependiam das inversões públicas, particularmente as obras de infraestrutura urbana. A queda na exportação de café gerou inúmeras falências e liquidação de importantes firmas comerciais, acarretando a redução da arrecadação e da renda do poder municipal. O relatório da Prefeitura referente a 1914 registrou que a verba orçamentária não comportava a demanda por melhoramentos públicos indispensáveis, 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".*[45]

43. Wilson Cano. *Raízes da concentração industrial no Brasil*. São Paulo: Global, 1985, p. 167. No Rio de Janeiro, foram construídos 15.488 prédios entre 1910 e 1914; de 1915 a 1919, apenas 5.134. Eulalia Lobo *et al. Questão habitacional e o movimento operário*, p. 106. Em São Paulo, o número de construções em 1914 sofreu uma queda de mais de 40% em relação ao ano anterior; somente em 1920 ultrapassaria a quantidade de edificações do ano imediatamente anterior à guerra. A queda nessa conjuntura foi ainda mais acentuada do que durante a crise de 1929. Roberto C. Simonsen. *Evolução industrial do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Nacional, Edusp, 1973, p. 405.

44. *A Tribuna*, 16 jan. 1919; Câmara Municipal de Santos. *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.

45. *A Tribuna*, 16 jan. 1915.

A situação não era melhor em empresas encarregadas de oferecer serviços públicos e que contavam com significativo número de trabalhadores 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 passageiros e carga sobre trilhos. 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.[46] Tal situação afetava não apenas a contratação de motorneiros, mas também de outros profissionais da empresa responsáveis pelo assentamento das linhas de bondes, pela iluminação e serviços de água. Ferreiros, encunhadores, cavouqueiros, pedreiros, canteiros e britadores sofreram os efeitos da crise, sobretudo os três últimos, que tinham maior expressão numérica no quadro da empresa.[47]

A guerra significou, portanto, um duro golpe para os trabalhadores da construção civil, tanto no setor de edificações quanto na chamada construção pesada e relacionada à infraestrutura urbana, fossem os serviços subordinados à Prefeitura ou a empresas de capital privado. Tal conjuntura corroía o poder de barganha dos trabalhadores qualificados. Jornada de oito horas e *closed shop* foram conquistas garantidas até o início da Primeira Guerra. Recém-saídos da forte repressão que se abateu sobre o movimento operário em

46. Câmara Municipal de Santos. *Relatório apresentado à Câmara Municipal de Santos pelo prefeito Joaquim Montenegro e relativo ao ano de 1919*, p. 106.

47. Ricardo Evaristo dos Santos e Paulo Matos. *Transporte coletivo em Santos: história e regeneração*. Santos: Prodesan, 1987, pp. 15-16, 19-22.

1913-1914, os trabalhadores da construção civil depararam-se com uma conjuntura de desemprego e perda de direitos, denunciando medidas adotadas pelos patrões

> *"que tão covardemente se têm valido do momento crítico que atravessamos para relaxar nossas conquistas anteriores".*[48]

Os salários foram rebaixados de 7 mil réis para 5 a 6 mil réis entre pintores, carpinteiros e pedreiros; os dos serventes sofreram queda de 4 mil e 500 réis para 3 mil.[49] Em termos reais, representava perda ainda maior do poder aquisitivo diante do aumento do custo de vida. Vale ressaltar que o achatamento salarial, na verdade, apenas agudizava um processo gradativo de queda dos rendimentos operários desde antes da guerra. Nos primeiros anos do século, os salários dos trabalhadores da construção em São Paulo eram mais elevados do que os dos outros setores industriais, beneficiando-se da prosperidade nos ramos das construções. Porém, nos dois anos que antecederam a guerra, a crise econômica reduziu os salários médios dos trabalhadores do setor, verificando-se entre 1912 e 1914 uma queda de 19%, índice muito superior aos dos ramos 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.[50]

48. *A Tribuna*, 9 jun. 1915.

49. *A Tarde*, 18 jul. 1917.

50. Paulo Cesar Xavier Pereira. *Espaço, técnica e construção*, p. 277.

Tais cifras sugerem 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, porém, o trabalho artesanal e as lutas operárias conseguiram manter certas conquistas salariais e relativas à duração da jornada de trabalho, ainda que o *Boletim do Departamento Estadual do Trabalho* (primeiro trimestre de 1914) anunciasse a "abundância de pessoal para estes serviços, havendo colocação somente para bons operários" [leia-se, qualificados]. O caráter manual do trabalho limitava a concorrência entre os operários mais qualificados, enquanto a mão de obra menos qualificada dilatava o mercado de trabalho.[51]

Uma categoria acostumada a receber remuneração mais elevada que a de muitos trabalhadores de outros ramos defrontou-se com a perda de seu poder aquisitivo, agravada nos anos da Primeira Guerra, sem conseguir se reorganizar inicialmente para manter as conquistas anteriores. Assim, os operários enfatizavam o desrespeito à jornada de oito horas, a 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".[52] Além disso, parecem ter se intensificado as arbitrariedades nos canteiros de obra. Conforme recordaria um trabalhador alguns anos depois,

51. *Idem*, p. 278.

52. *Diário de Santos*, 30 set. 1916.

> *"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".*[53]

Causava também grande ressentimento entre os trabalhadores a "traição" de companheiros que "desonravam" o ofício, uma vez que

> *"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?"*[54]

Outras medidas patronais tiveram efeitos drásticos sobre a organização dos trabalhadores da construção civil e o 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 que se abatia sobre o setor da construção, a empresa de Simonsen encontrava-se nos anos da guerra

53. Sylvio Leal. "Quem semeia ventos colhe tempestades". *Gazeta do Povo*, 17 mar. 1920.

54. Cyro. "Ao operariado". *A Tarde*, 20 jul. 1917.

em uma situação de plena expansão dos seus negócios. Isso contribuía para colocá-la em posição de liderança entre os demais construtores da cidade para adotar concertadas iniciativas patronais, a fim de enfrentar os sindicatos dos trabalhadores do subsetor de edificações, buscando alterar as relações destes com os empreiteiros e empregadores de pequeno porte.

ROBERTO SIMONSEN E A COMPANHIA CONSTRUTORA DE SANTOS

Parte da história da família de Roberto Simonsen coincide com o período em que a implantação do ensino de engenharia no país acompanhava as mudanças introduzidas no sistema de transporte, especialmente com a expansão das ferrovias e portos. As oportunidades para o exercício da profissão de engenheiro ligavam-se à ampliação dos setores ferroviários, hidrelétricos, portuários, de serviços públicos e edificações.[55] Simonsen frequentou na capital a Escola Politécnica, onde se formou engenheiro em 1909, passando logo a trabalhar por um ano na construção da Southern Brazilian-Railway. De volta a Santos, trabalhou como diretor-geral e depois engenheiro-chefe na 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. Após deixar a

55. Lili Katsuco Kawamura. *Engenheiros: trabalho e ideologia*. São Paulo: Ática, 1981, pp. 10 e 52. Sobre a trajetória de Simonsen e sua família nesses setores, cf. Heitor Ferreira Lima. *Mauá e Simonsen. Dois pioneiros do desenvolvimento*. São Paulo: Edaglit, 1963, pp. 53-54; Coraly Gará Caetano. *Desvendando mistérios: Roberto Simonsen e a luta de classes*. Tese de doutorado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1994, pp. 18-19; Edgard Carone. "Introdução". *In*: Roberto C. Simonsen. *Evolução industrial do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Nacional, Edusp, 1973, p. XI; A vida de Roberto Simonsen. Texto datilografado pertencente à Biblioteca Roberto Simonsen, Catálogo Coletivo de Livros e Periódicos, s. l., s. d., pp. 1-4; Francisco Martins dos Santos. *Polianteia santista: história de Santos*. Vol. 3. Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1996, pp. 33-34; Fernando Teixeira da Silva e Maria Lucia C. Gitahy. "O movimento operário da construção civil santista durante a Primeira Guerra Mundial, 1914-1918". *História Social*, 3, 1996, pp. 93-94; Barbara Weinstein. *(Re)formação da classe trabalhadora no Brasil (1920-1964)*. São Paulo: Cortez, COAPH-IFAN, Universidade São Francisco, 2000.

Prefeitura, em 1912, Simonsen atuou como engenheiro-proprietário ao fundar, como principal acionista e diretor-superintendente, a CCS, que, nas palavras de Heitor Ferreira Lima, foi a "*celula mater* das [suas] empresas, permanecendo na sua direção até 1940".[56]

56. Heitor Ferreira Lima. *Mauá e Simonsen*, p. 54.

Imagem 2. Um dos primeiros anúncios da Companhia Construtora de Santos.

Fonte: A Fita, 15 maio 1912.

Em menos de três anos de existência, a empresa explorava no início da Primeira Guerra pedreiras onde eram preparadas diversas peças de cantaria utilizadas nos serviços de calçamento da cidade.[57] 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". Ademais, esse mesmo ano foi o de maior expansão da empresa desde sua fundação, graças a Roberto

57. *A Tribuna*, 2 jan. 1915.

Simonsen ter "encaminhado para a Companhia os serviços de outras grandes empresas que estão sob sua direção, nesta cidade".[58] 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". Entre esses empreendimentos figuravam a Companhia Santista de Habitação Econômica, a Companhia Parque Balneário, a Companhia Brasileira de Calçamentos, a Companhia Frigorífica de Santos, "todas elas desempenhando uma função na expansão econômica ou topográfica de Santos", bem como da CCS.[59] O desenvolvimento espetacular da construtora, antes e durante a guerra, devia-se ao apoio e aos favores 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."*[60]

58. Companhia Construtora de Santos. "Balanço geral em 31 de dezembro de 1917". *A Tribuna,* 31 dez. 1917; *Gazeta do Povo*, 2 set. 1918, e *A Tribuna,* 29 mar. 1918.

59. Heitor Ferreira Lima. *Mauá e Simonsen*, p. 36.

60. Coraly Gará Caetano. *Desvendando mistérios,* p. 29.

Tal inferência confirma-se plenamente pela leitura dos documentos da própria Prefeitura que tratavam da construção de casas destinadas a operários, cujas obras foram concedidas pelo poder municipal à mencionada 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, como regra, 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.[61]

No entender de Roberto Simonsen e da Prefeitura, a precariedade das moradias operárias e a densidade habitacional da cidade eram fatores suficientes para justificar a criação de um mercado potencial para tais construções. Com isso, seria possível reduzir a aglomeração urbana, a "promiscuidade" entre os trabalhadores, a especulação imobiliária e os conflitos que surgiam da carestia de vida.

61. Em Santos, havia 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. Marisa Varanda T. Carpintero. *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. Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. "Formação do capital imobiliário e a produção do espaço construído no Rio de Janeiro - 1870-1930". *Espaço & Debate*, 15, 1985, pp. 5-31.

Imagem 3. Sede da Companhia Construtora de Santos na praça da República, 1915.

Fonte: Sede da Companhia Construtora de Santos. Reproduzido de: Gino Caldatto Barbosa. *Trabalho moderno: a construtora de Roberto Simonsen.* São Paulo: SENAI-SP Editora, 2022, p. 98.

Apesar do grande crescimento da cidade e das habitações, que em 1913 ultrapassavam 10 mil unidades, a densidade populacional média era de 10,19 habitantes por prédio habitado,

número capaz de ser comparado apenas ao do Rio de Janeiro na mesma época.[62] Desde o final do século XIX, os trabalhadores amontoavam-se em "casas de cômodos", chegando a existir 771 cortiços em 1890, postos abaixo um a um poucos anos depois.[63] Os cortiços não demoraram a proliferar novamente, mas uma vez proibidos no perímetro urbano, segundo o prefeito Belmiro Ribeiro, "a população proletária" que neles habitava precisou se deslocar para locais mais afastados, onde erguiam habitações de madeira (os chamados *chalés*, muito comuns em Santos). Apesar de não estar de acordo com "as leis vigentes", tais moradias ofereciam mais conforto do que as habitações coletivas. Assim, 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."*[64]

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

63. Wilson Gambeta, "Desacumular a pobreza", p. 22.

64. *A Tribuna*, 16 jan. 1915.

O poder municipal pretendia, portanto, 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 investimento das grandes empresas capitalistas organizadas para edificar moradias populares.[65] 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 não poupou encômios sobre 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".*[66]

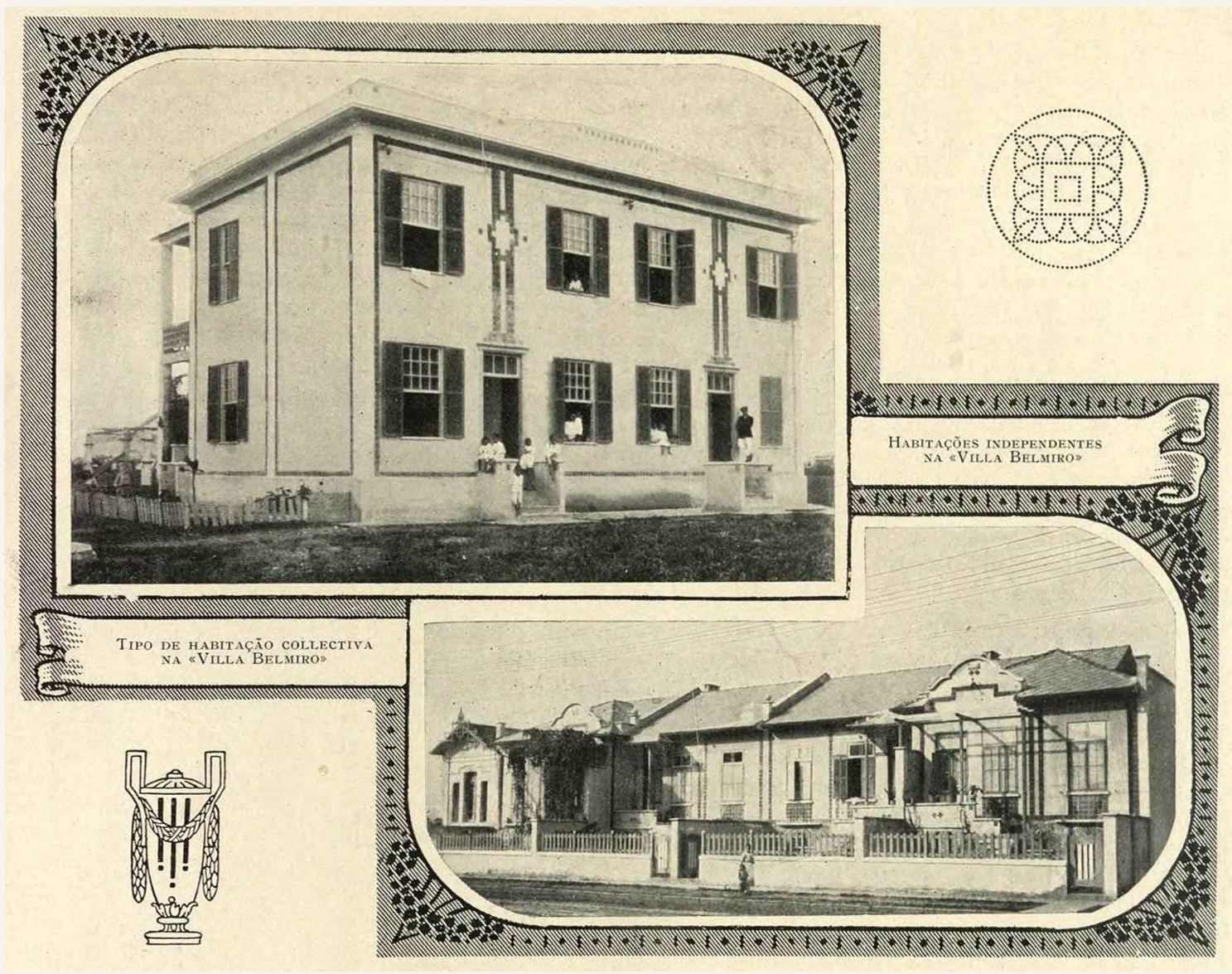
Tal empreendimento, ou seja, a construção da famosa Vila Belmiro ("bairro modelo"), foi levado a efeito com o apoio do prefeito que lhe deu nome, Belmiro Ribeiro, que, diga-se de passagem, era acionista da Companhia Construtora de Santos. De acordo com o próprio Roberto Simonsen, foi sancionada pela Câmara Municipal, em 1912, a Lei nº 501, "concedendo favores para os capitais que se empregassem nesta classe de construção". A realização do projeto foi justificada

65. Cf. Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. "Formação do capital imobiliário e a produção do espaço construído no Rio de Janeiro – 1870-1930", pp. 16-22. Sobre a relação entre discurso higienista contra habitações coletivas e interesses de empresários em investimentos abertos pelas transformações urbanas no Rio de Janeiro desde o final do século XIX, cf. Sidney Chalhoub. *Cidade febril. Cortiços e epidemias na Corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, capítulo 1. As semelhanças entre as duas cidades, nesse aspecto, são enormes.

66. *A Tribuna*, 16 jan. 1915.

por Simonsen como verdadeiro empreendimento de serviço público. Segundo ele, a paralisação das obras de engenharia civil durante a guerra decorria da queda dos aluguéis, em virtude da diminuição da população urbana e consequente 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 abraçou o empreendimento, numa verdadeira promiscuidade entre poder público e capital privado.

Imagem 4. Casas da Vila Belmiro, o "bairro modelo" da Companhia Construtora de Santos, 1919.



Fonte: "Companhia Constructora de Santos". *São Paulo Moderno*, 1, 1919, p. 197.

Construídos pelo sistema de concreto armado, todos os sobrados da Vila Belmiro deviam ter quarto, sala, cozinha, instalações sanitárias e terraço.[67] Entretanto, conforme o próprio Simonsen admitiria tempos depois, as casas 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".*

Os motivos do insucesso da proposta original foram transferidos à classe operária, que preferia "habitar casinholas de madeiras, em pleno campo, livre da ação disciplinadora e do... fisco". A confirmação dessa preferência estava na 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".[68] De fato, tal "concorrência" tornava problemático o investimento na edificação de moradias para locação, pois colocava obstáculos à cobrança de aluguéis que fossem capazes 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

67. Ana Lúcia Duarte Lanna. *Uma cidade na transição*, p. 129.

68. Roberto Simonsen. *À margem da profissão: discursos, conferências, publicações.* São Paulo: São Paulo, 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. "Colônias Portuguesas no Estrangeiro". Santos, 1934. Ministério dos Negócios Estrangeiros (Lisboa), Inquérito Consular, piso 3, armário 11, maço 468.

e apontavam as dificuldades impostas pelos especuladores que lucravam com a locação de casas precárias, como cortiços e barracões.[69]

Embora contasse com os favores do poder municipal, as dificuldades impostas pela "desleal" concorrência da pequena produção rentista levaram Simonsen a abandonar a construção de moradias como as da Vila Belmiro, alegando que o capital empregado não comportava uma justa remuneração por parte dos empresários particulares. Assim, pôs mãos à obra na criação de outro bairro. Dessa vez, porém, o bairro era "de luxo", inspirado na arquitetura europeia, com mansões na região saneada pelos canais elaborados pelo famoso urbanista Saturnino de Brito.[70] Contra Simonsen foram feitas, porém, diversas denúncias. Ele 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 Companhia Economizadora, também de sua propriedade, que se encarregou da criação do bairro.[71]

Outro de seus grandes empreendimentos à época foi a reconstrução do matadouro municipal, arrendado à Companhia Frigorífica, fundada também por ele, Simonsen, em 1912. Tratava-se de outra obra que se justificava como de "utilidade pública", ou seja, concorria para a melhor distribuição de alimentos à população durante a epidemia da gripe

69. Esse foi o caso também do Rio de Janeiro desde o final do século XIX. Cf. Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. "Formação do capital imobiliário e a produção do espaço construído no Rio de Janeiro - 1870-1930", p. 23.

70. Ana Lúcia Duarte Lanna, *Uma cidade na transição*, p. 130; Edgard Carone. "Introdução", p. XI; sobre Saturnino de Brito, cf. Carlos Roberto M. Andrade. "De Viena a Santos: Camillo Sitte e Saturnino de Brito". *In:* Camillo Sitte. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Ática, 1992, pp. 206-234.

71. A vida de Roberto Simonsen, p. 8; Coraly Gará Caetano. *Desvendando mistérios*, p. 34.

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 ideia 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 por meio do estabelecimento de um grande açougue da Companhia Frigorífica no Mercado Municipal.[72]

As vinculações estreitas e sempre suspeitas da Companhia Construtora de Santos 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.[73] Com o fim da guerra, a CCS entrava em fase de maior desenvolvimento. De acordo com o entusiástico relatório, em 1919,

72. *A Tribuna*, 16 jan. 1919.

73. Câmara Municipal de Santos. *Relatório apresentado à Câmara Municipal de Santos pelo prefeito Joaquim Montenegro e relativo ao ano de 1919*, pp. 246-248.

quando já se podia "notar certo entusiasmo para a edificação de novos prédios", foram projetados diversos empreendimentos "de vulto", como bancos, palacetes, hotéis, teatro e edifícios públicos,

> *"quase todos obra da Companhia Construtora de Santos que, dirigida pelo Engenheiro Roberto Simonsen, tem dado o cunho de seriedade e arte, que bem conheceis, às suas construções".*[74]

74. *Idem*, p. 103.

Durante todo o período inicial de sua expansão meteórica, a Construtora afirmou-se como uma companhia dirigida exclusivamente por engenheiros, cabendo-lhes gerenciar todo o trabalho nas obras da empresa. Em 1915, instalou 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".[75] 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*'".[76]

75. *A Tribuna*, 31 dez. 1917 e 13 jan. 1918.

76. A vida de Roberto Simonsen, p. 6.

Simonsen devia ter conhecimento das atividades desenvolvidas pelo Escritório Técnico Ramos de Azevedo, firma responsável pela construção de diversos 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 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 diferenciam e se hierarquizam cada vez mais as esferas da concepção (no escritório técnico) e da execução (a cargo de outros construtores).[77]

Simonsen foi 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 afirmou 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.[78] 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. Sigamos de perto seu raciocínio:

> *"incorporada em Santos, em 1912, [a empresa] representava na época uma audaciosa iniciativa dos homens de boa vontade, que desejavam*

77. Paulo Cesar Xavier Pereira. *Espaço, técnica e construção,* pp. 222-224.

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

> *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 recursos do meio tinha arvorado [sic] projetistas e mentores da evolução material da cidade."*[79] *[ênfase minha]*

79. Roberto Simonsen. *À margem da profissão*, p. 157.

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.[80]

80. Fernando Teixeira da Silva e Maria Lucia C. Gitahy, "O movimento operário da construção civil santista durante a Primeira Guerra Mundial, 1914-1918", pp. 116-118.

ENGENHEIROS E CONSTRUTORES DE "PRIMEIRA CLASSE"

Tal luta se evidencia quando da elaboração do projeto de um novo Código de Posturas para a cidade de Santos. Acompanhá-la é fundamental para a melhor compreensão das questões centrais a serem tratadas ainda neste e no próximo capítulo: a diversidade de interesses no campo patronal, tal como expressos pelos conflitos entre pequenos e grandes empreiteiros; a expansão das construtoras de grande porte, respaldada por parcela do poder público; a disputa pelo controle do mercado de trabalho e das edificações.

Em março de 1918, o chefe da Diretoria de Obras e Viação da Prefeitura, doutor Augusto da Silva Telles, elaborou o projeto de Código de Posturas que, entre outros aspectos, visava definir o regramento das construções no município e os termos da concorrência entre os empresários do ramo. Para emitir parecer sobre o projeto, o presidente da Câmara Municipal nomeou uma comissão constituída por 19 membros, entre os quais figuravam o diretor da Companhia Construtora, Roberto Simonsen, e Alberto Monteiro de Carvalho, engenheiro da empresa, além de outros construtores, como Maurílio Porto e Edmund Krug, ambos empenhados, ao lado de Simonsen, em alterar tradicionais acertos cotidianos entre empregadores e operários no setor das edificações.[81]

A fim de estabelecer "competências" diferenciadas no setor, o "projeto Silva Telles", como ficou conhecido, dividia os construtores em duas categorias, de acordo com suas habilitações. A primeira era composta por engenheiros e arquitetos, portadores de diplomas reconhecidos por "escolas oficiais", incluindo os não diplomados de "notória competência". Seria permitido apenas a eles a execução de qualquer tipo de edificação, sendo de sua inteira responsabilidade a edificação de hospitais, asilos, colégios, liceus, laboratórios, casas industriais, quartéis, pontes, praças, avenidas, aquedutos, teatros, palacetes e vilas.[82] Os "construtores de segunda classe", como foram chamados, seriam os que tivessem em Santos um ano de atividades na área e os aprovados em exame

81. *Gazeta do Povo*, 21 mar. 1918.

82. *Gazeta do Povo*, 25, 27, 30 mar. e 1º abr. 1918.

especial elaborado pela Prefeitura. Caberia a eles a edificação de prédios que atingissem o máximo de três pavimentos e "construções e reconstruções simples", ou seja, obras que não utilizassem ossaturas metálicas, concreto armado, fundações especiais ou "outras quaisquer dificuldades exigindo conhecimentos técnicos especiais para serem resolvidas".

Tal divisão do mercado não passou indiferente pela imprensa local. As obras em vilas, como a Vila Belmiro, reservadas aos construtores de "primeira da classe" não exigiam necessariamente a utilização de ossaturas metálicas, de 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 técnica" de engenheiros e arquitetos diplomados, teria sido "inspirado por algum construtor de primeira classe ou chefe de alguma grande companhia de construção", com o objetivo de preparar

> *"terreno para o futuro, pois as 'vilas' sempre são muito custosas e, consequentemente, dão muito maiores ganhos aos que delas se encarregam".*[83]

O periódico 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"*

83. *Gazeta do Povo*, 27 mar. 1918.

- todos, vale repetir, membros da referida comissão destinada a estudar o projeto. Em tais condições, muitas obras

> *"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".*[84]

Os trabalhos da comissão examinadora do projeto foram iniciados em julho de 1918, mas sofreram interrupção devido à epidêmica gripe espanhola. O Código de Posturas só foi sancionado pela Câmara Municipal em 1923, não apresentando nenhum dos artigos e cláusulas mencionados.[85] O próprio fato de esta campanha contra o projeto ter encontrado espaço na imprensa revela a força dos interesses agredidos. A proposta de Silva Telles deve ter sofrido oposição por parte dos muitos pequenos construtores santistas, sobretudo os classificados como de "segunda classe", encontrando ainda barreiras de ordem legal.[86] Embora não tenham vingado, as cláusulas do projeto indicam a luta que começava a se desenrolar em torno da regulamentação da profissão de engenheiro e de construtor. Desde 1917, esforços nessa direção ganharam impulso com a criação do Instituto de Engenharia, cujo quadro de profissionais vinha ocupando cargos políticos de relevo nos governos municipais e estaduais de São Paulo.[87]

84. *Idem*, 3 abr. 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.

85. Câmara Municipal de Santos, Lei nº 675 de 28 de junho de 1922, aprova o Código de Construções do Município. Santos, 1924, Biblioteca Municipal de Santos.

86. Fernando Teixeira da Silva e Maria Lucia C. Gitahy. "O movimento operário da construção civil santista durante a Primeira Guerra Mundial, 1914-1918", p. 118.

87. Marisa Varanda T. Carpintero. *A construção de um sonho*, pp. 73-74.

Não por acaso, a mesma questão apresentada por Silva Telles aos vereadores de Santos foi objeto em 1926 de um projeto enviado à Câmara Municipal de São Paulo. 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".*[88]

Assim, a expansão das obras públicas, reservadas aos engenheiros com certificação legal, fortaleceu esses profissionais que atuavam na administração pública, favorecendo seu assalariamento e sua transformação em empresários no setor das construções. Com o objetivo de diferenciar os engenheiros formados daqueles que "construíam na prática", tornando coincidente a condição de diplomado à de empresário no setor, a legislação reservava a eles um lugar privilegiado no mercado e no processo de trabalho.[89] Essa posição via-se reforçada na medida em que os engenheiros se transformavam em profissionais-proprietários, responsáveis pelo controle do saber técnico e do poder econômico na indústria imobiliária.[90]

88. Citado em Paulo Cesar Xavier Pereira. *Espaço, técnica e construção*, p. 256.

89. Fernando Teixeira da Silva e Maria Lucia C. Gitahy. "O movimento operário da construção civil santista durante a Primeira Guerra Mundial, 1914-1918", p. 118.

90. Paulo Cesar Xavier Pereira. *Espaço, técnica e construção*, pp. 256-60.

Tal partilha de mercado distinguia claramente os mestres de obras, de um lado, e os engenheiros, de outro, quanto ao enfrentamento da "questão operária". A "reação contra o predomínio absoluto dos mestres de obras", conforme declarou Simonsen, deve ser compreendida no contexto do desenvolvimento do capitalismo na provisão da habitação e de outras obras, 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,[91] o capitalismo terminou por dominar a produção da construção civil na forma do "construtor especulativo" (*speculative house builder*). Os proprietários que operavam no mercado com fins especulativos, ou seja, com vistas ao aluguel ou venda de imóveis, podiam se imiscuir na produção das obras. Entretanto, tinham de assumir os eventuais ônus de coordenação e supervisão dos trabalhos, pois construir podia ser um investimento oneroso e que demandava longo processo de execução, sobretudo para quem possuía pouco conhecimento das operações necessárias à edificação. O custo final era uma incógnita diante dos problemas que podiam surgir no decorrer do processo. Tinham, portanto, que depositar confiança no conhecimento e na "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

91. Michael Ball. "O desenvolvimento do capitalismo na provisão da habitação", p. 22.

e supervisores, os projetos mais arrojados acabavam por se situar à margem dessas 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 mais e mais especialistas que avaliavam as obras e assumiam a coordenação dos projetos de grandes edificações. Na condição de agentes dos proprietários, tais especialistas encarregavam-se de lidar com os "artesãos".

Conforme verificamos, a Companhia Construtora de Santos agia simultaneamente 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, como igrejas e 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 em seus horizontes.

Por outro lado, as construções por encomenda 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 entre os objetivos da Companhia Construtora estava o de anular o controle exercido pelos mestres de obras, que tinham se "arvorado projetistas e mentores dá evolução material da cidade", mais uma vez nas palavras de Simonsen. Assim, a empresa tinha a pretensão de dominar completamente o processo de produção das edificações.

As alterações nos métodos de produção da 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 Paulo César 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 por meio da utilização de materiais de construção industrializados e, sobretudo, pela organização de grandes empresas que retiravam dos canteiros de obras as decisões técnicas e econômicas.[92]

Nessa perspectiva, 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

92. Paulo Cesar Xavier Pereira. *Espaço, técnica e construção,* pp. 284-285.

a duplicação de tarefas, materiais e ferramentas. Atividades simples, efetuadas por "artistas", 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 tarefas tradicionais de cada ofício reduziriam a qualificação dos oficiais que atuavam como trabalhadores independentes.[93]

Não localizei registros que me permitissem aferir em detalhes a "racionalização" do processo de trabalho eventualmente levada a efeito pela CCS, mas os 43 quartéis, hospitais militares e outros edifícios construídos pela empresa para o Ministério da Guerra em 36 cidades, entre 1921 e 1924, empregando 52 engenheiros e 15 mil operários, foram mencionados como obras executadas segundo um novo padrão de organização do trabalho que "revolucionou a arquitetura e os métodos primitivos da arte de como construir".[94] 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".*[95]

93. Michael Ball. "O desenvolvimento do capitalismo na provisão da habitação", p. 23.

94. Armando de Arruda Pereira. *Construindo quartéis para o Exército*. São Paulo: Gráfica Paulista Editora, 1930, Arquivo Edgad Leuenroth.

95. Roberto Simonsen, relatório reproduzido por Pedro Ferraz do Amaral. "Trinta anos de atividades no campo da administração científica", *Revista IDORT*, XXX, maio-jun. 1961, *apud* Maria Antonieta M. Antonacci. "Institucionalizar ciência e tecnologia — em torno da fundação do IDORT (São Paulo, 1918-1931)". *Revista Brasileira de História*, 7 n. 14, mar.-ago. 1987, p. 60.

Sem modéstia, o próprio engenheiro lembraria mais tarde, em uma sessão realizada no Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT), que a Companhia Construtora de Santos 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". A Construtora teria feito "aplicação prática daqueles postulados pela ação de engenheiros que, mais tarde, militariam no IDORT".[96]

Os princípios professados por Frederick Taylor vinham sendo exaltados há muito pela *Revista Polytecnica* e foram introduzidos na cadeira de Tecnologia da Construção Civil a fim de apresentar um "método científico" para os problemas da construção.[97] 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, fundou a CCS e, já em 1915, deu início ao "seu papel de pioneiro e apóstolo do *scientific management* no Brasil", conforme revela o relatório da empresa, em 1916.[98] 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*

96. Roberto C. Simonsen. *Evolução industrial do Brasil e outros estudos*, pp. 117-118.

97. Paulo Cesar Xavier Pereira. *Espaço, técnica e construção*, pp. 253-255.

98. Fernando Teixeira da Silva e Maria Lucia C. Gitahy. "O movimento operário da construção civil santista durante a Primeira Guerra Mundial, 1914-1918", p. 97. Não cabe aqui desenvolver uma definição de taylorismo, bastando apenas considerá-lo sinteticamente como um sistema de princípios e práticas destinado ao aumento da produtividade, sem grandes inversões de capital em maquinários, baseando-se na simplificação (divisão e segmentação) das tarefas e individualização da força de trabalho, sendo a concepção do trabalho monopolizada por gerentes das empresas. Cf. Barbara Weinstein. *(Re)formação da classe trabalhadora no Brasil (1920-1964)*, pp. 22-23; David Montgomery. *The Fall of the House of Labor*, capítulo 5; Harry Braverman. *Trabalho e capital monopolista: a degradação do trabalho no século XX*. Rio de Janeiro: Zahar, 1981, especialmente capítulo 1.

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."[99]

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 sindicalizada.[100] 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. A situação privilegiada desfrutada pela empresa de Simonsen dava-lhe plenas condições para redefinir os termos do confronto entre os patrões, dispersos e sem unidade de ação, e a organização dos trabalhadores da construção civil.

99. Fernando Teixeira da Silva e Maria Lucia C. Gitahy. "O movimento operário da construção civil santista durante a Primeira Guerra Mundial, 1914-1918", p. 97. 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 racionalizadora para que possamos identificá-las com 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 taylo-ristas em empresas brasileiras, não nasceram com os métodos do Taylor nem eram privilégio destes. Adalberto Marson. "O taylorismo e seus artifícios". *In:* Ângela Maria Carneiro Araujo (org.). *Trabalho, cultura e cidadania.* São Paulo: Scritta, 1997. Neste sentido, "racionalização" será entendido aqui nos termos empregados por Barbara Weinstein: um conjunto de "estratégias para reorganização do trabalho, [...] de acordo com princípios que seus defensores consideravam 'científicos'. O que havia de comum a todas essas estratégias era a recusa aos métodos empíricos baseados na prática e na tradição, em favor de métodos desenvolvidos por especialistas, a partir de 'princípios científicos'", Barbara Weinstein. *(Re)formação da classe trabalhadora no Brasil (1920-1964),* pp. 22-23.

100. Michael Ball. "O desenvolvimento do capitalismo na provisão da habitação", p. 14.

Note-se que a greve dos canteiros, em 1913, foi vitoriosa em todas as pedreiras da cidade, exceto as de propriedade da Companhia Construtora, que reagiu com *lockout e* contratou fura-greves, registrando-se mortos, feridos, 75 operários presos e um processo forjado pela polícia para expulsar cinco dos supostos líderes do movimento.[101] 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.[102]

Esse conflito era o ensaio dramático dos problemas que os trabalhadores enfrentariam logo depois, sobretudo na conjuntura de baixa procura da força de trabalho durante a Primeira Guerra Mundial. Os trabalhos "de qualidade" empreendidos pela Companhia 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 a que estavam acostumados quando se relacionavam com os chamados "construtores de segunda classe". A fome de braços da Construtora, contudo, 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.

101. Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar*, p. 73.

102. Processo de Expulsão de Adolpho Antas, José Alves, Manoel Campos, Joaquim M. Pinto, Antonio Luiz Ramos e Manuel Fernandes. Arquivo Nacional, 1913, IJJ7, 160.

De qualquer forma, a altivez e a centralidade dos "artistas" no movimento operário começariam a ser fortemente abaladas a partir da 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 dos empregadores com os trabalhadores e seus sindicatos. Esses ensaios não lograram o êxito almejado logo em sua fase inicial de implantação. Todavia, associados às transformações pelas quais passaria a indústria da construção civil, começaram a ter desdobramentos impactantes e negativos na experiência de organização e mobilização dos trabalhadores nas décadas de 1920 e 1930.

2

REDEFININDO AS RELAÇÕES DE TRABALHO NO CANTEIRO DE OBRAS

Parte importante das iniciativas pioneiras de Roberto Simonsen no campo da "administração científica do trabalho" antecedeu a conjuntura de greves em diferentes cidades do país nos anos de 1917 a 1920. O *scientific management*, tão invocado nos relatórios da Companhia Construtora de Santos, foi a pedra angular do pensamento e da ação de Roberto Simonsen em suas tentativas de tratar a chamada "questão social" como um problema que não se resolveria com mera repressão policial. 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 Relatório da CCS 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" que, segundo ele, decorria dessas percepções antagônicas sobre tempo de trabalho e remuneração, 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".

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

Caberia ao "departamento técnico" da empresa 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 Construtora naqueles anos, apesar de Simonsen ter afirmado que sua empresa foi uma espécie de laboratório-piloto no país para a implementação prática dos "princípios científicos" da administração do trabalho.

Esses princípios já foram analisados por outros estudos,[2] mas 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 encontramos 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 levariam a adotar medidas sem as quais a "administração científica do trabalho" teria poucas condições de funcionar. Nesse sentido, não foi levada ainda em conta a provável influência da longa trajetória experimentada

2. Coraly Gará Caetano. *Desvendando mistérios: Roberto Simonsen e a luta de classes.* Tese de doutorado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1994; Barbara Weinstein. *(Re)formação da classe trabalhadora no Brasil (1920-1964).* São Paulo: Cortez, COAPH-IFAN, Universidade São Francisco, 2000.

pelos empresários do setor da construção dos Estados Unidos, que Simonsen provavelmente conhecia. Trata-se, basicamente, da eficaz política empresarial de estabelecer a *open shop*, ou seja, subtrair do processo e do mercado de trabalho o controle exercido pelos sindicatos e pelos empresários sindicalizados que, em grande escala, impunham restrições à produção por meio de contratos coletivos, *closed shop*, greves e boicotes.[3]

Cumpre verificar 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 para além dos próprios operários qualificados e sindicalizados. Em que medida tais iniciativas eram 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 de Roberto Simonsen? Em que contexto histórico muito particular foram escritos textos seminais como os da coletânea publicada no opúsculo *O trabalho moderno*, de Simonsen? Procurei examinar, então, os fatores 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 operários da construção.

3. As semelhanças de suas propostas com as de industriais estadunidenses não deixa muita dúvida de que ele estava, de fato, atualizado com o que se passava no norte do hemisfério. Cf. Sidney Fine. *Without Blare of Trumpets: Walter Drew, the National Erectors' Association, 1903-57.* Michigan: The University of Michigan Press, 1995.

Antes, porém, de examinar cada um desses aspectos, cabe explicitar a compreensão deste estudo quanto às estratégias elaboradas por Roberto Simonsen e seus seguidores. Barbara Weinstein, ao analisar as propostas racionalizadoras dos industriais a partir dos anos 1920, observou que alguns estudos se referiram aos esforços de Simonsen, sintetizados inicialmente no opúsculo *O trabalho moderno*, como uma reação à longa história de militância dos operários qualificados da construção civil de Santos e de sua luta pelo controle do mercado de trabalho. De acordo com tais estudos, como o setor da construção à época era menos propenso à mecanização, a forma de aumentar o controle sobre o processo de trabalho seria a simplificação das tarefas e a desqualificação da mão de obra, permitindo a rápida substituição dos trabalhadores especializados e combativos pelos não especializados.[4]

Além disso, em sentido mais amplo, uma das teses de Weinstein é a de que o controle social dos trabalhadores não foi o único e o mais importante objetivo das estratégias racionalizadoras dos industriais desde a Primeira Guerra Mundial. Simonsen teria apresentado uma visão que extrapolava as relações trabalhistas de sua empresa de construção em Santos. Em primeiro lugar, em seus escritos iniciais, ele se referia principalmente a engenheiros e administradores, e não a empresários ou patrões, de forma que pretendia se identificar mais como um técnico do que associar sua imagem

4. Barbara Weinstein. *(Re)formação da classe trabalhadora no Brasil (1920-1964)*, pp. 34-35.

à sua autoridade como empresário. Em segundo, Simonsen tinha plena clareza de que os projetos de racionalização seriam inócuos se limitados exclusivamente a uma única empresa. Terceiro, a relativa fraqueza do movimento operário tornava pouco provável que os empresários considerassem os métodos racionais como instrumentos para aplacar o poder dos operários qualificados.[5]

5. *Idem*, pp. 35-40.

Essas críticas e observações também podem se estender a este estudo. A ênfase assumida aqui está, sem dúvida, na política de controle social dos operários qualificados do ramo da construção. No entanto, concordo com Weinstein que o objetivo final de Simonsen fosse o de arrogar a si a competência técnica para elaborar políticas e programas públicos que viessem a formar uma sociedade industrial avançada e harmoniosa, com base em métodos de racionalização que ultrapassassem o âmbito dos locais de trabalho.

No entanto, o acento aqui nas estratégias de controle social de Simonsen justifica-se pelos seguintes motivos. Primeiro, como Weinstein admite, tal política de controle, se não foi a única nem a principal motivação dos métodos racionalizadores, existiu e foi uma "preocupação central". Segundo, meu objetivo é o de entender especificamente as mudanças sofridas pelo setor da construção civil e suas correspondências com as transformações operadas no âmbito da organização e mobilização dos trabalhadores daquele setor, o que

não se deu sem relação com as estratégias de controle social capitaneadas por Simonsen. Terceiro, se ampliarmos a pesquisa sobre os documentos produzidos diretamente por Simonsen ou pelas instituições por ele criadas em Santos no período em foco, muitos dos quais tinham por destinatários os demais construtores da cidade e não apenas engenheiros e administradores, verificaremos que ele comumente se referia a empresários e patrões, sobretudo os de pequeno e médio porte. Quarto, se o movimento operário, como um todo, apresentava fragilidade, é verdade que a história de militância dos operários qualificados da construção em Santos entrava na devida conta de Simonsen, e foi contra a renitência de suas bandeiras - embora não apenas por isso - que ele criou certas organizações locais para combater o "empirismo" reinante nos canteiros de obras.

Contudo, poderíamos supor, contrafatualmente e com alto grau de probabilidade, que estratégias racionalizadoras como as de Simonsen e de outros empresários não deixariam de impor-se, na prática ou no discurso, se não tivesse havido forte tradição de lutas dos "artistas" da construção de Santos. Todavia, como Weinstein adverte, os discursos racionalizadores, que na mesma época contagiavam industriais e engenheiros europeus, norte-americanos e soviéticos, eram adaptados de acordo com as concepções que se tinha aqui dos trabalhadores e da sociedade brasileira.[6] Se singularizarmos ainda mais as manifestações históricas de tais

6. *Idem, (Re)formação da classe trabalhadora no Brasil (1920-1964)*, p. 26.

discursos, veremos que Santos fornecia um contexto de relações entre capital e trabalho extremamente propício para Simonsen ensaiar projetos e estratégias capazes de ultrapassar tais relações, mas provavelmente incapazes de atingir qualquer universalização sem a existência de medidas, instituições e discursos de controle social dos trabalhadores.

O CENTRO DOS CONSTRUTORES E INDUSTRIAIS DE SANTOS[7]

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 realizadas antes mesmo da grande greve geral de 1917. Podemos identificá-las em meio a duas paralisações dos trabalhadores da construção civil santista durante a Primeira Guerra Mundial. Sua reconstituição 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 força policial com diferentes formas de mediação dos conflitos.

7. Com algumas alterações, este e os próximos dois itens encontram-se em Fernando Teixeira da Silva e Maria Lucia C. Gitahy. "O movimento operário da construção civil santista durante a Primeira Guerra Mundial, 1914-1918". *História Social*, 3, 1996, pp. 87-124.

Imagem 5. Roberto Simonsen, diretor da Companhia Construtora de Santos e apóstolo do *scientific management*.

Fonte: "Roberto Simonsen". *Pioneiros & Empreendedores: a saga do desenvolvimento no Brasil*. Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo, 2019. Disponível em: *https://pioneiros.fea.usp.br/roberto-simonsen/*. Acesso em: 02/01/2025.

Durante e após as manifestações grevistas de 1912 e 1913, o movimento operário sofreu intensa repressão. Muitos trabalhadores foram presos e expulsos do país, e as associações de classe foram fechadas, como a Federação Operária

Local de Santos, em setembro de 1914, depois de uma campanha contra a guerra e o aumento do custo de vida. Devido à repressão e à escassez de trabalho durante a conflagração mundial, militantes e trabalhadores de diversas categorias se espalharam por todo o país.[8]

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 "artistas" e serventes, mas todos os trabalhadores do setor. Com o objetivo de organizar as demais categorias da cidade, foram os principais animadores da refundação da Federação Operária Local de Santos. Distribuíram boletins e manifestos convocando assembleias para elaborar pautas de reivindicações e fortalecimento do movimento operário. Reabriram um curso de desenho e "estudo técnico-profissional" no sindicato e promoveram 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 de Ribeirão Pires. Comemoraram publicamente a data da conquista da jornada de oito horas e concitaram os trabalhadores a despertarem para a "revanche", para a luta "violenta, talvez".[9]

8. Edgar Rodrigues. *Nacionalismo e cultura social, 1913-1922*. Rio de Janeiro: Laemmert, s. d., pp. 60-92.

9. *A Tribuna*, 9,16, 21 e 23 jun.; 3 e 7 jul.; 12 e 6 set. 1916.

Em setembro, o Sindicato das Classes da Construção Civil e a Federação Operária Local de Santos enviaram aos mestres-empreiteiros um ofício reivindicando a observância da jornada de oito horas e o restabelecimento do pagamento no dia 5 de cada mês e da tabela mínima de salários. Segundo a Federação, vários mestres-empreiteiros reconheceram essas "exigências", mas alguns buscaram "negar a sua palavra ou assinatura já dadas".[10] 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.[11]

Entretanto, essa situação favorável foi bruscamente alterada com o movimento encetado na Companhia Construtora de Santos. Roberto Simonsen se recusou 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".*[12]

Em 31 de outubro, a construtora exigiu pela imprensa que 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

10. *A Tribuna*, 26 set. 1916; *Diário de Santos*, 10 set. 1916.

11. Cezar. "Breve resenha da história do movimento operário desta cidade desde 1904 até 1919". *Gazeta do Povo*, 30 jul. 1919.

12. *A Tribuna,* 3 mar. 1917.

de Simonsen, alguns construtores, reunidos no escritório dessa empresa, resolveram confeccionar “listas negras” e declararam

> *“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”.*[13]

Um texto divulgado na imprensa e assinado por “muitos operários” estranhou que três construtores fossem signatários da “declaração aberta pela Companhia Construtora”, rompendo assim com a assinatura do acordo que já haviam firmado com o sindicato.[14]

Além desse golpe contra um movimento com perspectivas de êxito, a Construtora de Simonsen 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”, houve prisões e foi aberto “rigoroso inquérito”, além de um processo-crime contra Manoel Perdigão, Abel Moraes e Genaro Barros, pedreiro-frentista da Companhia Construtora, todos acusados de agredir dois fura-greves com coronhadas de revólver e de atentar contra as obras empreitadas pelo engenheiro Maurílio Porto.[15]

13. *A Tribuna*, 31 out. 1916.

14. *Diário de Santos*, 1º nov. 1916.

15. Processo-crime contra Genaro Barros, Abel Moraes e Manoel Perdigão. 1916. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Tribunal do Júri da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal, caixa 30, nº 195.

A greve estava terminada e irremediavelmente perdida.[16] A Companhia Construtora, tal como havia feito em suas pedreiras quando da greve dos canteiros, em 1913, renunciou a qualquer tipo de negociação, utilizou fura-greves e recorreu à repressão policial. Impôs ainda um novo obstáculo à greve: os trabalhadores tinham de enfrentar agora a liderança da Construtora no campo patronal, fazendo com que muitos empregadores abandonassem qualquer acordo individual e previamente estabelecido com o sindicato e com a Federação Operária Local de Santos, rompendo com um tradicional padrão de relacionamento entre operários e patrões. Esse pacto entre os construtores deu origem a uma instituição que exerceria efeitos danosos sobre os operários do setor nos anos seguintes e nas décadas de 1920 e 1930. Reunidos no escritório da Companhia Construtora, "solidamente unidos contra o movimento subversivo", os empresários decidiram 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*

16. Cezar. "Breve resenha da história do movimento operário desta cidade desde 1904 até 1919"; *A Tribuna*, 3 nov. 1916, e *Diário de Santos*, 4 nov. 1916.

> *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."*[17]

17. *A Tribuna*, 18 jan. 1918.

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 CCIS certamente não era a única agremiação patronal em 1916 no país, podemos admitir que se tratava de uma instituição avançada para os padrões da época, particularmente no setor da construção. 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".[18] 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 deveria, antes de mais nada, enfrentar de maneira articulada uma das bases de sustentação da organização e mobilização dos trabalhadores qualificados da construção civil, ou seja, o

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

controle do mercado de trabalho que os sindicatos haviam exercido antes da guerra e poderiam voltar a exercer em circunstâncias mais favoráveis. Com tal objetivo, em sua primeira assembleia, em 5 de janeiro de 1917, o CCIS aprovou os estatutos que regeriam a vida da entidade, estabelecendo uma contribuição pecuniária proporcional ao número de operários empregados pelas firmas associadas à organização. A primeira atividade encetada por ela foi elaborar um cadastro de operários. Cumpre assinalar que o registro deveria ser 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. Foram-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 da *closed shop*" e uma medida visando eliminar dos canteiros de obras os operários "indesejáveis"?[19] A iniciativa atingia, sobretudo, o grupo tradicionalmente mais combativo e um dos principais organizadores do movimento operário santista, pois a maior parte dos cadastrados era, de fato, composta por "artistas" (pedreiros, carpinteiros e pintores).[20] Podemos supor que, dos 849 operários, a grande maioria fosse empregada da Companhia

19. Fernando Teixeira da Silva e Maria Lucia C. Gitahy, "O movimento operário da construção civil santista durante a Primeira Guerra Mundial, 1914-1918", p. 120.

20. 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.

Construtora de Santos, constrangida pela empresa a preencher o cadastro. Esse expediente de controle 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 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.[21]

É provável que o cadastro exigido pelo Centro dos Construtores tenha se inspirado em uma prática de seleção da mão de obra que vinha sendo adotada pela CCS de Simonsen, 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.[22] Tal "coincidência" de um mesmo ator social trabalhando na empresa e na polícia facilitava a abertura de inquéritos que logo davam ensejo a processos judiciais claramente forjados contra trabalhadores e lideranças "indesejáveis", como veremos amplamente.

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 aos fatos ocorridos no dia 3 de outubro nas mencionadas obras

21. Marcos Alberto Horta Lima. *Os industriais têxteis paulistas nos anos 20: aspectos da sua atuação política*. Dissertação de mestrado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1992, pp. 12-25.

22. Coraly Gará Caetano. *Desvendando mistérios,* p. 30.

empreitadas pelo engenheiro Maurílio Porto, que mais tarde seria presidente do Centro. Todavia, 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 passaram a empregar uma linguagem agressiva, referindo-se a "revanche" e a uma "luta violenta, talvez". Entretanto, os grevistas estavam mais inclinados a combater a ação dos seus colegas refratários à adesão ao movimento do que a atentar contra a propriedade. O processo judicial revela ainda que, na falta de identificação dos agressores, a polícia podia acusar quem quer que fosse de sua lista de militantes conhecidos ou fichados. Manoel Perdigão já era então um destacado militante anarquista.[23] Abel Moraes, empregado da Companhia Construtora de Santos, certamente passara pelo processo de contratação da mão de obra da empresa, sob a responsabilidade do delegado Bias Bueno.

De certo, 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, no entanto, não a abandonou. Ao contrário, se não eram um fim em si mesmo, o controle e a vigilância policiais eram ao menos utilizados como meio para a consecução

23. Manuel Perdigão frequentou 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 Vieiras e tantos outros. Luciano Justo. "Vida operária. Manoel Perdigão". *Praça de Santos*, 9 abr. 1928.

dos mesmos objetivos para os quais Roberto Simonsen buscava empregar métodos apresentados como mais brandos. Não era por outra razão que os operários associavam o cadastro obrigatório no Centro dos Construtores com perseguição e, portanto, não surpreende a afirmação de Simonsen de que o registro

> *"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".*[24]

Começaria-se, então, a ensaiar outras tentativas para superar tais dificuldades. Confrontar abertamente os trabalhadores tinha limites, de modo que os empregadores passaram a utilizar argumentos e instrumentos mais conciliatórios para que seus empregados se cadastrassem "voluntariamente" no Centro dos Construtores.

24. Roberto Simonsen. "Centro dos Construtores e Industriais de Santos". *A Tribuna*, 19 jul. 1917.

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 sobre a necessidade de "retomada das aulas interrompidas" e a criação do jornal *A Obra,* reuniram-se em várias assembleias e fundaram a União Geral dos Trabalhadores.[25] Durante a greve geral deflagrada em

25. *A Tribuna*; 1º jan., 13 abr., 7 e 13 jul. 1917.

São Paulo, os trabalhadores da construção civil lideraram o movimento de solidariedade. A União encaminhou moção de apoio ao Comitê de Defesa Proletária, indicando a possibilidade de greve geral em Santos, e realizou passeatas, assembleias e comícios, nos quais Manoel Perdigão incitava os trabalhadores à greve.[26]

O movimento foi parcial em Santos[27] e a única greve a contar com organização prévia e alguma eficácia foi a dos operários da construção. No dia 16 de julho, eles paralisaram as obras na cidade e encaminharam aos construtores a seguinte pauta de reivindicações: 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 tarefas pesadas; manutenção da jornada de oito horas; controle dos preços dos gêneros de primeira necessidade por ação dos "poderes competentes"; libertação dos grevistas presos e abolição do cartão de identidade (o mencionado cadastramento) exigido pelo Centro dos Construtores e Industriais de Santos. A União Geral dos Trabalhadores solicitava ainda que os "construtores e industriais" respondessem pela imprensa aos pedidos formulados.[28]

26. *A Tarde,* 11 jul. 1917; *A Tribuna*, 13, 14 e 15 jul. 1917; *A Plebe*, 21 jul. 1917; Christina da Silva R. Lopreato. *O espírito da revolta: a greve geral anarquista de 1917*. Tese de doutorado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1996, p. 142

27. Cf. capítulo 5.

28. *Diário de Santos,* 17 jul. 1917; *A Tarde*, 18 jul. 1917; *A Tribuna*, 17 jul. 1917.

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 maior intensidade, o CCIS lançou um apelo aos operários, assinado por Roberto Simonsen, tentando sensibilizá-los quanto à situação precária do mercado de trabalho. O Centro chamava a atenção para que não fosse confundida a condição da indústria da construção com a de outras "que tiveram seus produtos altamente valorizados com a guerra". Uma greve nessas circunstâncias só faria piorar a situação dos construtores e, consequentemente, a dos operários. Simonsen estranhava 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 [de identidade] 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."*[29]

29. *A Tribuna*, 19 jul. 1917.

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, que teria sido inspirada em sua congênere da Grã-Bretanha,

> *"onde tão bons serviços hão prestado, reduzindo ao mínimo possível as manifestações paredistas do operariado britânico".*[30]

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 e de escolas profissionais e cooperativas. Simonsen pretendia mostrar que, apesar de a Câmara ser inicialmente amparada pelo CCIS, este "daria uma demonstração cabal de que não teme a criação de um grêmio de verdadeiros operários".

Se, por um lado, a Câmara era uma instituição visivelmente antissindical, por outro não deixava de oferecer aos trabalhadores alguma forma de representação e algum tipo de ação coletiva visando *"conciliar"* os embates entre patrões em empregados. Segundo seu regulamento, a Câmara seria formada pelos representantes dos operários das empresas filiadas ao Centro dos Construtores. 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

30. *A Tribuna*, 22 jul. 1917. Tal referência à Inglaterra talvez faça algum sentido. O presidente da norte-americana Nacional 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 da *open shop* durante o esforço de guerra. Sidney Fine. *Without Blare of Trumpets*, p. 121.

locais por ela determinados". Seu funcionamento seria na sede da entidade, 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."*[31]

Entretanto, a proposta patronal foi imediatamente rejeitada pela União Geral dos Trabalhadores.[32] Apesar disso, os construtores mantiveram-se firmes em seus propósitos e irredutíveis quanto ao estabelecimento de um acordo com o sindicato e a União. Segundo *A Tribuna*, as propostas do Centro dos Construtores teriam repercutido favoravelmente entre os grevistas que, "voluntariamente", retornaram ao trabalho, "como se deu com a Companhia Construtora de Santos".[33] Porém, o retorno ao trabalho parece ter sido obra da repressão. *A Plebe* afirmou terem sido presos quatro operários

31. *A Tribuna*, 20 jul. 1917.

32. *Diário de Santos*, 21 jul. 1917.

33. *A Tribuna*, 21 jul. 1917.

da empresa de Simonsen. O jornal local *A Tarde*, favorável ao movimento, denunciou a ação da polícia, que prendia grevistas "a torto e a direito", entre eles o visado Manoel Perdigão, preso junto com Manoel dos Santos em um quarto de hotel. Contra eles foi aberto um processo de expulsão do território nacional.[34] Contra três operários portugueses foi instaurado inquérito e o Tribunal do Júri condenou-os à prisão por terem agredido fura-greves e um construtor.[35] A União Geral dos Trabalhadores lançou ainda um manifesto contra o "barbarismo policial", em virtude do espancamento de trabalhadores à espera de um "comício habitual". Diante da situação, o movimento chegava ao fim, sem qualquer acordo formalizado. Os canteiros, que também haviam entrado em greve, resolveram encerrar a greve,

> *"desistindo de todas as suas pretensões, com a condição, porém, de serem postos em liberdade os seus colegas que se encontram presos".*[36]

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.[37] A crise no setor não foi suficiente para aplacar seus movimentos. Em Santos, porém, a ação concertada dos empresários do ramo foi o fator decisivo para a derrota de ambas as

34. *A Plebe,* 21 jul. 1917; *A Tarde*, 21 jul. 1917.

35. Processo-crime contra José da Silva, Antônio do Carmo e Augusto Duarte. 1917. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Tribunal do Júri da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal, caixa 30, nº 303.

36. *A Tarde*, 17 e 18 jul. 1917; *A Tribuna*, 24 jul. 1917.

37. Adhemar Lourenço da Silva Junior. "Contribuição a uma 'história dos de baixo' do sindicato". *Estudos Ibero-Americanos*, XXI n. 1, jun. 1995, pp. 62-83.

greves analisadas. Em 1916 e 1917, os operários da construção civil defrontaram-se com duas novas instituições: 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 então a ser apresentado não como medida de perseguição contra os "maus operários", ao contrário: destinar-se-ia à concessão de uma série de benefícios, 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 dos Construtores certas demandas que privilegiavam outras instituições e interlocutores. Afinal, os trabalhadores reivindicavam a ação do governo na fiscalização e no controle dos gêneros de primeira necessidade e sempre se mantiveram 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".[38]

A Câmara tinha ainda por objetivo a eliminação do controle sindical 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 os conflitos. Assim, os construtores pretendiam que os trabalhadores deixassem de recorrer aos sindicatos e apelassem para a Câmara,

38. Fernando Teixeira da Silva e Maria Lucia C. Gitahy. "O movimento operário da construção civil santista durante a Primeira Guerra Mundial, 1914-1918", p. 120.

> *"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."*[39]

39. *A Tribuna,* 21 jul. 1917.

Simonsen, entretanto, ao contrário da maior parte dos empresários à 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 de proceder" quanto às modalidades de pagamento da força de trabalho. Enquanto os operários se pautavam 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".[40] 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 determinado *quantum* de produção.

40. Roberto Simonsen. "Pela administração científica". *O trabalho moderno*. São Paulo: s. ed., 1919; Heitor F. Lima. *Três industrialistas brasileiros*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976, pp. 158-159.

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",[41] 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 consciente - oriunda do conhecimento exato que tem o operário da natureza do seu trabalho e da certeza do justo reconhecimento de seus esforços".*[42]

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",[43] ou seja, uma espécie de Justiça do Trabalho *avant la lettre*. Porém, 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".[44] Segundo ele, em tom quase profético,

41. Centro dos Construtores e Industriais de Santos. "Manifesto ao operariado sobre a criação da Câmara de Trabalho". *A Tribuna*, 10 nov. 1917.

42. Roberto Simonsen. "Pelo trabalho organizado". *O trabalho moderno*. São Paulo: s. ed., 1919, p. 10.

43. A vida de Roberto Simonsen. Texto datilografado pertencente à Biblioteca Roberto Simonsen, Catálogo Coletivo de Livros e Periódicos, s. l., s. d., p. 12.

44. *John D. French. O ABC dos operários*, p. 72. Sobre a mudança de posição de Simonsen nos anos 1930 quanto à intervenção do Estado nas relações de trabalho, cf. Barbara Weinstein. *(Re)formação da classe trabalhadora no Brasil (1920-1964)*, capítulos 2 e 3.

> *"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."*[45]

Nesse 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".[46] Simonsen apontava então soluções "por vias econômicas".[47] 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".[48] Desse modo, o círculo das iniciativas ia se fechando:

> *"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 'nação' por um*

45. Roberto Simonsen. *O trabalho moderno.*

46. Heitor F. Lima. *Mauá e Simonsen. Dois pioneiros do desenvolvimento*. São Paulo: EDAGLIT, 1963, p. 40.

47. Roberto Simonsen. "Pela administração científica".

48. *Idem. O trabalho moderno,* p. 40.

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."[49]

PATRIÓTICOS ENSAIOS PATRONAIS EM CLIMA DE GUERRA

O momento propício para o arremate das iniciativas até aqui apresentadas deu-se 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 grupos de populares que passaram a destruir casas comerciais alemãs. Os manifestantes foram cercados pela polícia que, "num gesto de ira sanguinolenta", matou o *chauffeur* Eugenio Henrique, português, de 27 anos.[50] Intrépido defensor da polícia, da ordem, da lei e contra qualquer atentado à propriedade privada, o jornal *A Tribuna,* tomado de furor patriótico, reagiu desta vez violentamente contra a repressão policial, descreveu o acontecimentos com tintas fortes e afirmou tratar-se de uma "revanche que a justiça da causa torna sagrada e prescinde das leis para agir".

49. Fernando Teixeira da Silva e Maria Lucia C. Gitahy. "O movimento operário da construção civil santista durante a Primeira Guerra Mundial, 1914-1918", pp. 111-112.

50. *A Tribuna,* 4 nov. 1917. Para uma descrição detalhada do "motim", cf. Fernando Teixeira da Silva e Maria Lucia C. Gitahy. "O movimento operário da construção civil santista durante a Primeira Guerra Mundial, 1914-1918".

Simonsen também não ficou indiferente: dois dias depois, sua empresa 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.[51] Dias depois, o Centro dos Construtores enviou aos presidentes da República e do estado de São Paulo 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". Propunha facilitar o ingresso de operários no Exército, sensibilizar as empresas a produzirem para "fins de guerra", organizar cadastros de trabalhadores cujas profissões fossem úteis às indústrias de guerra, promover "imediata instalação da Câmara do Trabalho" criada pelo Centro e, por fim, empregar "medidas excepcionais na organização do trabalho [...], visando o barateamento e a intensificação da produção".[52]

No mesmo dia, o Centro 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 reafirmava que a Câmara não era instrumento de "pressão ou de tolhimento à liberdade de manifestação por parte dos operários", mas "uma velha e legítima aspiração" que estes

51. *A Tribuna*, 7 nov. 1917.

52. *A Tribuna*, 10 nov. 1917.

deveriam receber “com a máxima boa vontade”; assim, estariam prestando à pátria e a si mesmos “uma enorme série de serviços e benefícios”. A fim de alcançar tal objetivo, os trabalhadores foram convidados a comparecer às eleições de seus representantes na Câmara do Trabalho. O CCIS 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

> *“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”.*[53]

A União Geral dos Trabalhadores, contudo, 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 para os riscos da proposta de Simonsen em razão da desproporcionalidade de representantes operários entre as diversas firmas associadas ao Centro. A União pretendia transformar em denúncia a estratégia de

53. *A Tribuna*, 10 nov. 1917.

Simonsen, uma vez que, de acordo com as regras de 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,

> *"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".*[54]

Apesar de tais alertas, realizou-se a pretendida votação no Centro dos Construtores, mas a Câmara de Trabalho não foi efetivamente instalada. Conforme havia prognosticado a União Geral dos Trabalhadores, o problema cingia-se à desproporcional quantidade de representantes da Companhia Construtora em relação às demais empresas filiadas ao Centro. Ao contrário de os trabalhadores caírem na "esparrela" e de os empreiteiros deixarem-se "ir na lábia do insinuante" Simonsen, as evidências indicam algo bastante diferente. Primeiro, grande parte dos operários-eleitores era empregada da construtora, que os obrigava a participar da eleição. Segundo, outros construtores rejeitaram que uma única empresa viesse a decidir quase sozinha 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 confirma as suspeitas da União Geral dos Trabalhadores. Segundo ele,

54. "União Geral dos Trabalhadores de Santos". *Diário de Santos*, 21 jul. 1917.

> *"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*."*[55] *[ênfases minhas]*

55. *A Tribuna*, 10 jan. 1917.

Como o próprio Centro dos Construtores passava por dificuldades, 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. Assim, a pretendida unidade de ação entre os construtores esbarrava em obstáculos que podem ser atribuídos a dois fatores. Primeiro, houve recusa por parte de vários trabalhadores de participar de instituições cuja estrutura e funcionamento eram definidos pelos grandes construtores. Segundo, exerceram papel destacado as reservas e desconfianças de muitos pequenos construtores que,

possuindo menor número de empregados, teriam chances reduzidas para se fazer ouvir na Câmara de Trabalho. A unidade patronal, então, ficaria circunscrita quase que tão somente às determinações e iniciativas de uma só empresa do setor. 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* dependia, 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.[56] Observe-se que, segundo a imprensa, em 1920 havia na cidade de cerca de 50 construtores, metade dos quais pertencia ao Centro dos Construtores. De fato, quando de uma greve dos trabalhadores da construção civil, a entidade publicou um "manifesto aos operários" que contava com 23 assinaturas, o que demonstra que, quatro anos depois de formada a entidade, muitos construtores permaneciam refratários ou indiferentes a ela.[57] 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 de enfrentar uma categoria que voltava a desempenhar

56. Fernando Teixeira da Silva e Maria Lucia C. Gitahy. "O movimento operário da construção civil santista durante a Primeira Guerra Mundial, 1914-1918", p. 120.

57. *Gazeta do Povo*, 16 e 23 abr. 1920.

seu papel de principal animadora do movimento operário santista. O antissindicalismo proposto por Roberto Simonsen precisaria ser temporariamente suspenso.

"A LEI 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 da cidade. Contudo, apesar de formarem a categoria historicamente mais bem organizada de Santos, durante a onda grevista de 1919 esses trabalhadores foram os únicos a não deflagrar qualquer 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, ainda sofria os abalos causados pela crise mundial.

O momento não era mesmo propício à deflagração de um movimento grevista da categoria. Parece ter sofrido reformulações a tese libertária da greve como "ginástica revolucionária", segundo a qual, independentemente dos ventos desfavoráveis de uma dada conjuntura, uma greve malograda seria sempre um aprendizado, um exercício rumo à emancipação futura. Um militante da construção civil e defensor histórico do sindicalismo revolucionário avaliou em

meados de 1919 que a greve da sua categoria, ocorrida em junho de 1917, havia sido derrotada por carecer de suficiente preparação, porque naquele momento "a classe não tinha em sua maioria vontade de lutas, atendendo à grave crise de trabalho".[58] Pouco depois, ele daria um conselho tão cauteloso aos trabalhadores que poderíamos supô-lo um autêntico reformista. Concitava-os à ponderação, não entrando em lutas "sem sólida organização", acrescentando ainda que a greve é "faca de dois gumes: tanto pode ferir quem a empunha, como quem é visado pelo golpe". Assim, a greve deveria ser utilizada somente depois de "esgotados os meios mais suasórios".[59] Essas ponderações podem ter surtido efeito entre os operários do setor de edificações da construção civil, sobretudo porque ainda se notava a "crise de trabalho" no setor. Assim, seus militantes parecem ter preferido despender seus esforços no desenvolvimento de uma "pujante organização" não só da sua própria categoria, mas de todos os trabalhadores de Santos.

Em 1920, 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, assim como os únicos a saírem inteiramente vitoriosos e fortalecidos do 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

58. Cezar. "Breve resenha do movimento operário desta cidade, desde 1904 a 1919", *Gazeta do Povo*, 30 jul. 1919.

59. Cezar. "Breve resenha do movimento operário desta cidade, desde 1904 a 1919", *Gazeta do Povo*, 1º ago. 1919.

e da mobilização coletivas, quando o movimento operário local se encontrava profundamente abatido pela repressão. Se o ambiente político se revelava pouco favorável à ação dos trabalhadores, a conjuntura econômica desfrutada pelo setor lhes parecia propícia. O ajuste de contas não tinha apenas a conjuntura de guerra como alvo; era preciso reverter 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.[60] 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 mil e 500 réis a 8 mil réis por dia, durante a crise mundial seu salário variou entre 5 mil e 6 mil e 500 réis, enquanto dobravam os preços dos gêneros de primeira necessidade. A União de Artes e Ofícios reivindicou então a seguinte tabela salarial: 8 mil réis para oficiais, pintores, pedreiros e carpinteiros; 5 mil e 500 réis para serventes adultos; 4 mil para serventes menores; passagem de bonde quando o serviço fosse realizado fora do perímetro urbano; e pagamento dobrado nos serviços extraordinários.[61] No dia 9 de março, o sindicato enviou um ofício com essas reivindicações para três construtores, dando-lhes

60. *Gazeta do Povo*, 28 fev. e 1º mar. 1920.

61. *Gazeta do Povo*, 7 abr. 1920.

48 horas para que respondessem “com a firma devidamente reconhecida”. Como não responderam, as obras foram paralisadas de acordo com a tradicional tática da categoria de realizar “greves parciais”. Ou seja, suspendiam o trabalho apenas em algumas obras a cargo de construtores que não suportariam ver suas obras paradas enquanto as de outros prosseguiam, o que fomentava rivalidades e consequente enfraquecimento por parte dos afetados pelo movimento.

A convite do CCIS, que congregava 23 dos cerca de 50 empregadores locais, dois representantes dos grevistas reuniram-se no dia 18 com a diretoria da entidade. Ao contrário do período da guerra, quando era liderado pelo industrial Roberto Simonsen, pela primeira vez o Centro 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 assembleia 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. Com a negociação em curso e a “conveniente atenção ao ofício” dada por um dos construtores, no dia 20 foi determinada a volta ao trabalho.[62]

Entretanto, no final de março, o CCIS rejeitou também o aumento salarial pretendido. Como retaliação, em 6 de abril, os trabalhadores decretaram greve contra outros três

62. *A Tribuna*, 9 abr. 1920; *Gazeta do Povo*, 19 e 20 mar. 1920.

construtores, "sem comunicação alguma". O momento não podia ser mais promissor, pois "havia trabalho em abundância e falta de trabalhador",[63] 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".*[64]

O fato é que essa "lei econômica" não era infalível para os construtores naquela conjuntura, que afetava de maneira distinta de acordo com os prazos contratuais para a conclusão das obras. Se alcançaram 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 muito desemprego), em 1920 os construtores não encontraram a mesma facilidade.

Passados dez dias de greve, 23 construtores ameaçaram decretar *lockout* por tempo indeterminado e não entabular negociação com os grevistas. Mas, conforme indagava a *Gazeta do Povo*, será que 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"?*[65]

63. *A Tribuna*, 9 abr. 1920; *Gazeta do Povo*, 12 abr. 1920.

64. *A Tribuna*, 8 abr. 1920.

65. *A Tribuna,* 16 abr. 1920; *Gazeta do Povo*, 15 abr. 1920.

Inicialmente, sim. No dia 20 de abril, decretaram *lockout* e prisões foram efetuadas pela polícia, mas logo o Centro recuou. Se antes havia decidido prolongar o *lockout* por tempo indeterminado e se disposto a não negociar com os grevistas, a entidade autorizou os construtores a pagarem a tabela mínima de salários, tal como fora reivindicada, e no dia 25 o *lockout* chegava ao fim.[66] A União de Artes, Ofícios e Anexos exultou: "foi uma vitória completa para o operariado santista, ante o fracasso completo dos construtores". Em protesto ao *lockout* e reivindicando o pagamento dos dias parados nos estabelecimentos fechados por decisão dos patrões, muitos operários recusaram-se a retomar o trabalho. O prefeito apresentou-se como mediador do conflito, mas o sindicato faria valer os princípios da ação direta. Agradeceu por sua "valiosa coadjuvação", esclarecendo que "a presente questão não precisa de intermediário". Por fim, a União ameaçou com uma greve geral em todas as obras da cidade.[67]

Após quase um mês de greve, no dia 2 de maio o Centro dos Construtores concordou em satisfazer inteiramente a reivindicação dos operários, aproximando seus salários aos níveis existentes em 1912 e 1913.[68] Assim, além de vitoriosa, a greve forçou o Centro a reconhecer o sindicato como interlocutor para entabular negociação com os patrões, sem o submeter a uma eventual Câmara de Trabalho. Embalados pela vitória do movimento e considerando-se como "vanguardeiros" locais, os "artistas" da construção impuseram-se a "missão"

66. *A Tribuna*, 22 abr. 1920; *Gazeta do Povo*, 20, 21, 23 e 24 abr. 1920.

67. *A Tribuna,* 25 e 26 abr. 1920.

68. *Gazeta do Povo*, 4 e 5 maio 1920.

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. A repressão foi brutal, valendo-se especialmente da acusação de que militantes anarquistas da construção civil e do porto teriam sido responsáveis por explosões de dinamites em três casas na cidade.[69] Conforme lembraria mais tarde um militante comunista,

> *"em Santos não houve ainda organização que fosse o espantalho da polícia, como a Construção Civil. Por ser precisamente o espantalho, tinha que ser também o bode expiatório de tudo o que acontecesse".*[70]

Após essa greve, a categoria não mais restituiria a aura de glórias que a havia dignificado nas primeiras duas décadas do século XX.

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

70. *Praça de Santos*, 25 jan. 1928.

A "DÉCADA DE OURO" DA CONSTRUÇÃO CIVIL

Em 1935, relatórios policiais do Departamento de Ordem Política e Social (DEOPS) eram 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 Brasil do final dos anos 1920 a meados da década de 1930, esteve entre os principais alvos da polícia, logo depois da repressão desencadeada

contra a Aliança Nacional Libertadora e os movimentos insurrecionais de novembro de 1935.[71] No entanto, a despeito da capacidade organizativa e de mobilização levada a efeito por diversos militantes, nas décadas de 1920 e 1930 os "artistas" do setor perderam definitivamente a centralidade do movimento operário local. Ao lado de conjunturas repressivas e de compressão do mercado de trabalho, a reversão de suas tradicionais vantagens 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 CCIS, 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 não são claramente evidentes na documentação pesquisada, mas emergem em conjunturas de mobilização dos trabalhadores, de expansão e crise do setor, sendo necessário acompanharmos tais conjunturas.

O ano de 1923 foi promissor para as edificações na cidade, pois 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".[72] O momento era promissor à reorganização dos

71. Prontuário do Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil de Santos. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, nº 316. Para mais detalhes, cf. capítulo 9.

72. *Gazeta do Povo,* 11 out. 1923

trabalhadores e, assim, eles retomaram a União de Artes, Ofícios e Anexos, voltaram a implantar delegados nas obras, serrarias, marcenarias e oficinas e confeccionaram novas cadernetas aos associados, buscando reinstituir a *closed shop*. Os ventos sopravam favoráveis: em menos de um mês de negociação com o Centro dos Construtores e Industriais de Santos, os trabalhadores conquistaram aumento salarial, sem que precisassem recorrer à greve.[73]

73. *Gazeta do Povo*, 1º ago. 1923 e *Comércio de Santos*, 25 jul. e 11 ago. 1923.

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 serviços extraordinários e permissão para que os cobradores da União pudessem entrar nas obras e oficinas para efetuar cobranças e distribuir boletins e convites do sindicato. Depois de cinco assembleias, 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 estendeu-se à Casa Bittencourt, cujo proprietário era o presidente da entidade patronal, Polidoro Bittencourt. No décimo dia de greve, os operários declararam terminada a greve após um acordo entre o sindicato e o Centro, obtendo aumento salarial e abolição dos extraordinários.[74]

74. *Gazeta do Povo*, 26 jan. e 8 fev. 1924; *Comércio de Santos*, 29 jan. 6, 12 e 15 fev. 1924; *A Plebe*, 1º mar. 1924.

Essa greve demonstra algum potencial agressivo por parte dos operários, forçando o CCIS a negociar com o sindicato. Porém, 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 Centro dos Construtores 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!".*[75]

Tal situação não reverteu favoravelmente aos operários, tanto que em 1926 o Centro teria rebaixado os salários em 20%.[76] Nesse mesmo ano, segundo as estimativas do PCB local, de 5.040 operários da categoria, apenas 310 encontravam-se filiados ao seu sindicato.[77]

Muitos construtores pareciam gozar de uma situação bastante cômoda não apenas no mercado, mas também para efetivar medidas anteriormente gestadas e lançadas por Simonsen. Se no final da guerra verificamos o esvaziamento do CCIS e o cadastro de apenas 849 operários, muitos empregados da Companhia Construtora, em 1923 o montante de cadastrados era surpreendente: 15.849 trabalhadores.

75. *Gazeta do Povo*, 17 set. 1930.

76. Spartacus. "Os trabalhadores da construção civil precisam ouvir a palavra de organização de sua vanguarda". *Praça de Santos*, 28 jan. 1929.

77. João Freire de Oliveira. "A situação sindical em Santos". *O Solidário*, 25 fev. 1926.

O elevado número dos registrados no Centro não contava apenas com os trabalhadores da construção, pois passaram a se associar a ele também os empresários do comércio.

Um dos objetivos que levou Simonsen a propor a criação da Câmara de Trabalho, em 1917, foi se concretizando anos depois. Em 1923, o Centro dos Construtores contava com 1.343 famílias registradas em sua Caixa Beneficente, dispondo de

> *"um bem montado gabinete médico para facilitar curativos e tratamentos aos operários vitimados de acidentes de trabalho".*

Os operários filiados foram inscritos em uma "companhia de seguros de absoluta confiança" e o Centro prometia criar escolas de aprendizes profissionais.[78] Ao lado dessas medidas de "proteção ao trabalhador", a entidade mantinha a finalidade de "reunir informações e coligir dados que possam interessar às classes".[79] Assim, o cadastro de milhares de operários era a tradução fiel do propósito de proceder à triagem dos 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 a *closed shop*, não poucos trabalhadores inscreveram-se no Centro, pois esta seria sua única alternativa de acesso

78. *A Tribuna,* 11 e 30 jan., 26 mar. 1923; *Gazeta do Povo*, 22 ago. 1923.

79. *A Tribuna,* 26 mar. 1923.

ao mercado de trabalho, contando ainda com os benefícios materiais oferecidos pelo Centro, contra os quais o sindicato não estava em condições de rivalizar.

É emblemático do sucesso do CCIS o fato de que um histórico militante do sindicalismo revolucionário, o operário Luiz Lascalla, tornar-se-ia no final dos anos 1920 não apenas um destacado construtor em Santos, mas também presidente dessa entidade patronal. Sua trajetória revela tanto a capacidade do Centro de absorver em suas hostes antigas lideranças operárias, que, por muito tempo, resistiram às suas investidas antissindicais e antioperárias, quanto uma relativa mobilidade social no interior da indústria da construção civil.[80]

Durante a década de 1920, muitos empregadores passaram a adotar técnicas "modernas" de administração de pessoal que ofereciam 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,[81] a Companhia Construtora de Santos gozava de folgada condição para implementar uma política em torno da qual Simonsen parece ter-se inspirado, o *welfare privacy* norte-americano: a adoção de medidas de benefício social como tradução de uma tradicional política antissindical e contrária à intervenção do Estado nas relações de trabalho.[82] A empresa criou um Fundo de Pensões e de Assistência aos Trabalhadores,

80. Agradeço a Maria Lucia C. Gitahy por essa observação.

81. *A Tribuna,* 26 mar. 1924.

82. Sobre o *welfare privacy* na construção civil desde o início dos anos 1910 nos Estados Unidos, cf. Sidney Fine. *Without Blare of Trumpets*. Sobre o *welfarism* na General Electric na década de 1920, quando a empresa criou mecanismos de representação e participação dos trabalhadores, sociedades de benefícios mútuos, planos de pensão e clubes esportivos, cf. David Montgomery. *The Fall of the House of Labor*. Cambridge: Cambridge University Press, 1995, pp. 454-457.

além do Centro Musical e Recreativo, que se orgulhava de haver composto o hino "Companhia Construtora de Santos".[83] 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 iniciativas de incentivo: contratação de empregados por vínculo familiar; sistema de pagamentos extras de salário e de bonificação para antigos trabalhadores, bem como aos que tivessem filhos menores e aos valorizados produtivos; concessão de alojamentos a determinados operários e supervisores; subsídios a clubes esportivos dos trabalhadores; organização de atividades escolares e recreativas; criação de cooperativas para fornecimento de gêneros alimentícios a preços reduzidos.[84]

Ao longo dos anos 1920, a CCS se ufanava de ser uma empresa que pagava "remuneradores salários em dia" e frequentemente recebia pedidos de emprego na medida em que seus operários podiam "fazer carreira e ali ficar por longo tempo". Essa situação se apresentava em contraste com o que ocorria nas edificações submetidas a elevada rotatividade da força de trabalho e aos atrasos salariais impostos pelos pequenos construtores e mestres de obras. Nas palavras de um engenheiro da Companhia Construtora, Henrique Almeida Filho, Simonsen era "o homem mais querido e estimado pelos seus operários".[85] Segundo a imprensa,

83. *Gazeta do Povo,* 9 ago. 1923; *A Tribuna*, 5 abr. 1924.

84. John D. French. *O ABC dos operários*, pp. 70-72. Como bem argumentou Barbara Weinstein, não se pode generalizar a resistência operária a certas medidas "racionalizadoras" adotadas pelos empresários. Muitas vezes, o que se verifica não é uma oposição radical à racionalização em si mesma, mas ao modo como a autoridade devia ser distribuída em uma empresa. Barbara Weinstein. *(Re) formação da classe trabalhadora no Brasil (1920-1964)*, pp. 57-69.

85. Henrique e Almeida Filho, "Para o operariado ler", *Comércio de Santos*, 24 jun. 1928.

> *"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".*[86]

86. *A Tribuna,* 26 mar. 1924.

Entretanto, tal "cordialidade" seguramente não era o resultado apenas da política de concessão de benefícios, mas de continuada vigilância e repressão que se abatiam sobre seus empregados. De acordo com o comunista Homero Barbosa Júnior, 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 PCB.[87]

87. Homero Barbosa Júnior. "Para o proletariado ler e meditar". *Comércio de Santos,* 10 jul. 1928.

Apenas no final de 1928 os comunistas conseguiriam fundar a União Beneficente dos Trabalhadores da Construção Civil[88] que, com muita dificuldade, lutava em favor do cumprimento da lei de férias, de aumento salarial e redução 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 quatro mil trabalhadores.[89] A situação agravou-se ainda mais com a crise de 1929, quando oscilações no câmbio encareciam

88. *Praça de Santos*, 13 nov. 1928.

89. *Praça de Santos*, 13 e 15 jul. 1929.

fortemente os materiais importados, 70% das obras restava paralisadas, os salários não eram pagos e muitos trabalhadores deixaram Santos em busca de melhores oportunidades.[90]

Em 1931, quando os trabalhadores reivindicaram aumento salarial e entraram em uma greve que quase não recebeu atenção da imprensa, a situação era ainda bastante delicada. Segundo o *Diário da Manhã*, as obras executadas 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".*[91]

Assim, à crise de trabalho somava-se o agravante de que as "edificações de vulto" ficavam a cargo das firmas maiores, que impunham uma gradativa separação entre escritórios técnicos e canteiros de obras. Isto implicava relações de trabalho que se distanciavam da tradicional negociação dos trabalhadores e seus sindicatos com os pequenos empreiteiros e mestres de obras, em geral vulneráveis às pressões de seus empregados. E mais: as grandes firmas beneficiavam-se da crescente construção para o mercado. Segundo o presidente do Centro dos Construtores, o mencionado Luiz Lascalla, desde o início da crise de 1929 poucas casas particulares eram construídas. A maior fatia do mercado estava

90. Falconery. "Trabalhadores da construção civil, abri vossos olhos!". *Praça de Santos*, 19 jul. 1929; *Gazeta do Povo*, 17 set. 1930.

91. *Diário da Manhã*, 27 jul. 1931.

em poder da mutualista Associação Predial de Santos, cooperativa que, de 1904 a 1942, criou 123 grupos de associados e construiu 2.300 moradias por meio de sorteios mensais.[92]

92. *Gazeta do Povo*, 17 set. 1930.

A 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.

ENGENHEIROS E SINDICATO

Vimos no capítulo anterior que o "projeto Silva Telles", de 1918, pretendia priorizar engenheiros e arquitetos no mercado da construção. Em algum momento dos anos 1920, esse objetivo se concretizou 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. Constroem, porém, sob a responsabilidade de qualquer um de nós".*[93]

93. *Idem, ibidem.*

Há registros de que, até 1920, uma licença para construir dependia fundamentalmente da qualificação para fazê-lo, avaliada por meio de testes ou pela apresentação de obras já executadas. O exercício da profissão, portanto, não exigia ensino formal. Porém, a partir da década de 1920, para

ser 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.[94] Vimos também no capítulo 1 que, em 1926, tramitou na Câmara Municipal de São Paulo um projeto que reservava aos engenheiros o mercado de obras públicas de infraestrutura.

Um debate organizado em 1938 pela revista *Observador Econômico e Financeiro* indica o desenvolvimento das transformações advindas do fortalecimento da figura do engenheiro-construtor. Acompanhemos parte da discussão:

> *"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.*

94. Cf. Yvonne Mautner. "A era das estradas de ferro: o trabalho assalariado na indústria da construção". *Espaço & Debate*, 36, 1992, pp. 65-66.

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 exercida 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."[95]

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 destas alterações. Ambas apontam para a enorme capacidade dos grandes empresários do setor para imporem suas decisões aos demais associados do Centro dos Construtores e Industriais de Santos e o poder que lhes era conferido por disporem de diploma de engenheiro,

95. *Observador Econômico e Financeiro*, 28, 1938, *apud* Paulo Cesar Xavier Pereira. *Espaço, técnica e construção*, pp. 274-275.

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, eram-no 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. Contudo, o poder aquisitivo dos trabalhadores apresentava uma curva descendente.[96] Nessas condições, o Sindicato União dos Trabalhadores em Construção Civil, liderado por militantes comunistas, enumerou os seguintes problemas vividos pela categoria: poucos dias de trabalho, aumento dos preços dos produtos de primeira necessidade, redução e atrasos dos salários e depreciação dos vencimentos em comparação com as demais categorias. Diante dessa situação, em julho de 1934, o sindicato encaminhou ao CCIS uma pauta de reivindicações, que em absolutamente nada diferia das demandas apresentadas cerca de 20 anos antes: “reconhecimento do sindicato como órgão fornecedor de todos os trabalhadores”

96. Zélia Lopes da Silva. *A domesticação dos trabalhadores nos anos 30.* São Paulo: Marco Zero, 1990, pp. 32-38.

(*closed shop*), pagamento quinzenal e uma tabela mínima de salários visando "impedir que alguns ganhem mais e que patrões estabeleçam um regime de concorrência".[97]

O Centro se recusou a aceitar essas reivindicações e, em 12 de julho, teve início uma greve que duraria 83 dias, contando com a participação de ladrilheiros e trabalhadores em serrarias e carpintarias. A repressão fez-se presente contra militantes acusados de agredirem fura-greves, como foi o caso de Manoel Vianna, cobrador do sindicato.[98] A principal dificuldade encontrada pelos grevistas, porém, residia na atitude inflexível do Centro dos Construtores e Industriais de Santos, que pressionava os empregadores a não fecharem qualquer acordo isolado 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 clara 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".*[99]

97. *Jornal da Noite*, 25, 27 e 28 jul. 1934.

98. 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". Processo-crime contra Manoel Vianna, 1934. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal, maço M-2.

99. *Jornal da Noite*, 20 jul. 1934.

Um telegrama encaminhado ao Departamento de Ordem Política e Social corrobora tais afirmações, informando que, das 25 firmas que compunham o ramo, 17 haviam subscrito o novo acordo.[100]

No fim de julho, o conflito foi mediado pela Comissão Mista de Conciliação, criada em 1932, com o desfecho provisório de um acordo assinado pelo sindicato e pelo Centro dos Construtores. O documento reconhecia o sindicato "como órgão fornecedor de todos os trabalhadores" e instituía o pagamento quinzenal, estabelecendo um salário mínimo profissional.[101] Entretanto, o acordo não foi cumprido pelos patrões, pois um ano depois o sindicato acusava-os de desrespeitarem todas as suas cláusulas.[102] 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 a entidade patronal fora 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.

Contudo, assim como os trabalhadores instrumentalizavam as novas instituições estatais em seu favor, em 1935, o CCIS buscaria agir da mesma maneira, aparentemente contrariando

100. Telegrama enviado ao Delegado de Ordem Social, Prontuário da Delegacia Auxiliar da 7ª Divisão Policial (Santos). Santos, set. 1934. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, vol. 2, nº 561.

101. *Jornal da Noite*, 2 set. 1934.

102. *Gazeta Popular*, 9 set. 1935.

seus princípios de entendimento direto entre as classes, sem a presença "inconveniente" do Estado. Além disso, naquele mesmo ano, o Centro dos Construtores não perderia a ocasião aberta por uma nova greve para fazer valer a vontade de alguns grandes construtores contra os demais. Pairava a ameaça de que os engenheiros responsáveis pelas construções destes últimos deixariam de assinar as plantas.

Em agosto de 1935, os trabalhadores deram início às negociações com os patrões, reivindicando os seguintes itens: aumento de salários; jornada de oito 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 os fiscais do sindicato terem livre acesso aos locais de trabalho.[103]

O Centro, porém, protelava qualquer acordo, baseando-se no Decreto nº 19.770 (Lei de Sindicalização), segundo o qual as divergências deviam ser tratadas pelo Ministério do Trabalho. O Sindicato União dos Trabalhadores da Construção Civil, por sua vez, oferecia outra interpretação da lei: o recurso ao ministério era facultativo, "podendo, portanto, as classes interessadas negociar diretamente a defesa dos interesses mútuos". A Delegacia Estadual do Trabalho interveio, designando três construtores para fixarem as bases de

103. *Gazeta Popular*, 15 out. 1935.

um acordo definitivo.[104] Segundo um inspetor do Departamento de Ordem Política e Social (DEOPS), após 20 dias de negociação, os patrões concordaram com o aumento pleiteado de 3 mil réis, escalonados em três meses, mas se opuseram à *closed shop*.[105] No dia 12 de outubro, tinha início outra longa greve da categoria.

Segundo os grevistas, desde o começo do movimento, construtores de São Paulo e São Vicente teriam ido pessoalmente à sede do sindicato para assinar o acordo, admitindo o aumento pleiteado, mas não "autorizavam o controle de pessoal pelo sindicato". Julgando este ponto "do máximo interesse", a Comissão de Greve não cedeu. O Centro dos Construtores e Industriais ameaçou com demissão generalizada caso os grevistas não voltassem ao trabalho, mas poucos deram ouvidos a tal "apelo". Todavia, a Comissão de Greve concordou em abdicar da *closed shop* e, assim, alguns patrões passaram a assinar o acordo.[106]

A divisão entre os construtores manifestava-se mais uma vez. Segundo as publicações do sindicato na imprensa, em três dias 16 patrões assinaram o acordo, entre os quais 3 proprietários, 16 empreiteiros e apenas 2 engenheiros.[107] 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

104. *Gazeta Popular*, 9 set. 1935 e *Diário da Manhã*, 24 set. 1935.

105. Ofício do inspetor Amado Braga ao delegado regional de Polícia. Santos, 13 out. 1935. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Prontuário 561, vol. 5.

106. *A Tribuna*, 13 out. 1935; *Gazeta Popular*, 8, 14 e 15 out. 1935; *Diário da Manhã*, 16 out. 1935.

107. *Gazeta Popular*, 16 out. 35; *Diário da Manhã*, 17 out. 1935.

dívidas contratualmente assumidas para a entrega das obras. Novamente, repetia-se a reação do Centro dos Construtores, liderado por engenheiros e construtores de maior porte.

Desta vez, entretanto, o ataque deu-se 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 bombas de dinamite no sindicato, que foi fechado pela polícia, mais de 30 grevistas foram encarcerados.[108] 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. Nas palavras da comissão, a reação do Centro foi uma manobra dos "construtores mais reacionários, os quais fizeram com que certos engenheiros retirassem o seu nome das respectivas plantas". Assim coagidos e para não comprometer 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.[109] O sindicato, então, alertou:

"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".[110]

108. *Diário da Manhã,* 19 out. 1935; *A Plebe*, 26 out. 1935.

109. *Gazeta Popular,* 22 out. 1935, e *Diário da Manhã*, 18 e 22 out. 1935.

110. Sindicato União dos Trabalhadores em Construção Civil, Ao povo, Prontuário do Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, nº 316.

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. 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 assembleias".*[111]

Não houve entendimentos e a greve se arrastou sem qualquer eficácia ao longo de dezembro, quando os construtores já contavam com muitos trabalhadores contratados em São Paulo e outras localidades, substituindo, assim, os grevistas.[112] Ao lado do esvaziamento da paralisação com a volta gradativa de trabalhadores ao trabalho, a repressão foi intensa. Registraram-se dezenas de prisões, levas de comunistas foram incursos na Lei de Segurança Nacional e decretou-se a expulsão de trabalhadores estrangeiros, como um destacado membro do PCB, o espanhol Leôncio Martins, que havia 16 anos trabalhava em Santos.[113]

Do mesmo modo que em outras conjunturas, os trabalhadores da construção civil foram um dos principais alvos da repressão. Eles constituíram, aliás, um dos núcleos mais ativos da Aliança Nacional Libertadora de Santos, antes e depois

111. *Diário da Manhã*, 26 out. 1935, e *Gazeta Popular*, 22 out. e 5 nov. 1935.

112. *Diário da Manhã*, 31 nov. 1935.

113. Prontuário de Leôncio Martins. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, nº 2.134; *O Diário*, 14 jan. e 22 nov. 1936.

do seu fechamento por determinação do governo em meados de 1935. As bases do tradicional poder da categoria certamente não haviam sido de todo solapadas. A qualificação dos "artistas" e mestres de obras ainda não era dispensável, o concreto armado não havia sido difundido com a velocidade dos anos posteriores; 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 dos anos 1930 estava longe da desfrutada durante as duas primeiras décadas do século XX. As greves de 1934 e 935 apresentam vários indicativos das transformações pelas quais a categoria estava passando. Já 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 daquelas duas greves por quase três meses demonstra coesão e capacidade de mobilização, aponta também para novas e enormes dificuldades de negociação, sem qualquer sucesso do ponto de vista dos retornos materiais e organizativos almejados.

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 a Primeira Guerra Mundial. A luta obstinada pela manutenção da *closed shop* foi uma batalha quase sempre derrotada. A cada 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, assim como o desrespeito à jornada de oito horas e o expediente dos serviços extraordinários sem a devida remuneração. Além disso, 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 ver como menos afortunados que os trabalhadores tradicionalmente não qualificados. Consideravam-se homens laboriosos mas abandonados pelo governo, sem contar com amparo legal, carecendo de estabilidade no emprego, férias, Caixa de Aposentadoria e Pensões e recursos médicos e farmacêuticos.[114]

A comparação entre os salários auferidos pela categoria em 1914 e em 1934 indica sua perda de poder de barganha.[115] O índice salarial dos pedreiros caiu em mais de um terço; o dos carpinteiros, um quarto. Entre 1912 e 1914, os vencimentos haviam diminuído 19%, o que informa um processo de

114. *Gazeta Popular*, 14 out. 1935.

115. Informações sobre salários nas décadas de 1920 e 1930 são, às vezes, apresentadas como indicativas da desvalorização dos trabalhadores especializados. Mas, conforme adverte Weinstein, é provável que nos 1920 tenha havido uma "reconstrução da força de trabalho urbana que diminuiu a importância de algumas especializações, mas criou um mercado para especializações novas". Além disso, o setor da construção, grande empregador em centros urbanos em expansão, dependia de muitos operários qualificados, mesmo onde se empregavam métodos "tayloristas". Barbara Weinstein. *(Re)formação da classe trabalhadora no Brasil (1920-1964)*, p. 50.

drástico rebaixamento salarial. Essa tendência aprofundou-se, 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, bem como pelo incremento do número de trabalhadores, ou seja, intensificava-se ao máximo a extração da mais-valia absoluta.[116]

Assim, o início 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. Conforme busquei assinalar, as transformações que mais tarde levariam os trabalhadores da construção civil a deixar de ser uma fração privilegiada e de ocupar um papel de centralidade no interior da classe operária começaram a se delinear de maneira mais clara durante a Primeira Guerra Mundial. Nessa conjuntura, alguns empresários liderados por Roberto Simonsen passaram a ensaiar uma nova ofensiva contra os trabalhadores sindicalizados e qualificados. Tais ensaios foram paulatinamente implementados nas décadas seguintes. Em 1935, havia se passado pouco mais de 20 anos da ocasião em que

116. Paulo Cesar Xavier Pereira. *Espaço, técnica e construção*, pp. 294-297.

os trabalhadores da construção civil tinham em Santos as melhores condições de trabalho, andavam calçados, ostentavam veleidades artísticas, frequentavam cursos de desenho no sindicato, escreviam em efêmeros jornais operários, liam obras clássicas de sociologia e política na Federação Operária Local de Santos, 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,[117] 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".[118]

117. "Memórias de Severino Gonçalves Antunha", *apud* Edgar Rodrigues. *Nacionalismo e cultura social, 1913-1922*, pp. 359-62.

118. Prontuário de Eugênio Alves de Souza. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, nº 4.247.

3

“ESTADO DE NATUREZA” E CULTURA PORTUÁRIA

A historiografia tem gravitado, fundamentalmente, em torno dos elementos integrativos e/ou desagregadores da vida dos portuários. Algumas abordagens acentuam a diversidade, a divisão, a competição e os conflitos internos à categoria como fatores responsáveis pela despolitização, pelo conservadorismo e pela ausência de uma identidade e cultura propriamente de classe. Outras tendem a sublinhar padrões de comportamento mais homogêneos, centrados em valores de solidariedade, de instituições, movimentos e consciência de classe, revelando mais as continuidades do que as descontinuidades históricas. A seguir, faço um balanço dessa dupla abordagem em âmbito internacional para melhor situar a experiência de portuários e estivadores de Santos.

GENERALIZAÇÕES SOBRE UMA CULTURA OPERÁRIA

Alcoolismo, ausência de clara demarcação entre tempo de trabalho e lazer, sociabilidade em espaços basicamente masculinos, força física, ostentação de símbolos de virilidade e valentia, rivalidades étnico-raciais 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 da sociedade. 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 se alicerçavam 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, de luta de todos contra todos.[1]

Inversamente, algumas análises comparativas encontram na diversidade de experiências locais e históricas um "tipo ideal" de cultura portuária, com elementos invariáveis que dariam corpo a 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 paradigmática sobre a "existência separada" de uma "subcultura operária" forjada pelo confinamento geográfico e social de trabalhadores como mineiros, portuários e marinheiros. Tal subcultura seria a fonte principal da identidade e do comportamento muito particulares dessas categorias profissionais. Decalcado da "teoria das massas isoladas", o 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]

1. Um dos exemplos comumente apontado é o dos portuários de Nova York. Cf. Daniel Bell. "No cais do porto: o entrelaçamento da política com a economia". *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*].

2. Clark Kerr e Abraham Siegel. "The Interindustry Propensity to Strike: an Internacional Comparison". *In:* Arthur Kornhauser *et al.* (eds.). *Industrial Conflict*. Nova York: s. ed., 1954.

3. Raymond Charles Miller. "The Dockworker Subculture and some Problems in Cross-Cultural and Cross-Time Generalization". *Comparative Studies in Society and History*, 11, 1969, p. 302.

Segundo essa concepção, a coesa interação social desenvolvida em "comunidades fechadas" (o navio, o distrito mineiro e o bairro portuário) seria responsável pela configuração de um grupo singular, "com seus próprios códigos, mitos, heróis e normas sociais", cujas peculiaridades transcenderiam as fronteiras nacionais.[4] Os portuários são vistos, assim, como uma categoria indiferenciada em uma indústria com pequena estratificação e hierarquia profissionais. 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 quase sempre os mesmos problemas, sobretudo oscilações sazonais das atividades produtivas, trabalhos intermitentes, más condições de vida e baixos salários. Essa partilha de experiências comuns e singulares reduziria a competição entre eles, em razão das chances restritas de mobilidade socioprofissional. De acordo com Kerr e Siegel, nas cidades multi-industriais, as insatisfações sociais seriam mais dispersas e estariam em 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". Em outros termos, quanto mais restritos forem os canais de comunicação entre seus membros e os "de fora", maior a coesão interna e o senso de separação do grupo em relação ao entorno social mais amplo.[5]

4. *Idem, ibidem.*

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. Neville Kirk. *Change, Continuity and Class. Labour in British Society: 1850-1920.* Manchester: Manchester University Press, s. d., p. 218.

Nessa perspectiva, tais fatores propiciariam a intervenção exitosa de militantes radicais à ação direta e, sobretudo, a uma generalizada e permanente propensão sindicalista e grevista que, de acordo com investigações comparativas em diferentes países, permaneceria inalterada ao longo de vários anos.[6] Essas características tornariam os sindicatos a principal referência social na vida dos trabalhadores, o que explicaria a existência de organizações estáveis e politicamente radicais no setor. Responsáveis pelas maiores incidências de greve em escala internacional, os portuários desempenhariam, então, um papel de *avant-garde* no movimento operário em diferentes países.

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 XX. Empregos ocasionais, frequentes mudanças de empregadores, de local de trabalho e residência seriam elementos decisivos para a emergência de lutas fundadas na ação direta. "Essor et déclin du sindicalisme révolutionaire". *Le Mouvement Social*, 159, abr.-jun. 1992.

A teoria das massas isoladas foi aplicada não apenas à análise do desempenho sindical dos trabalhadores, mas também ao escrutínio desse imputado radicalismo político. Como resultado do isolamento industrial e das redes de comunicação intragrupais que favoreceriam a formação de estreitos contatos pessoais, uma comunidade profissionalmente homogênea tenderia a eliminar ou reduzir entre os seus membros a influência de valores mais sociais e políticos de caráter conservador. 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]

7. Seymour Martin Lipset. *O homem político.* Rio de Janeiro: Zahar, s. d., pp. 243-265.

Entretanto, diversos estudos, muitos deles também comparativos, têm relativizado os argumentos tanto da abordagem que enfatiza os aspectos desagregadores quanto a que ressalta os fatores integrativos. Sem cair no extremo de representar os portuários no caótico quadro do "estado de natureza", outras análises negam a caracterização idílica de uma categoria indiferenciada, desnaturalizando os mecanismos de agregação e associação. Ao contrário, apontam a fragmentação e a grande diferenciação do ponto de vista da qualificação profissional, além de variantes de orientações sindical e política muito distintas no tempo e no espaço.[8]

A natureza do trabalho portuário é 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 cargas e dimensões dos navios não são padronizadas, há especificidades e variantes que afetam o modo com que as mercadorias devem ser carregadas e acondicionadas. Verifica-se, assim, uma ampla gama de qualificação e estratificação ocupacional que não nos permite falar em massa profissionalmente homogênea e indiferenciada, supostamente ao abrigo de tensões, rivalidades e setorialismos.

8. Cf. Eric Hobsbawm. "Os sindicatos nacionais portuários". *Os trabalhadores.* Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981; R. Bean. "Employers' Associations in the Port of Liverpool, 1890-1914". *International Review of Social History,* 21, 1976, pp. 358-382; John Lovell. "Sail, Steam and Emergent Dockers' Unionism in Britain, 1850-1914". *International Review of Social History,* 32, 1987, pp. 230-249.

9. Cf. Robert H. Babcock. "Saint John Longshoremen During the Rise of Canada's Winter Port, 1895-1922". *Labor/Le Travail,* 25, primavera, 1990, pp. 15-46.

Em portos mais antigos, por exemplo, nos quais os ofícios qualificados sobreviveram por algum tempo aos processo de modernização de seus equipamentos funcionais, podia ser mais acentuada a emergência de sentimentos particularistas entre "trabalhadores com ofício", como os pilotos de lanchas.[10] O caráter malsão de certas mercadorias e tarefas que requeriam experiência, habilidade, maior responsabilidade e aprendizagem prévia proporcionavam salário e *status* superior em relação aos "carregadores ordinários", levando à divisão dos trabalhadores de uma mesma indústria em vários sindicatos.[11] Nos portos em que as cargas eram muito heterogêneas, tendiam a 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, 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. No porto de Nova York, as rivalidades entre irlandeses, afro-americanos e italianos se expressavam na segmentação ocupacional e residencial (viviam em quarteirões separados) e em um mosaico de sindicatos.[13] Em Saint John (Canadá), durante as primeiras décadas do século XX, os armadores se aproveitaram da hostilidade entre irlandeses protestantes e católicos.[14]

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

11. Eric Arnesen. "To Rule or Ruin: New Orleans Dock Workers' Struggle for Work Control, 1902-1903". *Labor History,* 28 n. 2, primavera, 1987, pp. 139-166.

12. Este era o caso do Porto de Santos. Ingrid Sarti. *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. Robert H. Babcock. "Saint John Longshoremen During the Rise of Canada's Winter Port, 1895-1922".

13. Howard Kimeldorf. *Reds or Rackets? The Making of Radical and Conservative Unions on the Waterfront.* California: University of California Press, 1988, pp. 42-46.

14. Robert H. Babcock. "Saint John Longshoremen During the Rise of Canada's Winter Port, 1895-1922".

Em Nova Orleans, as disputas entre brancos e negros eram igualmente exploradas pelos empregadores locais, dividindo-os em dois sindicatos que, em situações de crise de trabalho, digladiavam-se pelas 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]

A suposta insularidade social também 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 York, na Costa Leste, 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, mas a falta de contato com influências externas e não operárias fazia de seus trabalhadores o grupo politicamente menos radical da região. Os portuários de Nova York viviam em um mundo quase autossuficiente, sustentavam forte senso de comunidade, mas eram radicais ao menos em sua intensa hostilidade anticomunista, ou seja, seu suposto isolamento não os potencializava como trabalhadores com comportamento político necessariamente à esquerda.[18]

15. Eric Arnesen. "To Rule or Ruin".

16. Erik Nijhof. "Les syndicats de dockers de Londres, du Havre, de Rotterdam et de Hambourg, 1850-1914", pp. 77-78; cf. também Robert Lee. "The Socio-Economic and Demographic Characteristics of Port Cities: a Typology for Comparative Analysis". *Urban History,* 25 n. 2, 1988 [agradeço a Paulo Fontes por ter localizado esse artigo].

17. Howard Kimeldorf. *Reds or Rackets?*, pp. 13-14.

18. Durante a longa gestão de J. Ryan na presidência da International Longshoremen's Association (ILA), entre 1927 e 1942, verificou-se 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 de trabalho, o que resultava em uma férrea competição entre os operários e em situações de crônica insegurança nos serviços. *Idem,* p. 14.

Na direção oposta, os portuários de São Francisco não se encontravam nada isolados do entorno mais amplo. Mais do que territorialmente confinados em casas de cômodos, bares e cafés próximos ao cais, eles transitavam livremente pela cidade e faziam reuniões em bairros e residências 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. No entanto, 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]

Assim, a distância social que separa as "massas isoladas" dos "outros" não implica que elas estarão propensas a manter um elevado nível de conflito social. 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 grevista é rudimentar por considerar tão somente a relação entre o número de empregos de uma indústria e a quantidade de dias de trabalho perdidos por motivo de paralisação dos serviços portuários. Os resultados poderiam ser sensivelmente alterados se relacionassem os seguintes componentes e dimensões passíveis de quantificação: extensão (número de trabalhadores

19. Nas décadas de 1950 e 1960, o porto de Nova York 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. William Mello. *Rank and File Radicals on the Brooklyn Waterfront: the Dockers News, 1950-1970,* s. n. t. [texto gentilmente cedido pelo autor].

20. Para uma severa crítica teórica, empírica e metodológica às estimativas de greve elaboradas por Kerr e Siegel, cf. P. K. Edwards. "A Critique of the Kerr-Siegel Hypothesis of Strike and the Isolated Mass: a Study of Falsification of Sociological Knowledge". *The Sociological Review,* 25, ago. 1977, pp. 551-574.

envolvidos e de empresas afetadas), duração, frequência e intensidade das greves, sem considerar outros fatores mais dinâmicos, como diferentes tipos de eclosão, motivações, organizações, negociação, mediação etc.[21] Além disso, as bases comparativas são precárias, pois os autores não atentaram 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 comparados.[22]

Recente estudo, igualmente comparativo, sobre os grandes portos de Londres, Havre, Roterdam e Hamburgo entre 1850 e 1914 revela a fragilidade da tese de que os portuários fossem invariavelmente impulsivos e inclinados a encetar movimentos grevistas.[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, fadados ao fracasso e quase sempre degeneravam em abrupta queda dos níveis de sindicalização e em rivalidades setoriais.[24] Como não destacar também a ausência de greves no porto de Nova York no longo período de 1927 a 1942?[25]

21. Sobre tais componentes, cf. Michelle Perrot. *Jeunesse de la grève: France, 1871-1890.* Paris: Seuil, 1984, pp.15-16.

22. Cf. P. K. Edwards. "A Critique of the Kerr-Siegel Hypothesis of Strike and the Isolated Mass", pp. 553-554.

23. Erik Nijhof. "Les syndicats de dockers de Londres, du Havre, de Rotterdam et de Hambourg, 1850-1914", pp. 73-95.

24. *Idem*, p. 78.

25. Daniel Bell. "No cais do porto".

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 e portuária, centralização ou fragmentação das peças que compõem o complexo arranjo das diversas atividades do setor, unidade ou dispersão patronal e proporção entre trabalho ocasional e regular (temas que serão discutidos em detalhes no capítulo 4).[26]

Apesar da desconstrução das generalizações sobre a homogeneidade cultural e profissional dos portuários, trabalhos relativamente recentes não deixaram de resgatar os elementos que, compondo uma peculiar cultura operária, transcenderiam particularidades regionais e temporais. Frank Broeze[27] reconhece a acentuada diferenciação profissional dos portuários de uma dezena de países. O autor revela ainda que, do final do século XIX ao início da Primeira Guerra Mundial, houve generalizada passagem de um sindicalismo radical a um "sindicalismo pragmático", cujas lideranças se pautaram em uma "política antimilitante de autopreservação", de acomodação com os interesses patronais e de contenção à suposta inclinação inata dos trabalhadores às greves. Entretanto, Broeze recuperou os argumentos de Kerr e Siegel e analisou os seguintes aspectos a conformar aquela cultura: natureza ocasional do trabalho, ausência de relação permanente com qualquer empregador em particular, bairros

26. Cf. Klaus Weinhauer. "Labour Market, Work Mentality and Syndicalism: Dock Labour in the United States and Hamburg, 1900-1950s". *International Review of Social History,* 42, ago. 1997; Howard Kimeldorf. "Sources of Working-Class Insurgency: Policies and Longshore Unionism During the 1930s". *In:* Maurice Zeitlin. *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; Eric Hobsbawm. "Os sindicatos nacionais portuários"; Maria Cecília Velasco e Cruz. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República.* Tese de doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1998; Maria Cecília Velasco e Cruz. "Portos, relações de produção e sindicato: o caso do Rio de Janeiro na Primeira República". *Ciências Sociais Hoje,* 1986, pp. 143-170.

27. Frank Broeze. "Militancy and Pragmatism. An International Perspective on Maritime Labour, 1870-1914". *International Review of Social History,* 36, 1991, pp. 165-200. Conclusões semelhantes encontram-se em Bruce Nelson. *Workers on the Waterfront: Seamen, Longshoremen, and Unionism in the 1930s.* Chicago: Urbana-Chicago, 1988, capítulo 1.

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 "cultura militante" e "sindicalismo pragmático" resultava em frequentes e dramáticos confrontos entre trabalhadores e lideranças.

Em síntese, por várias décadas, estas têm sido as questões com as quais a produção acadêmica sobre os portuários vem se defrontando, realimentadas pelos debates sobre o peso dos elementos de integração e desintegração da cultura operária.[28] O desafio de parte deste livro é considerar os diversos aspectos apresentados até aqui entre os estivadores de Santos da década de 1920 à Segunda Guerra Mundial.

28. Cf. Neville Kirk. *Change, Continuity and Class,* capítulo 9.

A COMUNIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS

Os canais de comunicação entre os portuários santistas e o entorno mais amplo eram fluidos. De certo, como nos demais portos (e mesmo na maior parte da classe trabalhadora), os contatos mais estreitos e comuns se davam com os trabalhadores em geral, alicerçados em relações de parentesco, vizinhança, compadrio, de trabalho e em espaços de sociabilidade fundamentalmente locais. Além disso, a natureza do trabalho facilitava a formação de grupos informais de

cujos vínculos dependiam a sobrevivência dos portuários e o aprendizado de formas secretas de resistência coletiva. Assim, o estreitamento de relações de solidariedade era favorecido em grande medida pelo modelo de cooperação simples do processo de trabalho, ou seja, as turmas de operários interagiam em um ciclo operacional de atividades interdependentes. Os trabalhadores eram divididos em *ternos,* grupos que realizavam determinada tarefa de acordo com o tipo de mercadoria, o local e as condições de carga e descarga. De modo planejado e cooperativo, os portuários trabalhavam 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. Para melhorar tal situação basta que se considere tanto a dureza do trabalho quanto a severa fiscalização dos feitores."*[29]

Mas, antes mesmo da convivência nos ternos, os estivadores estabeleciam relações na "parede", ou seja, pontos onde se aglomerava grande quantidade de candidatos ao serviço em diferentes locais do porto para obter emprego por um dia, ou mesmo por apenas algumas horas. Nesses locais, os trabalhadores eram "tirados" (escolhidos) pelos contramestres

29. Joaquim Celso de Lima. *Navegar é preciso: memórias de um operário comunista.* São Paulo: Diniz, 1984, p. 34.

que trabalhavam para as agências de navegação. A parede não era apenas um lugar de disputa por colocação de estivadores nos navios e pelos serviços mais rendosos, mas também um espaço destinado às conversas, ao "debate político", à descontração e ao encontro de estáveis amizades, o que fortalecia a capacidade de ação coletiva da categoria.[30]

Na ausência de um sistema formal de informação sobre em que ponto haveria necessidade de trabalho, a notícia de que um navio acabara de aportar corria rapidamente de boca em boca, fazendo circular uma espécie de "gazeta do porto", ou seja, uma rede de informações que mobilizava donos de botequim, 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 serviço podia ser oferecido algumas vezes durante o dia. Na medida em que somente algumas equipes eram formadas para abrir as escotilhas, equipar e carregar ou descarregar os navios, os não contratados perambulavam pelo cais à procura de engajamento em outras embarcações 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 algumas diferenças eram "resolvidas" pelo confronto aberto.[33]

30. Sobre as relações de sociabilidade na parede, cf. William DiFazio. *Longshoremen: Community and Resistance on the Brooklyn Waterfront.* South Hadley, 1985.

31. Para uma descrição dessa "gazeta" em Nova York, cf. Daniel Bell. "No cais do porto", p. 146; David Montgomery. *The Fall of the House of Labor.* Cambridge: Cambridge University Press, 1995, pp. 97-98.

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". Carlos Alberto de Oliveira. *Quem é do mar não enjoa: memória e experiências de estivadores do Rio Grande/RS (1945-1993).* Tese de doutorado. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), 2000, p. 213.

33. Processo-crime contra Antonio André Carijo, 1931. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Tribunal do Júri da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal, caixa 208, nº 2.587. Boa análise da importância dos bares como espaço de politização e associatividade, encontra-se em Madeleine Rébérioux. "Lugares da memória operária". *O direito à memória: patrimônio histórico e cidadania*. São Paulo: Departamento de Patrimônio Histórico, 1992, pp. 47-56. Cf. também Sidney Chalhoub. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. São Paulo: Brasiliense, 1986, capítulo 3.

O trabalho ocasional estreitava, portanto, a proximidade entre moradia e pontos de trabalho ("paredes"), 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] Observe-se que, mesmo nas relações entre trabalhadores não aparentados, era comum a utilização do termo "cunhado" para expressar uma forma de convívio familiar no interior do porto. "Todos são cunhados, quase íntimos, numa espécie de socialização do relacionamento", registrou mais recentemente a imprensa local.[36]

Entretanto, como vimos, o modelo de análise relativo às "comunidades fechadas" é um instrumento inadequado para apreendermos os variados contatos estabelecidos pelos portuários santistas, pois a habitação operária em Santos não era em lugar segregado ou isolado, sem contato com o "mundo externo". A historiadora Ana Lanna mostrou fartamente

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). Dados extraídos de entrevistas, processos judiciais e prontuários do DEOPS. Sobre a formação dos bairros santistas, cf. Ana Lúcia D. Lanna. *Uma cidade na transição. Santos: 1870-1913.* São Paulo/Santos: Hucitec/Prefeitura Municipal de Santos, 1996, pp. 98-103.

35. Além de entrevistas realizadas com diversos portuários, narrativas sobre constituição de relações familiares, de amizade e compadrio no trabalho portuário santista encontram-se em dois romances: Ranulpho Prata. *Navios iluminados.* São Paulo: Scritta, 1996; Alberto Leal. *Cais de Santos: romance.* Rio de Janeiro: Cooperativa Cultural Guanabara, 1939.

36. *A Tribuna,* 7 jan. 1980.

que a mobilidade não se limitava ao percurso entre moradia e porto. Em face da precariedade das habitações, muitas das quais eram coletivas, os deslocamentos se estendiam a vários espaços da cidade.[37] Embora a autora considere que, a partir de fins século XIX, o processo de urbanização e modernização de Santos tivesse levado a uma separação mais nítida entre casa e rua, estes espaços permaneceram por muito tempo intercambiáveis.[38] O trabalho ocasional permitia aos trabalhadores uma movimentação incessante entre porto, moradia e espaços públicos, alimentando seu característico sentimento de liberdade e independência.[39]

O emprego sazonal e ocasional, as precárias condições de moradia e a busca dos trabalhadores por trabalho geravam alta mobilidade residencial, inibindo incentivos em favor de reformas habitacionais e urbanas que fixassem e disciplinassem os operários em espaços restritos e organizados de acordo com os princípios racionalizadores dos empresários e reformadores sociais. 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 os espaços originalmente fechados à manifestação dos trabalhadores. O Teatro Guarani, que, desde o final do século XIX, destinava-se à apresentação de

37. Ana Lúcia D. Lanna. *Uma cidade na transição,* pp. 103-50.

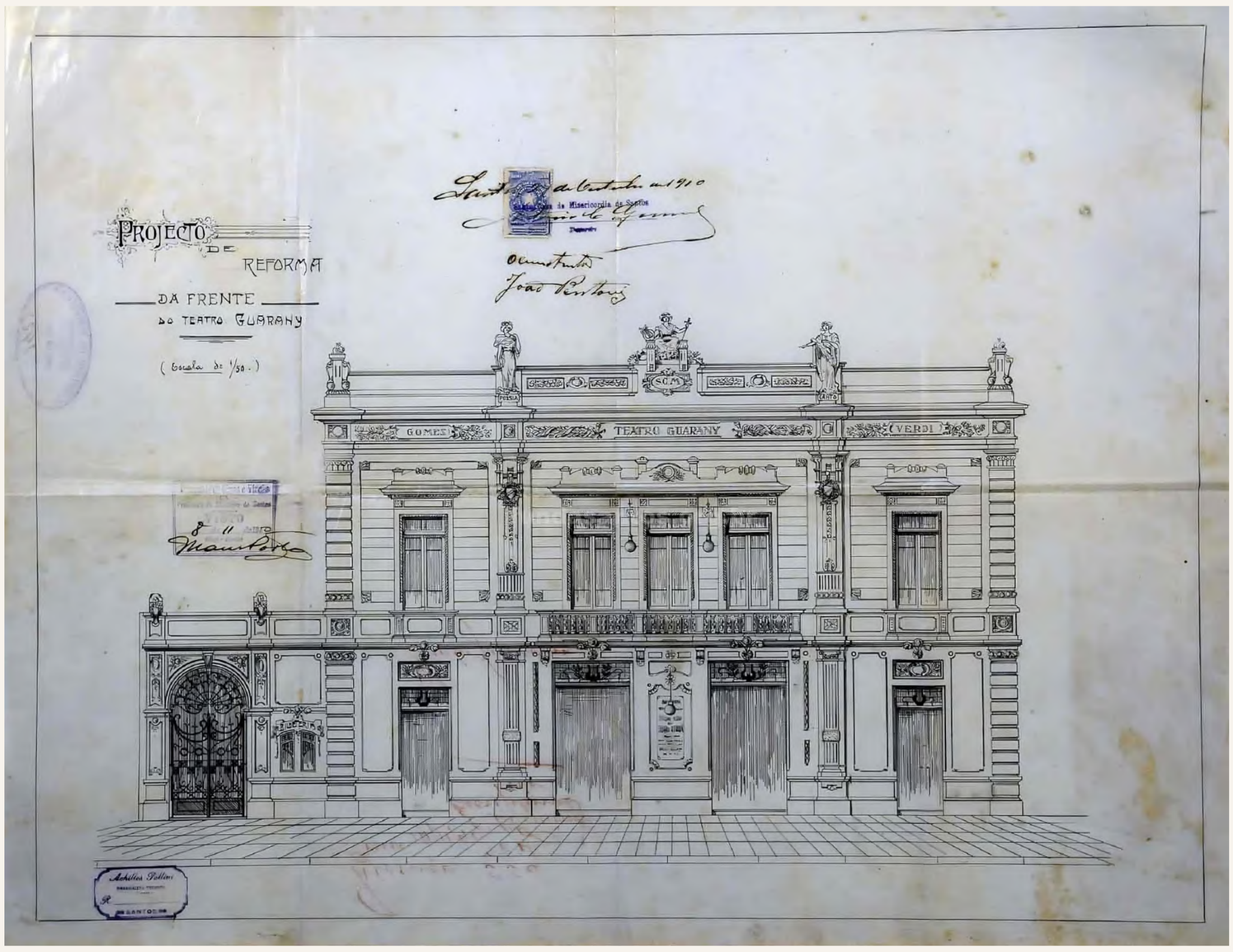
38. *Idem,* capítulo 3.

39. Sobre essa questão entre os portuários de Liverpool, cf. T. S. Simey. "La comunidad portuaria y el sindicalismo". *Estructuras sindicales.* Buenos Aires: Nova Visión, 1969.

companhias dramáticas e óperas, foi palco também de comícios abolicionistas e republicanos, festividades e reuniões promovidas por associações de classe.[40]

40. Olavo Rodrigues. "Nos tempos de nossos avós". *A Tribuna,* 1976; Costa e Silva Sobrinho. *Santos noutros tempos.* São Paulo: Revista dos Tribunais, 1953, pp. 265-275; Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914.* São Paulo/Santos: Editora da Unesp/Prefeitura Municipal de Santos, 1992, p. 44.

Imagem 6. Fachada do Teatro Guarani, palco de óperas e comícios, 1910.



Fonte: "Projecto de reforma da frente do Teatro Guarany". *Fundação Arquivo e Memória de Santos, Acervo Cartográfico, Teatro Guarany - Reforma.* Disponível em: https://www.fundasantos.org.br/galeria/main.php?g2_itemId=1411&g2_imageViewsIndex=1. Acesso em: 02/01/2025.

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 da economia.[41] Em primeiro lugar, é preciso considerar a existência de um mercado de trabalho instável e em que a permuta ocupacional era uma constante. Nos anos 1930,

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. Jeremy Adelman. "State and Labour in Argentina: the Portworkers of Buenos Aires, 1910-21". *Journal of Latin American Studies,* 25, fev. 1993, pp. 79-80.

alguns estivadores informaram nos processos criminais e no Departamento de Ordem Política e Social 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 (SPR), 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 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] Ademais, 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 o eram os 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.

42. Segundo o recenseamento de 1913, 47,9% dos homens eram solteiros, 40,5% casados e 11,8% viúvos. Em 1940, manteve-se o maior número de solteiros: 52.690 contra 30.890 casados. Entre 144 dos estivadores sobre os quais esta pesquisa encontrou dados sobre estado civil, 74 eram casados, 60 solteiros e 10 viúvos. Prefeitura Municipal de Santos. *Recenseamento da cidade e do município de Santos em 31 de dezembro de 1913*. Santos, 1914.

43. "Colônias Portuguesas no Estrangeiro". Santos, 1934. Ministério dos Negócios Estrangeiros (Lisboa), Inquérito Consular, piso 3, armário 11, maço 468, p. 4. Em 1926, havia em Santos 27 hotéis, 21 restaurantes, 63 casas de pasto, 24 pensões, 14 cafés, 8 confeitarias, 6 clubes, 42 botequins (205 casas ao todo). *O Solidário,* 1º maio 1926. *Comércio de Santos,* 4 mar. 1926.

44. Exemplo disso pode ser destacado do livro de memórias do comunista Celso de Lima, que morou numa pensão onde coabitavam portuários e ferroviários. Ele conta um episódio quase cômico 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. Joaquim Celso de Lima. *Navegar é preciso,* pp. 26-30. Para uma narrativa pormenorizada da greve, cf. Fernando Teixeira da Silva. *A carga e a culpa. Os operários das docas de Santos: direitos e cultura*

de solidariedade, 1937-1968. São Paulo/Santos: Hucitec/Prefeitura Municipal de Santos, 1995, pp. 87-97. Sobre o papel desempenhado pelas pensões na formação de sociabilidades entre migrantes nordestinos em um bairro de São Paulo, cf. Paulo Fontes. *Um Nordeste em São Paulo: trabalhadores migrantes em São Miguel Paulista, 1945-1966.* Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008, capítulo 3.

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 assembleias "em quase todos os sindicatos, principalmente as assembleias que se realizavam na sociedade dos carroceiros", que distava de sua casa cerca de 30 metros. Depoimento de Leonardo Roitmann ao Centro de Memória Sindical de São Paulo, em 30 ago. 1980, p. 2.

46. Para diversas narrativas sobre greves gerais e de solidariedade em Santos ao longo do século XX, cf. Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar;* Fernando Teixeira da Silva. *A carga e a culpa;* e Ingrid Sarti. *O porto vermelho.*

Paralisações da cidade em tão pouco tempo explicam-se, parcialmente, pela presença dos portuários no quadro urbano local, onde teceram estreitos laços com outros trabalhadores.[46]

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 frequentemente nos portos. Entretanto, não por acaso, em diversas paralisações gerais do porto de Santos, a Companhia Docas de Santos, 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 pelos trabalhadores um ato desonroso, uma deslealdade covarde que deveria ser punida com escárnio e severidade. O receio de infringir esse valor moral, sofrer represálias 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 em bairros, bares, 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]

Mas uma greve de grande magnitude como essa transformava-se em um acontecimento que extravasava os limites do "mundo do trabalho", tornando 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 o escritor Affonso Schmidt,

> *"[as] façanhas da polícia acabaram de colocar o público santista completamente ao lado dos operários das Docas. Eu vi até burgueses, negociantes*

47. *Gazeta do Povo,* 22 dez. 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. Jane Kennedy e Michael Lavalette. "The Women of the Waterfront: the Role of the Women in the Liverpool *Lockout,* 1995-97", texto datilografado. Agradeço a Paulo Fontes por ter cedido esse artigo.

48. Edgar Rodrigues. *Trabalho e conflito: pesquisa, 1906-1937.* Rio de Janeiro: Arte Moderna, s. d., p. 282.

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]

Como pergunta Maria Lucia 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]

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 os limites do município. Apesar de separada de São Paulo e outras cidades por uma extensa serra, Santos não estava fechada a contatos mais amplos. Os frequentes e intensos contatos com militantes de outras cidades e países eram, em grande parte, viabilizados pelos marítimos. Eles 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

49. *A Plebe,* 18 dez. 1920.

50. Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar*, p. 121; sobre essas greves, cf. Maria Lucia C. Gitahy. *Os trabalhadores do porto de Santos*. Dissertação de mestrado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, p. 175.

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.[51]

Muitos estivadores, alguns dos quais se tornaram militantes no porto de Santos, haviam sido marinheiros. O recrutamento ocupacional nos portos tem sido apontado como 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.[52] Mesmo autores críticos à tese das massas isoladas sublinham os efeitos políticos de um estilo de vida desenvolvido em grande parte "nas franjas da sociedade". Sua reputação de trabalhadores abertos a ideias revolucionárias pode ser explicada, em primeiro lugar, pelo fato de

51. Gabinete de Investigações, "Informe reservado", 24 out. 1936. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Prontuário da Delegacia Auxiliar da 7ª Divisão Policial de Santos vol. 1, nº 561.

52. É o caso dos portos da Costa Oeste dos Estados Unidos. Cf. Howard Kimeldorf. *Reds or Rackets?,* pp. 20-28.

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.[53]

Entretanto, a percepção 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 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".[54]

Mas se a maior parte dos contatos sociais dos portuários se dava entre trabalhadores, as redes de relações intraclasses não impediam a comunicação entre diferentes classes sociais. O Departamento de Ordem Social e Política (DEOPS)

53. Para descrições sobre péssimas condições de trabalho dos marítimos no Brasil no final do século XIX e início do XX, cf. Álvaro Pereira Nascimento. *A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada Imperial*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001; Romulo A. Pereira de Souza. *Memórias de um pelego*.

54. Bruce Nelson. *Workers on the Waterfront,* pp. 22-26 e 183.

mantinha informações detalhadas e cotidianas da frequência de trabalhadores e dirigentes sindicais nas residências de advogados, intelectuais, políticos e profissionais liberais ou nos melhores hotéis da cidade, onde muitos desses "burgueses" se hospedavam.[55] Contrariando a percepção 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 XIX, 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 do trabalho fabril. As atividades laborais nem sempre era sentidas como rotineiras ou monótonas, dada a variabilidade das cargas, dos navios, das flutuações do comércio marítimo, da relativa mobilidade em diferentes locais de trabalho, das frequentes interrupções do serviço, além das idas e vindas entre habitação, cidade e porto.[56]

55. Da mesma forma, Leonardo Roitmann lembra-se de ter acompanhado no sindicato dos carroceiros muitas palestras de jornalistas e intelectuais. Depoimento de Leonardo Roitmann ao Centro de Memória Sindical de São Paulo, em 30 ago. 1980, p. 3.

56. Herb Mills demonstrou que estas foram algumas 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 contêineres, que veio a transformar as bases sobre as quais estava assentada tradicionalmente a organização do trabalho. Herb Mills. "The San Francisco Waterfront: the Social Consequences of Industrial Modernization". *In:* A. Zimabalist (ed.). *Case Studies on the Process.* Londres: Monthly Review Press, 1979, pp. 128-129.

Os componentes integrativos apresentados até aqui, entretanto, não corroboram os pressupostos da teoria das massas isoladas para explicar uma frequente 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 em conjunturas históricas determinadas, e não segundo uma suposta propensão atemporal e inata às greves. Além disto, é preciso não considerar a categoria "portuários" como um todo homogêneo e indiferenciado.

A literatura sobre eles tem apontado que os trabalhadores ocasionais, embora apresentem em geral maiores dificuldades de sindicalização, seriam mais propensos à greve que os operários estáveis, regulares.[57] Os trabalhadores com contrato de emprego "permanente" com uma dada companhia tendiam para o confronto aberto apenas como "último recurso", uma vez que desenvolviam laços mais estreitos com a firma empregadora. Os ocasionais, ao contrário, contratados por um período curto 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.[58]

57. Erik Nijhof. "Les syndicats de dockers de Londres, du Havre, de Rotterdam et de Hambourg, 1850-1914", p. 87.

58. Cf. Klaus Weinhauer. "Labour Market, Work Mentality and Syndicalism", pp. 224-229.

No caso santista, porém, verificamos uma situação inversa: desde o final do século XIX, os empregados da Companhia Docas de Santos, com contratação regular, eram mais inclinados à deflagração de grandes movimentos grevistas, que surpreendiam por sua coesão, duração e extensão, além de envolver violentos conflitos com a polícia. No período abarcado por esta pesquisa, os estivadores, ao contrário, apresentaram o mais baixo índice de movimentos grevistas entre as principais categorias da cidade.

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 pequenas greves, três das quais não paralisaram os navios por mais de quatro horas (apenas uma teve duração de um dia). Somente esta última, ocorrida em janeiro de 1925, envolveu negociações com a Companhia de Navegação Transatlântica para o estabelecimento de tabelas salariais para toda a categoria;[59] duas ocorreram, em 1923, por "questões de serviço" e limitaram-se aos navios que estavam sendo operados;[60] apenas uma, deflagrada nesse mesmo ano, esteve restrita a todos os trabalhadores de uma única agência de navegação.[61] Se utilizarmos o critério de dias de trabalho perdidos, os estivadores estariam entre os operários de Santos com menor índice de propensão à greve.

59. *Comércio de Santos,* 13 e 14 jan. 1925.

60. *Comércio de Santos,* 19 e 20 abr. 1923; *A Plebe,* 21 abr. 1923; *Comércio de Santos,* 4 set. 1923.

61. *A Plebe*, 12 maio 1923.

De 1932 a 1935, quando o movimento operário alcançou novo ímpeto grevista, os trabalhadores da estiva primaram pela ausência: não decretaram uma única greve. As paralisações nos navios só voltariam a ocorrer de 1956 a 1963, mas 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 obtidos por meio de greve em um único movimento, ocorrido em 1960.[62]

Assim, não observamos greves de massas e com duração mais elevada entre os estivadores senão no final do século XIX e início do XX, quando ocorreram três grandes movimentos. Dois deles, entretanto, deflagrados em 1897 e 1905, só adquiriram vultosa proporção porque se estenderam às demais categorias do porto e se voltaram contra a CDS, e não somente ao conjunto dos empregadores da estiva.[63]

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 refratário à união e à solidariedade

62. Ingrid Sarti. *O porto vermelho,* pp. 67-69.

63. Cf. Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar,* capítulo 3.

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 cultura 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.[64]

64. Para uma análise fina a respeito, cf. Maurizio Gribaudi. *Mondo operário e mito operário: spazi e percorsi sociali a Torino nel primo novecento.* Torino: Einaudi, 1987.

DIFERENCIAÇÕES INTERNAS E RIVALIDADES PROFISSIONAIS

A natureza do trabalho portuário permitia a formação de fortes laços de solidariedade entre os trabalhadores, mas também propiciava 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 intensas, em Santos a pauta de importação de mercadorias era muito diversificada, de modo que as diferentes classificações das cargas engendravam competição cotidiana pelo "trabalho nobre".[65] Em 1943, Ramos Cerqueira, funcionário do Instituto de Aposentadoria e Pensões da Estiva, testemunhou em um processo-crime sobre a recusa de um grupo de trabalhadores em operar no carregamento de carvão. O terno contava com poucos homens porque, segundo ele,

> *"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".*[66]

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.[67] 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".[68]

65. Em alguns tipos de carregamento de granéis, por exemplo, era necessária a existência de algum talento, habilidade e aprendizagem prévias. Os cereais estavam entre os granéis que apresentavam certo grau de periculosidade e requeriam cuidados especiais na estivagem de navios convencionais, ou seja, não especializados. Ingrid Sarti. *O porto vermelho,* p. 22.

66. Processo-crime contra Antonio André Carijo, 1943. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Tribunal do Júri da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Segunda Vara Criminal, caixa 109, nº 11.663.

67. Depoimentos de Rodrigues Garcez e Brito Lopes, concedidos ao autor em 14 de julho de 1998.

68. Processo-crime contra Manoel Gaspar Cannas, 1935. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Tribunal do Júri da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Segunda Vara Criminal, caixa R-3.

Nos portos em que determinados ofícios qualificados resistiram ao processo de modernização da indústria podiam emergir sentimentos particularistas entre os operários mais bem situados no processo de trabalho. Em Santos, porém, a avassaladora reorganização do porto, conduzida pela Companhia Docas de Santos desde o final do século XIX, diminuiu as diferenças acentuadas de qualificação profissional. A construção de um cais retilíneo e a derrubada gradativa dos antigos trapiches e pontes, que não permitiam a atracação dos navios que permaneciam ao largo, reduziram as operações realizadas por lanchas.[69] Com isso, quase desapareceu a qualificada profissão dos motoristas dessas embarcações, os quais deveriam saber navegar e deter bom conhecimento das marés.[70]

Em terra, as esteiras rolantes eram utilizadas no transporte de mercadorias a granel dos armazéns para o porão das embarcações, implicando a diminuição de postos de trabalho. A introdução de guindastes na movimentação mais rápida de grandes quantidades de mercadorias teve efeito semelhante às esteiras. Os trabalhadores de máquinas que acionavam um crescente número de rebocadores e guindastes a vapor eram operários com alguma qualificação, trabalhavam mais isolados nas cabines dos equipamentos e nutriam um sentimento de superioridade em relação aos "trabalhadores ordinários".

69. Cezar Honorato. *O polvo e o porto: a Companhia Docas de Santos, 1888-1914.* São Paulo/Santos: Hucitec/Prefeitura Municipal de Santos, 1996, p. 156.

70. 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". Augusto B. dos Santos, Relatório consular referente ao ano de 1928, p. 90. Ministério dos Negócios Estrangeiro (Lisboa).

Como 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."*[71]

71. Álvaro Aranha. "Notas da cidade". *A Gazeta,* 26 dez. 1928, *apud* Companhia Docas de Santos. *Relatório apresentado à assembleia geral ordinária de 30 de abril de 1929 pela diretoria.* Rio de Janeiro: Tipografia do *Jornal do Comércio,* 1929, p. 64.

Imagem 7. Embarque de café no porto de Santos, 1928.

Fonte: Theodor Preising. Embarque de café, 1928. Acervo Museu do Café. Reproduzido de: "A história do Porto de Santos em 10 imagens". *Perfect Daily Grind,* 17 maio 2022. Disponível em: https://perfectdailygrind.com/pt/2022/05/17/a-historia-do-porto-de-santos-em-10-imagens/. Acesso em: 02/01/2025.

À ausência de força física aliava-se a perícia. Manejar uma lingada do cais para o porão de um navio requeria elevado 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 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 consequências 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".*[72]

Sob a alegação de "maior parcela de responsabilidade", os motorneiros de guindastes demandaram nos anos 1960 remuneração mais elevada que os trabalhadores de turmas e acabaram por se desvincular do sindicato dos operários das Docas para formar sua própria entidade de classe.[73]

As diferentes modalidades de remuneração nos portos causavam atritos entre os trabalhadores. Na medida em que algumas categorias recebiam por hora e outras por produção, estas incitavam aquelas a acelerar o trabalho, criando

72. Processos-crime contra Antonio André Carijo, 1943. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Tribunal do Júri da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Segunda Vara Criminal, caixa 109, nº 11.663.

73. Fernando Teixeira da Silva. *A carga e a culpa,* p. 74.

um ambiente de hostilidades recíprocas.[74] Em 1953, em assembleia dos operários da Companhia Docas de Santos, um trabalhador denunciou estivadores, pagos por tarefa, de subornarem doqueiros que se curvavam à "baixeza de aceitar o dinheiro" para acelerar o ritmo de trabalho.[75]

Todavia, 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.[76] 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.[77] Desde o século XIX, os guindastes de bordo, movidos pelas caldeiras dos navios, eram o equipamento padrão dos vapores transatlânticos e a invenção tecnológica mais importante nesse setor de transportes, 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 explica porque os métodos de trabalho nas docas e na estiva sofreram poucas alterações em um período relativamente longo. Durante muito tempo, o principal "instrumento" do trabalho nos portos foi a força física, empregada pelos ternos de estiva e docas, de forma que o funcionamento do trabalho dependia,

74. Esse era o caso, particularmente, entre os trabalhadores regulares do porto de Hamburgo, que recebiam por produção, e os ocasionais, que trabalhavam por hora. Erik Nijhof. "Les syndicats de dockers de Londres, du Havre, de Rotterdam et de Hambourg, 1850-1914", p. 85.

75. Fernando Teixeira da Silva. *A carga e a culpa,* p. 69.

76. Era o caso de Hamburgo em que, com raras exceções, o trabalho era pouco ou nada qualificado. Cf. Klaus Weinhauer. "Labour Market, Work Mentality and Syndicalism", p. 224.

77. Sobre os efeitos da conteinerização, cf. William DiFazio. *Longshoremen,* capítulo 3.

em grau elevado, da perícia e da capacidade de iniciativa dos trabalhadores. Os diferentes tipos de mercadorias, navios e equipamentos jogavam peso decisivo na configuração do processo de carga e descarga, permitindo a emergência tanto da solidariedade quanto das disputas na lida cotidiana do cais.

Mas todo e qualquer estudo sobre os portuários precisa considerar, nas palavras de Gordon Phillips e Noel Whiteside, "os hábitos e crenças que formaram a cultura do trabalho dos portuários [e] eram inseparáveis da natureza ocasional do emprego".[78] Esta questão é central para acompanharmos os argumentos apresentados neste capítulo.

A movimentação variável 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.[79] Em Nova York, onde o

78. Gordon Phillips e Noel Whiteside. *Casual Labour: The Unemployment Question in the Port Transport Industry (1880-1970).* Oxford: Clarendon Press, 1985, p. 271.

79. Robert Lee. "The Socio-Economic and Demographic Characteristics of Port Cities", p. 160.

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.[80] Em nenhuma outra indústria o 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 houvesse qualquer garantia de emprego em um futuro imediato. Em nenhuma outra, também, o emprego irregular (ocasional) era tão predominante em relação ao regular.

A sazonalidade das operações portuárias era não apenas responsável pela acirrada disputa entre operários e patrões para controlar o mercado e a organização do processo de trabalho nos portos, mas também pela ruidosa 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 masculina e o orgulho de "operários sem patrões". A compreensão desses valores exige a mobilização das múltiplas variáveis, 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.

80. Gordon Phillips e Noel Whiteside. *Casual Labour.*

NAVALHADAS E BENEMÉRITOS VALENTÕES

Em sentença contra um portuário de Santos, um juiz do Tribunal Superior do Trabalho argumentou que insultos e agressões eram

> *"fatos quase normais no seu meio social, onde são frequentes 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".*[81]

Tão constante quanto esse tipo de linguagem corporal e verbal nos portos são os registros que a naturalizam, tal como o fez esse magistrado trabalhista. Prevalece a imagem de homens brutos e brutalizados, em geral atribuída à rudeza do trabalho. Bebida, crime e violência têm marcado as histórias de comunidades portuárias em diferentes tempos e lugares. Cabe aqui examinar como foi se construindo historicamente entre os estivadores de Santos um terreno semântico de agressividade caracterizado por noções de força e honra, forjadas no trabalho masculino e pela unissexualidade das relações sociais tecidas no porto. Mas cumpre também evitar generalizações e estereótipos, buscado compreender que o ambiente de agressividade não só estava muitas vezes conectado ao fenômeno do trabalho ocasional, como também suscitou reações que visavam pacificar os conflitos internos à categoria.

81. Tribunal Superior do Trabalho, processo TST nº 2.527-48, *Diário da Justiça,* 21 jul. 1948.

A violência verbal implica a capacidade de cada um reagir "como homem", "expressão propícia à entrada no *ethos* dessa condição social", ou seja, da legitimidade das capacitações pessoais masculinas.[82] Os portuários definem, em grande medida, sua própria identidade a partir de um elevado senso de masculinidade, em que a coragem é um valor moral que organiza disposições e relacionamentos sociais. Não é incomum o uso de uma linguagem bélica como esta:

> *"somos os guerreiros do cais. A maioria que conheço são de uma formação guerreira. [...] São homens destemidos, não se importam com chuva, trovões, temperaturas altas ou com periculosidade no trabalho. [...] As condições de trabalho exigem que ele seja um homem forte, destemido, que não tenha nenhum vestígio de medo, ele não pode ser um temerário."*[83]

A masculinidade e o machismo de segmentos da classe trabalhadora compõem um código moral que "norteia a dramatização e a ritualização dos conflitos" entre os homens, acentuando "a autopercepção que cada homem tem de si enquanto indivíduo".[84] Mas a ostentação de força e coragem se desdobra e se expressa também em uma cultura de insubordinação ao poder de mando dos chefes de serviço.[85] 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

82. Sobre essa questão entre grupos de pescadores, cf. Luiz Fernando D. Duarte, "Identidade social e padrões de agressividade verbal em um grupo de trabalhadores urbanos". *In:* José Sérgio Leite Lopes (org.), *Cultura & identidade operária.* São Paulo: Marco Zero, s. d, pp. 171-201.

83. Depoimento de um estivador do Porto de Vitória, em Carlos Alberto de Oliveira. *Quem é do mar não enjoa,* p. 114. No final de sua fala, o trabalhador se refere a "temerário", mas, na verdade, queria dizer "temeroso".

84. Sidney Chalhoub. *Trabalho, lar e botequim,* p. 224.

85. Esta 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. Thomas Miller Klubock. "Working-Class Masculinity, Middle-Class, Morality, and Labor Policies in The Chilean Copper Mines". *Journal of Social History,* 30 n. 2, inverno, 1996, pp. 435-463. Apesar de esse 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.

binárias entre aptidão e inabilidade, força e fraqueza, destreza e negligência, masculino e feminino, macho e fêmea, disciplina e inépcia na execução das tarefas. Como costumava dizer 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".[86] Essa linguagem se articula 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".[87]

86. Depoimento de Cândido Pereira, concedido ao autor em 28 de junho de 1990.

87. Joaquim Celso de Lima. *Navegar é preciso,* p. 31.

Feitores e contramestres manipulavam com eficácia uma gama de simbologias de vigor masculino 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 estrepar'. 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."*[88]

A disputa pela fama de valente, portanto, exigia plateia, torcida, testemunhas que deveriam funcionar como um "tribunal da reputação", ao qual cabia reconhecer "quem era quem", ou seja, quem gozava de respeito, reverência, distinção. A aquisição da honra, que não implica necessariamente noções de virtude e justiça, dependia da visibilidade das ações, da avaliação pública dos "feitos" de um homem.[89] Palavras e atos são ingredientes significativos de um código de honra no qual impera o direito ou a legitimidade da força segundo a lógica do poder de soma-zero: o impulso de prevalecer sobre os outros e de acumular glória extorquindo-a dos demais pela humilhação. A afronta física supõe afronta à honra. Na expressão do antropólogo Julian 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.[90] Na medida em que linguagem rude e demonstrações de força são atitudes que reivindicam, concedem e negam reputação, a valentia assume também o significado de uma estratégia política

88. Ranulpho Prata. *Navios iluminados,* pp. 74-75.

89. Apesar de tratar de um contexto histórico diferente, são sugestivas as reflexões de Renato Janine Ribeiro. *A etiqueta no Antigo Regime.* São Paulo: Brasiliense, 1990, pp. 43-71.

90. Julian Pitt-Rivers. *Antropologia del honor o política de los sexos.* Barcelona: Crítica, 1979, pp. 17-40. No romance de Alberto Leal, *Cais de Santos,* o personagem Argamodio, estivador cearense, é ilustrativo sobre o funcionamento desse "tribunal da reputação" e a necessidade de sustentar fama de "bamba do cais", mitificada por seus colegas de trabalho.

que envolve relações de fidelidade e clientela, baseadas em noções de distinção, privilégios, preferências e precedência. É este o significado que importa analisar mais de perto.

Segundo o depoimento de um antigo estivador, sua categoria nos anos 1930 "era mal vista, tinha má fama, crimes, saía muita briga, matavam-se uns aos outros".[91] 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 um militante comunista, 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 dentro da categoria. Entretanto, há várias evidências de que tal memória está plasmada em acontecimentos sangrentos e na prática autoritária de gestão da força de trabalho adotada pelo sindicato.

O mais célebre valentão, lembrado ainda hoje por suas façanhas, foi Antônio André Carijo, mais conhecido como Antoninho Navalhada. Ele 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

91. Depoimento de Francisco Rodrigues Garcez, concedido ao autor em 14 de julho de 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", Prontuário de Miguel Costa. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, nº 4.429.

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. Sua destreza na luta corporal criou fama, pois infligia ferimentos causados não só pelo uso de arma de fogo, mas também pela agilidade com que manipulava armas brancas, como o canivete, a faca e a navalha.[92] Mas Navalhada parecia ser um homem de sorte: levado sete vezes a tribunal, foi absolvido de quatro acusações, pagou fiança duas vezes e foi preso em uma única ocasião; ainda assim ficou trancafiado por menos de três meses. Apesar de ter ferido gravemente algumas de suas vítimas, Navalhada jamais foi acusado de homicídio.

92. Processo-crime contra Antonio André Carijo e Manoel Lourenço Gomes, 1930. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal, caixa P-1/1933.

Tratava-se, assim, de um homem qualificado para exercer o cargo de contramestre que, como regra, enfrentava outros estivadores com reputação de valentia. A propósito, vejamos o que disse a esse respeito um contratante de estivadores de Nova York:

"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".[93]

93. Daniel Bell. "No cais do porto", pp. 147-148.

Nesse sentido, a prisão e as proezas na luta corporal conferiam prestígio e infundiam respeito. Por isso, talvez, Navalhada tenha trabalhado muitos anos como contramestre da Companhia Costeira de Navegação, acusado em outro processo criminal "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, acusou-o 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 também agraciado com o título de valentão da estiva.[94]

Antes de prosseguir narrando as peripécias do temido Navalhada, cabe tecer mais algumas observações acerca do sistema de contratação na "parede". Situações como as que acabo de descrever eram frequentes nos portos em razão de característico regime de trabalho ocasional, principalmente quando a escalação da mão de obra era prerrogativa exclusiva dos empregadores por meio da escolha discricionária 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 múltiplos significados que nele se manifestavam.[95]

94. Processo-crime contra Antonio A. Carijo, 1931. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal, caixa 208, nº 2.587.

95. Este 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 estadunidense, cf. Stan Weir. "The West Coast Longshoremen". *Maxwell Review,* primavera, 1972, pp. 54-55.

Conforme descreveu David Montgomery, os estivadores se comportavam de modo conspícuo diante do contramestre, erguiam-se nas pontas dos pés para ostentar força física, faziam sinais de reconhecimento e de favores devidos pelo contratante. Esse sistema de contratação engendrava a desigual distribuição das oportunidades de emprego por meio de múltiplas expressões lealdade, "afilhadismo", propina e requisitos como força, eficiência e subordinação às ordens dos chefes. Solidariedade e ação coletiva podiam ser enfraquecidas em face da criação de subgrupos de trabalhadores que disputavam simpatia e proteção deste ou daquele contramestre.[96]

Para limitar o arbítrio patronal, os portuários lutavam pelo controle do mercado de trabalho e para 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 controlado ou até mesmo anulado. 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 para forjar esquemas de favoritismo, os trabalhadores tendiam a forçá-los à sindicalização na mesma entidade de classe.

96. David Montgomery. *The Fall of the House of Labor,* p. 98.

Com isso, pretendiam enquadrá-los nas regras que subvertessem "a natureza das lealdades que presidiam as relações de autoridade e mando no processo de trabalho".[97] Mas para tanto era fundamental ainda garantir a atuação dos fiscais dos sindicatos, destinada a fazer os régulos dos empregadores respeitarem a observância de tais regras.

No Centro dos Estivadores de Santos, porém, a situação era inicialmente muito mais confusa e os papéis bastante embaralhados. 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: seria nomeado fiscal-geral do sindicato. Porém, essa nova função também lhe era propícia para formar sua *troupe,* no lugar de coibir a formação de clientelas. 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

97. Maria Cecília Velasco e Cruz. *Virando o jogo,* p. 257.

> *"Navalhada arranjou 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".*[98] *[ênfase minha]*

98. Processo-crime contra Antonio A. Carijo, 1931. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal, caixa 208, nº 2.587.

José Montenegro da Rocha foi reiterativo desse mesmo depoimento:

> *"o justificante, contra o regulamento do Centro dos Estivadores permitia que pessoas que não eram sócias trabalhassem na estiva sob as suas ordens",*

e acrescentou:

> *"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".*[99]

99. Processo-crime contra Antonio A. Carijo, 1931. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal, caixa 208, nº 2.587.

Na tríplice e quase simultânea função de diretor sindical, contramestre e fiscal do Centro dos Estivadores, Navalhada recebeu "prova de consideração de seus colegas com a eleição para o cargo de presidente do Centro em caráter provisório".

Na verdade, não houve eleição alguma, mas "assalto ao sindicato" perpetrado por um grupo que pretendia derrubar a diretoria em vigência de mandato, acusada de perseguir Navalhada e seus companheiros. Em setembro de 1931, segundo o vice-presidente do Centro, Accacio Augusto Ramos, Navalhada foi destituído do cargo de fiscal por proceder de modo violento contra vários trabalhadores. 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 "trinta e oito alemão" e foi ao Café Evaristo, o mencionado ponto de encontro dos estivadores. Ele teria manifestado antes a "vontade de ripar [matar, na gíria da estiva] um negro", ou seja, o presidente do Centro, Octávio Thomaz. Segundo o motorista do sindicato, Thomaz teria dito a Navalhada as seguintes palavras: "Vá embora, vá à merda seu puto, você não tem direito a nada". Ato contínuo, o desafeto, Navalhada, deu vários disparos de revólver, matando o presidente da entidade no bar mais frequentado dos estivadores. Apesar de alegar ter chorado nos braços de sua mãe, pesou-lhe como agravante o depoimento do garçom do Café Evaristo: quando atirou, Navalhada "estava com um charuto na boca"; após os disparos, "Antoninho calmamente fumava seu charuto".[100]

100. Processo-crime contra Antonio A. Carijo, 1931. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal, caixa 208, nº 2.587.

Imagem 8. O "valentão" Antoninho Navalhada, um dos fundadores do Sindicado dos Estivadores de Santos.

Fonte: A Tribuna, 21 fev. 2011. Reproduzido de: César Miranda. "Navalhada, a lenda do cais". *Jornal Eletrônico Novo Milênio,* 23 fev. 2011. Disponível em: https://www.novomilenio.inf.br/santos/h0299z03.htm. Acesso em: 02/01/2025.

Os aspectos aparentemente prosaicos do caso tinham evidentes conotações políticas, senão raciais também (afinal, ele queria "ripar" o negro Octávio Thomas), 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 dos Estivadores de Santos para comprar armas e ir a São Paulo "buscar mulheres", "sob pretexto de conferências

com o general Miguel Costa, desnecessárias".[101] Esta 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 se acirrou a tensão pela disputa do controle do mercado de trabalho com a Companhia Docas de Santos, o tenentista Miguel Costa interveio em favor do Centro dos Estivadores, o que tornou decisiva a conquista da *closed shop* pelo sindicato. Os diretores do sindicato passaram a ter 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 protegerem 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 foi visto várias vezes em confabulações com o comissário Lauro Pedrosa, "achando-se ao luxo ainda de passear ombreado com investigadores".[102] Os rumores sobre os planos urdidos na delegacia reforçaram-se em 1932, após o assassinato de outros dois diretores do Centro dos Estivadores, José Claudino e Accacio Ramos, ambos desafetos de Navalhada.[103] Segundo o DEOPS, o comissário teria ido anteriormente ao Centro dos Estivadores para exigir de Octávio Thomaz "os livros da sociedade para uma devassa". Após examiná-los,

101. Processo-crime contra Antonio A. Carijo, 1931. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal, caixa 208, nº 2.587.

102. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Prontuário nº 561, vol. 1.

103. *Diário da Manhã,* 14 fev. E 29 mar. 1932; *A Tribuna,* 13 fev. 1932.

"reuniu um grupo de trabalhadores maleáveis [...] e mandou forjar uma assembleia para destituir a diretoria do sindicato",

quando então Navalhada foi alçado a "presidente" do Centro. O comissário era, portanto, suspeito de autoria intelectual do crime.[104]

Qual seria então o intuito dessa perseguição a alguns estivadores? O delegado Heitor Pedrosa e seu comissário (Lauro Pedrosa) eram radicalmente antimiguelistas. Em março de 1932, Miguel Costa exigiu que o delegado fosse afastado do cargo e instaurou sindicância para investigar supostas irregularidades e desfalques verificados na delegacia.[105] Mas tudo indica que se tratava de retaliação contra a perseguição a seus "fiéis seguidores". A acusação recaía sobre a Frente Única Brasileira, fundada em Santos pelo comissário de polícia, uma versão local da Frente Única Paulista que, no contexto da Revolução Constitucionalista de 1932, 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 [Pedrosa], está provadíssimo, está perseguindo sistemática e ostensivamente todos os elementos que me apoiam. Santos tem sido mesmo o matadouro dos nossos elementos."[106]

104. "Complica-se o caso do assassinato do presidente dos estivadores de Santos", documento sem data e autoria. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Prontuário nº 561, vol. 1.

105. *A Tribuna,* 18 mar. e 21 abr. 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 providências sobre o que se passava na delegacia. As correspondências a Faria encontram-se no Arquivo Edgard Leuenroth, coleção Miguel Costa, série Correspondência Ativa.

106. Correspondência de Miguel Costa a Frederico Buys, São Paulo, 10 mar. 1932. Arquivo Edgard Leuenroth. Sobre os conflitos entre "miguelistas" e "constitucionalistas", cf. capítulo 8.

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 Frente Única Brasileira 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 a Santos. Assim, em um momento de aguda "crise de trabalho" e de valorização do trabalhador nacional, nada mais generoso que ampliar o ingresso de outros migrantes em busca de emprego nos navios, em detrimento dos estrangeiros.[107]

Segundo Joaquim Santana, presidente então recém-empossado no sindicato, cerca de 40 estivadores arregimentados pelo comissário Pedrosa formaram a Frente Única Brasileira, "sociedade de ideais jacobinos contra o braço estrangeiro". O português Manoel da Silva acusava o grupo que "vive nas antessalas 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".*[108]

Prisões dos "legionários" de Miguel Costa, intervenção do comissário nas eleições do sindicato, ameaças de morte e passeatas de alguns estivadores pela causa constitucionalista

107. Estes dados 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. 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.

108. *Diário da Manhã,* 29 mar. 1932.

aumentaram a temperatura dos conflitos, que adquiriram também a forma de rivalidades étnicas e entre estabelecidos e *outsiders.*[109]

Manoel Dias, fiscal do sindicato, talvez fosse mais odiado que o comissário Pedrosa. O estivador Arthur Monte afirmou na polícia que o objetivo de Dias era depor a diretoria do Centro, forçando diversos trabalhadores a ingressarem na Frente Única, sob ameaça de "sofrer bastante e passar uns quinze dias na cadeia", expulsando do Centro os sócios que não fossem brasileiros. Dias foi descrito na Justiça como 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".*[110]

Para não se submeter a uma bala na agulha da sua Mauser, o estivador Honório da Silva, que testemunhara 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" Manoel Dias e, segundo o trabalhador Belarmino do Nascimento, "da espionagem de seus companheiros para ir delatá-los à polícia".[111]

109. *Diário da Manhã,* 5 abr., 26 e 29 maio 1932; *A Tribuna,* 4 abr., 26 maio 1932; Prontuário de José Joaquim Santana. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, nº 4.429.

110. Processo-crime contra José Honório da Silva, 1932. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal, caixa 217, nº 2.689.

111. Processo-crime contra José Honório da Silva, 1932. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal, caixa 217, nº 2.689.

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.[112] Sua gestão, contudo, abria um novo período de instabilidade e conflito no interior do sindicato. Apesar das conotações políticas dos enfrentamentos entre esses grupos, até o início da década de 1940 o pivô das discórdias oscilaria entre duas acusações sempre reiteradas 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.

112. Prontuários de Miguel Costa, nº 4.429, e Gilberto de Andrada e Silva, nº 2.573. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS; *Correio de São Paulo,* 5 jul. 1933; *Diário da Manhã,* 31 mar. 1933.

Imagem 9. Santistas embarcam para participar da Revolução Constitucionalista de 1932.

Fonte: "Pracinhas de Santos iniciam a subida da Serra para lutar nas trincheiras do interior". Reproduzido de: Sergio Willians dos Reis. "Santos defende com fervor o seu porto durante a Guerra Constitucionalista". *Blog Memória Santista,* 8 jul. 2023. Disponível em: https://memoriasantista.com.br/santos-defende-com-fervor-o-seu-porto-durante-a-guerra-constitucionalista/. Acesso em: 02/01/2025.

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 parcialmente na categoria: a valentia. As trágicas violências não eram fruto de uma inata cultura sanguinária, mas tinham raízes, parcialmente, 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 mercado de trabalho atrofiado.

No entanto, a experiência dos estivadores e de sua organização não se resumia a navalhadas. Se a valentia estava estreitamente associada à natureza ocasional do trabalho portuário, atada a esse mesmo fenômeno encontrava-se também a luta para "eliminar os patrões" e "trabalhar por si e para si".

Neste capítulo enfatizei os aspectos desagregadores da experiência dos portuários, mas cumpre escapar às abordagens 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.[113] Do mesmo modo que a característica ocasional do trabalho contribuía fortemente para acirrar as disputas entre os estivadores, era também um fenômeno em torno do qual eles se uniram para fazer frente à política monopolista da Companhia Docas e às investidas da empresa visando eliminar do sindicato qualquer possibilidade de controle do mercado de trabalho.

Assim, antes de acompanhar como os estivadores procuraram pacificar a "parede" e limitar ao máximo a influência dos valentões e contramestres na escalação da força de trabalho, voltaremos aos valores integrativos de sua experiência, sendo um deles - e talvez o mais importante - o orgulho de se verem como "operários sem patrões".

113. Cf. Neville Kirk. *Change, Continuity and Class.*

4

TENTÁCULOS DO POLVO E *CLOSED SHOP*

Temos visto que um dos pontos mais sensíveis das relações sociais nos portos era a disputa pelo controle do mercado de trabalho. Esse conflito era agravado, segundo definição de Eric Hobsbawm, por um "sistema de fronteiras fluidas", ou seja, 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 formas bastante diversas.[1] Diferentes cargas são transportadas entre vagões de trem ou lanchas e navios dos mais variados 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 definir quem será o regente dessa gigantesca orquestra.

A POLIFONIA PORTUÁRIA

Como a entrada dos navios nos portos oscila e tornava variável 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

1. Cf. Eric Hobsbawm. "Os sindicatos nacionais portuários". *Os trabalhadores*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

2. Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar: era trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo/Santos: Editora da Unesp/Prefeitura Municipal de Santos, 1992.

3. David Montgomery. *The Fall of the House of Labor*. Cambridge: Cambridge University Press, p. 97.

permanente de operários em cada porto onde seus navios atracavam. Navios que, por exemplo, davam entrada nos portos de uma a três vezes por mês apenas, acarretariam ônus proibitivo se os armadores utilizassem em cada porto seu agente e operários por ele engajados. Uma tal situação os obrigaria a manter em cada agência de navegação que os representasse uma organização de trabalho 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 intermédio de sua agência, 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, além de fornecer todo material necessário à segurança e ao transporte nas embarcações.[4]

Assim, do ponto de vista funcional, a característica da maioria dos portos era a dispersão física e institucional de suas unidades, inexistindo um órgão centralizador e coordenador das atividades portuárias, o que dificultava a formação

4. Guilherme Guinle. *Projeto de regulamento do serviço de estiva*. Rio de Janeiro: Leuzinger S.A., 1939, pp. 18-19. 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). Maria Cecília Velasco e Cruz. "Portos, relações de produção e sindicato: o caso do Rio de Janeiro na Primeira República". *Ciências Sociais Hoje*, 1986, pp. 143-170.

de um quadro de trabalhadores permanentes.[5] A diversidade ocupacional nos portos potencializava a 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, como regra, os sindicatos tinham pouca força para negociar as condições em que o serviço deveria ser oferecido e realizado.[6] 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.

Por um lado, 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 competir entre si na definição de jornada de trabalho e dos 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 fosse um poderoso aliado dos

5. Cf. Maria Cecília Velasco e Cruz. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. Tese de doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1998. pp. 32-33. O porto do Rio de Janeiro, desde o século XIX, foi um complexo disperso, institucionalmente desintegrado e formado por diversas unidades estatais e privadas independentes entre si, o que não significava que fosse um sistema caótico. *Idem*, "O porto do Rio de Janeiro no século XIX". *Tempo*, 8, 1999, pp. 1-18.

6. Foi o caso dos efeitos da depressão econômica sobre os sindicatos londrinos do início da década de 1890. Frank Broeze. "Militancy and Pragmatism. An International Perspective on Maritime Labour, 1870-1914", *International Review of Social History*, 36, 1991, p. 178.

7. Cf. Robert H. Babcock. "Saint John Longshoremen During the Rise of Canada's Winter Port, 1895-1922". *Labour/Le Travail*, 25, primavera 1990, p. 21.

estivadores. Além disso, 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 permitiam contatos e conversas regulares entre seus componentes, possibilitando a resistência à exploração e aos caprichos dos contramestres.

As principais armas dos estivadores eram as frequentes e breves paralisações no decorrer dos serviços ou a redução do ritmo de trabalho. Tais táticas podiam forçar os empregadores à negociação imediata com os trabalhadores para diminuir a permanência do navio no porto. 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 atividades. Se artimanhas assim eram uma arma sem custo aos olhos dos trabalhadores, para os empregadores podiam representar um oneroso fardo econômico.[8] Tais pequenas lutas, a maioria das quais sequer tinham espaço na imprensa, tendiam a ser mais eficazes do que greves espetaculares, em certas circunstâncias fadadas ao fracasso, ante a violência policial e a retaliação patronal.

8. Howard Kimeldorf. "Sources of Working-Class Insurgency: Politics and Longshore Unionism During the 1930s". *In:* Maurice Zeidin (ed.). *Insurgent Workers: Studies of Origins of Industrial Unionism on the East and West Docks and in the South During 1930s*. Los Angeles: Institute of Industrial Relations, University of California, s. d.

Aos olhos dos patrões, conforme ocorreu no início do século XX 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 maior controle.[9] Porém, responsabilidades e custos advindos das obrigações para com o emprego regular tendia a dissuadi-los de implementar tal sistema de contratação, conforme se deu nos portos britânicos durante várias décadas do século XX.[10]

Os trabalhadores ocasionais, por sua vez, opunham-se a ele por temer a eliminação de postos de trabalho e a subordinação aos rigores de uma ou poucas firmas contratantes. Esse sentimento de liberdade e independência era particularmente acentuado entre jovens trabalhadores solteiros que podiam, dentro de certos limites, levar uma vida caracterizada pelo controle individual do seu tempo de trabalho e lazer. Muitos trabalhadores ocasionais, portanto, não estavam interessados em se engajar em um esquema de emprego permanente e regular.[11] Os estivadores trabalhavam para diferentes empresas e, assim, não identificavam sua ocupação profissional a uma firma ou a um determinado empregador.[12]

Em suma, os grupos que controlassem o processo de contratação da mão de obra exerceriam o domínio de fatia considerável de poder no porto, decidindo quem deveria trabalhar,

9. Klaus Weinhauer. "Labour Market, Work Mentality and Syndicalism: Dock Labour in The United States and Hamburg, l 900-l 950s". *International Review of Social History*, 42, ago. 1997, p. 230.

10. Cf. Gordon Phillips e Noel Whiteside. *Casual Labour: the Unemployment Question in the Port Transport Industry (1880-1970)*. Oxford: Clarendon Press, 1985.

11. Klaus Weinhauer. "Labour Market, Work Mentality and Syndicalism", pp. 228-229.

12. 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*]. Carlos Alberto de Oliveira. *Quem é do mar não enjoa: memória e experiência de estivadores do Rio Grande - RS (1945-1993)*. Tese de doutorado. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), 2000, pp. 80 e 86.

por quanto tempo e em que condições.[13] Foi em torno do controle desse poder que, desde os anos 1920, desenvolveram-se em Santos os principais embates entre estivadores e empregadores, envolvendo 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 à maioria dos portos pelo fato de o complexo portuário estar organizado de forma atípica, contrastando com seus congêneres.

Vimos que na maior parte dos casos a característica funcional dos portos é a dispersão e a desintegração física e institucional de suas mais variadas peças; as unidades são relativamente independentes entre si, compondo um cenário complexo. No final da primeira década do século XX, porém, o porto de Santos apresentava-se como um sistema centralizado e integrado. A Companhia Docas de Santos 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.[14]

A FORMAÇÃO DO "POLVO"

De um modo geral, como analisou Maria C. Velasco e Cruz, os principais confrontos intraempresariais nos portos ocorrem em torno da dualidade porto-navio. Ao armador interessa maximizar o tempo do navio no mar e diminuir o período

13. Howard Kimeldorf. *Reds or Rackets? The Making of Radical and Conservative Unions on the Waterfront*. Califórnia: University of California Press, p. 29.

14. 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. Cezar Honorato. *O polvo e o porto: a Companhia Docas de Santos, 1888-1914*. São Paulo/Santos: Hucitec/Prefeitura Municipal de Santos, 1996; Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar; Idem.* "Porto de Santos". *In:* Antonio Arnoni Prado (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*, 1987.

de permanência 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. Dá-se, assim, uma disputa em torno da velocidade, da eficiência e do custo dos serviços, sobretudo depois da substituição da navegação à vela pelo navio vapor. Durante o predomínio das embarcações a vela, a renda dos portos dependia menos da quantidade e da tonelagem dos navios e mais do volume das mercadorias armazenadas, o que foi alterado com a utilização dos navios a vapor que, mais velozes e resistentes aos desafios do mar, circulavam com maior regularidade. A estrada de ferro aumentou ainda mais o fluxo de mercadorias, diminuindo a necessidade de um grande número de armazéns. Todavia, a compra e o aproveitamento do potencial do navio a vapor requeriam altos investimentos de capital que exigiam, vale repetir, a maximização do tempo de navegação, diminuindo a permanência da embarcação nos portos. Assim, a ênfase dos conflitos entre os empresários deslocou-se da mercadoria e da armazenagem para a circulação dos navios.[15]

Em Santos, a dualidade porto-navio fugiu a esse padrão de acumulação, mas os embates "em terra" também não foram pequenos. A maior fonte de arrecadação da Companhia Docas estava no desembarque de mercadorias importadas. Desde meados da primeira década do século XX, em decorrência

15. Cf. Maria Cecília Velasco e Cruz. "Portos, relações de produção e sindicato", pp. 38-40.

do 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 Companhia Docas 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 pode-se constatar que esses serviços não rendiam à empresa mais de 25% do total arrecadado. Sobre os donos das mercadorias incidiam obrigatoriamente as taxas referentes à armazenagem e capatazia (serviço braçal ou realizado por meio de aparelhos e máquinas no embarque ou desembarque das mercadorias), o que representou cerca de 60% da arrecadação da empresa naqueles anos.[16]

Assim, eram infindáveis as reclamações e os processos judiciais dos donos das mercadorias contra as tarifas praticadas pela Companhia Docas. Eles argumentavam que o monopólio dessa empresa representava o principal fator do elevado custo das operações portuárias. No contrato estabelecido com o governo imperial, que, em 1888, concedeu ao grupo Gaffreé, Guinle & Cia (mais tarde Companhia Docas

16. Sobre a repartição das taxas, cf. Companhia Docas de Santos. *Relatório apresentado pela diretoria em Assembleia 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.

de Santos) o direito de construir o porto, cabia unicamente à empresa executar as obras do cais. Não existia uma única cláusula relativa à monopolização do processo de embarque e desembarque de mercadorias. Contudo, a Companhia logo se empenharia contra os donos de 23 trapiches e pontes existentes em 1889, responsáveis até então pela movimentação das cargas.[17] As alegações mobilizadas de forma recorrente pela Companhia para monopolizar as operações do porto eram as seguintes: evitar a evasão fiscal decorrente da sonegação dos impostos alfandegários, reduzir os custos de embarque e desembarque de mercadorias e prestar serviços de utilidade pública. Os usuários do porto, por sua vez, opunham-se a tal monopólio, pois temiam se submeter à fixação das taxas determinadas por uma única empresa.

17. Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar*, p. 77

A construção de um porto com as características de um complexo integrado de suas partes, sob coordenação única, exige a inversão de grande volume de capital. Em quaisquer condições, avultados investimentos implicavam riscos e incertezas de retorno de capital, desafiando o potencial dos empreendimentos privados, o que em alguns casos exigiu a forte presença dos cofres públicos no processo de modernização dos portos.[18] Em Santos, a iniciativa privada foi inequivocamente amparada pela proteção estatal. Com o apoio do governo federal, a Companhia Docas de Santos saiu vitoriosa e, em 1897, acabaram-se os trapiches. Depois dessa primeira batalha vitoriosa, a empresa expandiria seus tentáculos

18. Cf. Maria Cecília Velasco e Cruz. "Portos, relações de produção e sindicato", p. 37.

aos seguintes setores: reparação de navios, produção de energia elétrica, sistema ferroviário próprio na faixa do cais e armazenagem, gozando ainda de isenções fiscais e vantagens na desapropriação dos terrenos. O coroamento desses avanços foi a dilatação do prazo concedido à Companhia Docas 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 cobrar-lhe Imposto Predial e de Indústrias e Profissões. Para se ter uma noção aproximada de 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, o total arrecadado pela Companhia equivalia "ao somatório dos capitais sociais de dezessete grandes indústrias têxteis do Rio de Janeiro e São Paulo".[19]

As greves portuárias eram instrumentalizadas pela Companhia para reforçar o argumento de que a centralização do porto era um meio eficaz para administrar 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 empresa passou a ter prioridade na operação de mercadorias provenientes do exterior ou a ele destinadas, controlando então turmas de carregadores do porto. Durante a violenta greve geral de 1897, a Companhia tirou

19. Cezar Honorato. *O polvo e o porto*, pp. 119-120.

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".*[20]

Em 1908, a empresa passou a executar todo o serviço de transporte do café dentro do porto. No período anterior, as sacas do produto eram levadas para o cais por meio de pranchas. Esse serviço de capatazia era realizado por carroceiros e carregadores de café que trabalhavam para as firmas proprietárias das carroças e casas exportadoras. Com a intromissão da Companhia Docas, o serviço de pranchas passou a ser feito por ela,

> *"como o faz com outros gêneros de exportação [...] para regularizar os seus serviços do cais, sujeitando-os à mesma disciplina",*

conforme justificativa pública a própria empresa.[21] Em concorrência com os donos de carroças e armazéns gerais, a empresa oferecia fora da faixa do cais serviços facultativos de

20. Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar,* p. 84.

21. Anuncio da CDS em *O Estado de S. Paulo*, jun. 1908, *apud* Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar,* p. 87.

transporte e armazenagem, buscando atrair os interessados que "recorrem à Companhia Docas porque encontram vantagens em sua tarifa".[22]

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 Docas contava com operários das oficinas mecânica, elétrica e de carpintaria, pedreiros, calceteiros e serventes, empregados de escritório, vigias e zeladores.

Assim, em Santos, observa-se uma situação diferenciada em relação aos complexos portuários fragmentados. Nestes, a inexistência de um órgão centralizador e coordenador das atividades tornava menor a ingerência empresarial na manutenção de um grupo de trabalhadores fixos. A Companhia Docas, porém, desde o início do século XX, não procurou organizar a mão de obra sobre o sistema ocasional de trabalho. Ao contrário, preferiu criar e manter um corpo permanente de trabalhadores, podendo disciplinã-lo e controlá-lo de modo mais intenso do que nos portos descentralizados. Isso foi possível porque a empresa exerceu o domínio da quase totalidade dos serviços do complexo portuário. Nesse processo

22. Companhia Docas de Santos. *Relatório apresentado pela diretoria em Assembleia geral ordinária de 30 de abril de 1915*.

de monopolização das atividades portuárias, a companhia buscou uniformizar salários, jornada de trabalho e impor a todos os seus empregados uma disciplina férrea.[23] Como apontam as pesquisas de Gitahy, de seis greves ocorridas no porto 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 era, invariavelmente, inflexível: intransigência, contratação de enormes contingentes de fura-greves e mobilização de um vasto corpo policial.

Depois da greve pela jornada de oito horas, em 1908, somente os estivadores não foram totalmente absorvidos pela Companhia Docas no interior do cais. Eles eram empregados por mestres-estivadores, que contratavam os serviços com as companhias de navegação e casas exportadoras. No entanto, sempre pairava sobre eles a enorme sombra da CDS.

COMPANHIA DOCAS VERSUS ESTIVADORES "AVULSOS"

Desde o início do século XX, a Companhia Docas de Santos desempenhou extraordinário papel desmobilizador em algumas paralisações dos estivadores, providenciando fura-greves e imiscuindo-se diretamente em um setor que não estava afeto à sua área de controle. Mas para além dessa intromissão, desde o princípio dos anos 1910, a empresa passou a organizar algumas turmas de estivadores.[24]

23. Sobre o tema da disciplinarização no cais, cf. Fernando Teixeira da Silva. *A carga e a culpa. Os operários das Docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade 1937-68*. São Paulo/Santos: Hucitec/Prefeitura Municipal de Santos, 1995, capítulo 1.

24. 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.

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 estivagem e desestivagem das cargas. Em 1914, 40% da tonelagem de mercadorias movimentadas no porto foram estivadas pela empresa.[25] Mas foi apenas depois da vaga grevista de 1919-1921 que a Docas estendeu seus tentáculos de forma mais agressiva na estiva, aproveitando-se mais uma vez do estado de desmobilização 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 1925, o inspetor-geral da Companhia Docas foi categórico: "sou de parecer que os serviços de estiva, em geral, de todas as companhias, deveríamos executá-los".[26]

Esse afã monopolista, porém, encontrava sérios limites. A política de baixos salários da Companhia teve um efeito contrário em relação às suas próprias intenções. Enquanto os estivadores da empresa recebiam de 7 mil e duzentos réis a 8 mil réis diários no início de 1924, os avulsos atingiam o montante de dez mil réis.[27] Diante do quadro de baixos salários, o cônsul norte-americano, Herndon Goforth, observou, em 1923, que mais da metade dos empregados da Docas "tem deserdado do cais em busca de trabalho melhor

25. Companhia Docas de Santos. *Relatório apresentado pela diretoria em assembleia geral ordinária de 30 de abril de 1915,* p. 30.

26. Ofício de Antônio C. Gomes a Ismael de Souza, 12 mar. 1925. Companhia Docas do Estado de São Paulo, Museu do Porto de Santos.

27. *A Tribuna,* 12 abr. 1924.

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".*[28]

Seguindo a máxima dos armadores ("navio parado não pega frete e tem prejuízo"), não deixaram 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".*[29]

A necessidade de mão de obra avulsa por parte dos armadores fez-se ainda mais urgente com a prolongada e crônica crise de congestionamento de navios no porto, que se estendeu de fins de 1923 a setembro de 1925. 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.[30] Importadores, exportadores, jornalistas, engenheiros

28. Herndon W. Goforth. "Labor Difficulties on the Wharves at Santos, Brazil", 18 jan. 1924. National Archives II, Washington, Department of State. Agradeço a Alexandre Fortes por ter fornecido esse valioso documento.

29. Augusto Borges dos Santos. Relatório consular referente ao ano de 1928, p. 93. Ministério dos Negócios Estrangeiros (Lisboa).

30. Associação Comercial de Santos. *A crise do porto de Santos: estudo preliminar*. São Paulo, 1925, p. 6.

e políticos insistiram que tal cifra superava o montante de recursos necessários à construção de um novo porto. Diversos pareceres sobre a crise eram unânimes em responsabilizar, sobretudo, a insuficiência do material rodante da São Paulo Railway, mas era quase consensual o diagnóstico de que o monopólio portuário exercido pela Companhia Docas a autorizava 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".[31] As companhias de navegação afirmavam que o porto de Santos era "o mais caro do mundo".[32] A maior parte dos pareceres recomendava a construção de um novo ancoradouro em São Sebastião, abolindo assim o monopólio da Companhia Docas de Santos.[33]

Foi nesses anos de crise de congestionamento, de 1923 a 1925, que a empresa ofereceu seus serviços de estivagem de mercadorias "a preços vantajosos". Contudo, conforme afirmou, em 1925, o próprio inspetor da companhia, seria mais prudente dar alguns passos mais firmes na conquista dos serviços de estiva "em era mais propícia, [...] convindo aguardar tempo melhor, ocasião favorável".[34] O avanço tentacular da Docas em um setor tão sensível da indústria portuária era motivo de preocupação para os seus clientes. As taxas salariais praticadas pela companhia na estiva não representavam atrativo suficiente para as agências de navegação no momento

31. Citado em Oscar Weinschenék. *A crise do porto de Santos*. Rio de Janeiro: Tipografia do *Jornal do Comércio*, 1926, pp. 9 e 12.

32. Augusto Borges dos Santos. Relatório consular referente ao ano de 1925. Santos, 10 de março de 1926, pp. 57-58. Ministério dos Negócios Estrangeiros (Lisboa).

33. 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.

34. Ofício de Antônio Cândido Gomes a Ismael de Souza. Santos, 12 mar. 1925. Companhia Docas do Estado de São Paulo, Museu do Porto de Santos.

em que o movimento de mercadorias atingia elevados patamares. Assim, para muitos armadores, seria mais vantajoso pagar salários superiores aos estivadores particulares para que seus navios deixassem o porto com maior rapidez. Esse sentido de urgência aumentava quando, em razão das crises de congestionamento, as embarcações já arcavam 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 encontravam-se associados à Sociedade Beneficente dos Trabalhadores de Carga e Descarga, fundada em fevereiro de 1924 com o objetivo de melhorar a situação dos trabalhadores empregados por "particulares, empresas ou companhias de navegação".[35] A iniciativa 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 conter os avanços da empresa na estiva.

Apesar da repressão do governo Arthur Bernardes ao movimento operário, os estivadores se organizaram e tiraram proveito da crise de congestionamento do porto, implantando o controle gradativo do mercado de trabalho. A Sociedade

35. *Comércio de Santos,* 13 fev. 1924.

Beneficente exigia dos estivadores a adesão sindical, pois o ingresso nos navios dar-se-ia mediante apresentação de um carnê supervisionado pelo presidente e um delegado do sindicato.[36] A Sociedade impôs, assim, parcialmente, a *closed shop*. Cerca de nove agências de navegação requisitavam os serviços da Companhia Docas, enquanto as demais (todas operando com linhas estrangeiras) contratavam os estivadores avulsos.[37] Além disso, como observou o inspetor-geral da da companhia, "os Diretores desse Centro se arrogam ao direito de fiscalizar, nos navios, os serviços onde estivessem empregados os seus contribuintes".[38] Essa fiscalização de fato funcionava, sobretudo por contar com o apoio de funcionários e guardas aduaneiros da Guardamoria do porto.

A 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 figurava também como ajudante do guarda-mor de Santos.[39] O inspetor da Docas, 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."*[40]

36. "Movimento sindical em Santos", outubro de 1926. Arquivo Edgard Leuenroth, Arquivos da Internacional Comunista em Moscou, microfilme do rolo 3.

37. *O Solidário*, 22 mar. 1926.

38. Ofício nº 287 de Antônio Cândido Gomes a Ismael de Souza, Santos, 9 maio 1925. Companhia Docas do Estado de São Paulo, Museu do Porto de Santos.

39. *Comércio de Santos*, 6 maio 1925.

40. Ofício nº 287 de Antônio Cândido Gomes a Ismael de Souza, Santos, 9 maio 1925. Companhia Docas do Estado de São Paulo, Museu do Porto de Santos.

Cândido Gomes talvez estivesse se referindo a uma breve paralisação ocorrida em janeiro de 1925, quando os estivadores lograram negociar uma tabela salarial que lhes oferecia 12 mil réis diários, enquanto os empregados da Companhia Docas recebiam apenas 9.600 réis. 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".[41] O "ruidoso sucesso" dos estivadores está relacionado ao caráter altamente competitivo da indústria marítima e ao grau de concentração de capital no setor. Tais fatores são cruciais para a compreensão das diferentes posturas patronais ante as demandas dos trabalhadores, o que interfere diretamente nas práticas sindicais. Aqui, então, faz-se necessário analisar as possibilidades abertas à atitude beligerante ou conciliatória dos empregadores em relação às pressões dos trabalhadores, o que dependia em grande medida da capacidade de organização e da unidade de ação dos armadores.

41. *Comércio de Santos*, 13 e 14 jan. 1925.

CAPITAL E "SINDICALISMO PRAGMÁTICO"

Com a passagem da vela para a embarcação a vapor, deu-se um processo de concentração de linhas de navegação entre um menor número de companhias de grande porte, que operavam com escalas fixas de viagens e transportavam cargas valiosas, tornando-as suscetíveis a qualquer interrupção em

sua rotina. Em decorrência de uma ideologia antissindical e da necessidade de retorno de vastas somas investidas, os líderes das maiores companhias de navegação europeias frequentemente relutavam em reconhecer a legitimidade dos sindicatos e suas reivindicações, formando agressivas organizações patronais.[42]

Howard Kimeldorf observou que, entre as duas guerras mundiais, a estrutura concentrada da indústria na Costa Oeste dos Estados Unidos permitia às três maiores companhias exercer um papel de liderança contra os operários, usando seu poder para galvanizar as muitas pequenas firmas em uma forte política de cunho antissindical. Os conflitos eram instrumentalizados pelos empregadores para destruir as organizações operárias, por meio do emprego de enormes somas de dinheiro na contratação de fura-greves. Além disto, desde os anos 1920, as companhias de navegação passaram a dirigir de modo mais centralizado o mercado de trabalho.[43]Nesse caso, os empregadores alcançaram um alto grau de concentração de capital que lhes permitiu encarar a indústria como um todo e não como mero problema de cada um dos diversos empresários. O mesmo ocorreu na Inglaterra, onde se verificou uma coordenação entre os empregadores na indústria de navegação que fosse capaz de reduzir a multiplicidade das ações independentes dos diversos empregadores.[44]

42. Uma das experiências mais bem sucedidas foi a da britânica Shipping Federation, liderada por três das maiores companhias de navegação. Cf. Frank Broeze. "Militancy and Pragmatism", pp. 175-176.

43. Howard Kimeldorf. *Reds or Rackets?*, capítulo 3.

44. Eric Hobsbawm. "Os sindicatos nacionais portuários", p. 210.

Em sentido inverso, verificou-se um vácuo de liderança patronal nos portos em que a dispersão do capital era acentuada, levando as firmas a cultivarem relações individualmente informais e colaboracionistas com as organizações operárias. Exemplo disso era o porto de Nova York, em que 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 europeias 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 menor despesa e colocava as empresas estrangeiras em situação mais favorável para absorver custos mais elevados provenientes do trabalho dos estivadores.[45]

Além disso, as companhias armadoras europeias estavam vinculadas a poderosas câmaras de comércio e seus respectivos governos, servindo como arma na luta internacional pelo controle do comércio. Assim, em meio a uma acirrada competição de preços e fretes, seus administradores estavam menos inclinados a rebaixar os salários e mais interessados em ver seus navios zarpando rapidamente.[46] Em síntese, onde as firmas competiam em bases mais ou menos semelhantes, era relativamente fácil organizar uma resistência coordenada às exigências dos trabalhadores.

45. Howard Kimeldorf. *Reds or Rackets?*, p 78.

46. David Montgomery. *The Fall of the House of Labor*, p. 101.

Onde estivessem internamente divididas pela diferenciação acentuada de capital, seria maior a probabilidade de tolerância e conciliação com os sindicatos em razão da difícil unidade de ação entre os empregadores. Os conflitos intrapatronais podiam beneficiar muito as lutas dos sindicatos pelo controle do mercado e do processo de trabalho.[47] Este era o caso de Santos. Como 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 frequentemente em pesadas despesas". [ênfases minhas]*

Ou seja, a pulverização patronal era responsável pela falta de coordenação na definição de acordos que implicassem 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".[48]

Essa dispersão está relacionada 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 de café, produto responsável pela quase totalidade das mercadorias exportadas. Nada menos

47. Cf. Eric Arnesen. "To Rule or Ruin: New Orleans Dock Workers' Struggle for Work Control, 1902-1903", *Labor History*, 28 n. 2, primavera, 1987, pp. 139-166.

48. Herndon W. Goforth. "Labor Difficulties on the Wharves at Santos, Brazil".

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 12 de julho de 1923 a 30 de junho de 1924, ou seja, a maior do período 1921-1925, a empresa nacional Lloyd Brasileiro liderava a exportação do produto. Contudo, sua participação no total de sacas embarcadas não ultrapassava 15%, seguida pela Munson Steamship Line (12%), quarta maior linha de navegação no porto de Nova York, a Mississippi Shiping Co. e a International Freighting Corp. (8%); as 11 empresas seguintes contavam com uma participação que variava entre 2% e 6%, enquanto cada uma das demais 33 linhas estava abaixo de 1% do total.[49] 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 antissindical.[50]

Além disso, as linhas de navegação estrangeiras, conforme assinalei, eram mais propensas à conciliação e à rápida negociação com os trabalhadores para que seus navios deixassem o cais sem muita demora. Ao lado das razões já apontadas 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

49. A. Stockler de Araujo. *O problema dos portos*. Santos: Tipografia do Instituto D. Escolástica Rosa, 1925, pp. 139-145.

50. Howard Kimeldorf. *Reds or Rackets?*, p. 58.

pública quando dispunham de médico brasileiro a bordo, e seus serviços de cabotagem estavam imunes às fiscalizações aduaneiras. Outrossim, para tais vapores, o porto contava com armazéns especiais, onde as cargas entravam e saíam sem maiores formalidades (a não ser as do processo de despacho na Companhia Docas). As embarcações estrangeiras, porém, só podiam desatracar após as visitas das autoridades das áreas de saúde pública, alfândega, polícia marítima e imigração.[51]

Diversas empresas de navegação sofriam com os custos da permanência dos navios no porto. Das 57 firmas mencionadas, apenas quatro eram nacionais, com participação ínfima na exportação de café, excetuando-se o Lloyd Brasileiro, enquanto as linhas estrangeiras transportaram mais de 80% de café entre 1923 e 1924.[52] Portanto, ao contrário das agências domésticas, as estrangeiras requisitavam os serviços mais onerosos dos "estivadores particulares", submetendo-se muitas vezes às pressões do sindicato. Se, de um lado, os trabalhadores contavam com essa fragilidade dos armadores, de outro precisavam enfrentar a intromissão da Companhia Docas, que servia como contrapeso à vulnerabilidade das agências marítimas. Era justamente nos esforços da Companhia Docas que os usuários da estiva esperavam compensar os obstáculos à implementação de uma unidade patronal contra as demandas do sindicato. A fim de conter a fuga de braços e as altas taxas pagas aos avulsos pelos

51. Augusto Borges dos Santos. Relatório consular referente ao ano de 1928, p. 54. Ministério dos Negócios Estrangeiros (Lisboa).

52. A. Stockler de Araujo. *O problema dos portos.*

mestres-estivadores e agências de navegação (duas questões interdependentes), a Companhia Docas vinha pleiteando junto ao 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".[53]

Em muitos portos, as companhias de navegação lutaram para manter o controle das operações de estivagem de mercadorias, buscando impedir que os administradores portuários monopolizassem os serviços do sistema portuário. O tempo despendido na carga e descarga era contabilizado no frete e, assim, qualquer demora do navio nos portos acarretaria diminuição dos lucros obtidos na viagem.[54] Portanto, o monopólio da estivagem pela Companhia Docas podia ser visto com desconfiança pelos armadores, sobretudo porque a Companhia não partilharia do mesmo senso de urgência dos donos dos navios.

Em Santos, porém, o conflito potencial 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 Docas a responsabilidade pelo controle e disciplina dos trabalhadores, área n em que a empresa tinha um longo e comprovado *know-how*. Ela contava também com um

53. Herndon W. Goforth. "Labor Difficulties on the Wharves at Santos, Brazil".

54. Maria Cecília Velasco e Cruz. "Portos, relações de produção e sindicato", p. 42.

contingente de trabalhadores potencialmente "pronto" para 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 por não concordarem com a realização de serviço não convencionado, mas a Companhia Docas de Santos escalou "turmas intrometidas e inexperientes no serviço de estiva".[55] Em seguida, os trabalhadores da Casa Martinelli, uma das maiores agências de navegação de Santos, deixaram de operar no *Gélria* e, a pedido da Companhia Docas, chegou de São Paulo um reforço de 30 praças.[56] Em setembro, a paralisação da Turma 41 da CDS foi mais rápida e facilmente debelada. Os trabalhadores recusaram-se a transportar sacas de café para o *Balboa*; depois de apenas três horas, o café foi transportado pela Turma 50 da empresa.[57]

O sindicato, porém, procurava evitar a ocorrência de paralisações na estiva. Sua atitude cordata com as empresas de navegação levava a descontentamentos como este, manifesto por um estivador:

"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

55. *A Plebe*, 21 abr. e 12 maio 1923; *Comércio de Santos*, 19 e 20 abr. 1923.

56. *Comércio de Santos*, 19 e 20 abr. 1923; *A Plebe*, 21 abr. 1923.

57. *Comércio de Santos*, 4 set. 1923.

atendidos porque a paralisação no serviço impunha essa 'benevolência' por parte dos agentes e do Centro de Navegação."[58]

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".[59] Reunidos em assembleia para deliberar sobre o assunto, os estivadores dividiram-se, embora a grande maioria concordasse com a posição da diretoria da Sociedade Beneficente de aceitar a proposta.[60] Essa posição podia ser motivada pela orientação do sindicato de evitar greves e confrontos com os empregadores, conforme orientava seu estatuto: "solucionar, dentro da ordem e da lei, todas as dúvidas ou questões entre seus sócios e os respectivos patrões".[61] Todavia, tal posição era também reforçada por razões conjunturais ligadas aos riscos de um enfrentamento que poderia levar os estivadores a perder o terreno parcialmente conquistado no domínio da *closed shop*, sobretudo porque o transporte marítimo atravessava um período de refluxo do comércio marítimo.

Conforme a caracterização de Frank Broeze, a organização dos estivadores poderia ser definida nos quadros de um "sindicalismo pragmático", cujos líderes buscavam evitar a

58. *Comércio de Santos*, 25 ago. 1925.

59. *O Solidário*, 22 mar. 1926.

60. *Comércio de Santos*, 17 jan. 1926; *Gazeta do Povo*, 18 jan. 1926; *A Tribuna*, 17 jan. 1926.

61. *Comércio de Santos*, 13 fev. 1924.

confrontação aberta com os patrões, advogavam a definição de acordos amigáveis e pautavam suas práticas em orientações políticas moderadas, o que não deixava de incluir militantes adeptos de ideologias radicais.[62] 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 concordarem com a proposta do Centro de Navegação. O argumento cingia-se ao fato de que, em face da 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".[63] Importava assegurar as conquistas até então alcançadas, sobretudo no terreno da disputa com a Companhia Docas pelo controle da contratação da força de trabalho, visto que a empresa vinha aumentando o número de clientes dos seus serviços de estiva.[64] Ante a natureza competitiva da indústria marítima, para as lideranças parecia estar claro que o sindicato só 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 reduzir ou banir qualquer atitude sindical mais agressiva.[65]

Seja como for, a categoria estava dividida. Conforme declarações prestadas em Juízo, para os "antigrevistas", um grupo pretendia "arrastar a corporação a uma greve inoportuna". Em 16 de janeiro de 1926, ocorreu um conflito dramático na

62. Broeze mostrou que em diversos países, de 1870 a 1914, houve entre os portuários um processo de crescimento do radicalismo militante, destruição dos sindicatos e, ante a ofensiva patronal, adesão de líderes de esquerda a uma plataforma "reformista-pragmática". Frank Broeze. "Militancy and Pragmatism".

63. *O Solidário*, 22 mar. 1926.

64. Ofícios de Guilherme Guinle a Ismael de Souza, Rio de Janeiro, 20 jun., 13 e 27 out. 1926; Ofício da Sociedade Anônima Martinelli a Ismael de Sousa, 17 fev. 1926. Companhia Docas do Estado de São Paulo, Museu do Porto.

65. A mesma atitude de diminuir as tarifas cobradas ocorreu entre os carregadores do porto de Marselha na segunda metade do século XIX, com sérias consequências para as tradições laborais, comunitárias e familiares dos carregadores, os quais se depararam com a contingência de precisar rebaixar seus salários para manter a fidelidade de negociantes que ainda preferiam contratar homens de sua antiga confiança. Victor Nguyen. "Les portefaix marseillais: crise et déclin, survivances". *Provence Historique*, 12, 1962, pp. 363-397. Agradeço a Malu Gitahy por ter fornecido esse artigo.

sede da Sociedade Beneficente dos Trabalhadores de Carga e Descarga, quando centenas de estivadores se reuniam para deliberar sobre a proposta do Centro de Navegação. Cerca de 700 associados concordaram com a proposta, mas alguns almejavam a paralisação geral nos navios. No calor da discussão, "a reunião transformou-se numa saraivada de pancadaria". Os "dissidentes", ou seja, aqueles que se opunham ao posicionamento do sindicato e da maioria dos estivadores, foram acusados de iniciar agressões que resultaram em disparos de revólver e no esfaqueamento de Marcolino Lima, mas, alegando legítima defesa, o júri absolveu os agressores.[66] Entretanto, a Sociedade Beneficente não teve a mesma sorte: foi fechada pelo delegado de polícia, sob o argumento de que na estiva trabalhavam homens "brutos e geralmente afeitos ao mal".[67]

Depois do conflito sangrento, a Sociedade entrou em "completa desorganização". A maioria dos associados deixou de pagar suas cotizações e a imposição da *closed shop* foi anulada.[68] Por cinco anos, os estivadores permaneceram em 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 sobre o setor, matriculando seus empregados "em grande número" na Capitania dos

66. Processo contra Manoel Gaspar Cannas, Manoel Mazzini Baptista e Firmino José de Freitas, 1926. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal, Tribunal do Júri da Comarca de Santos, caixa 124, nº 1.511; *Comércio de Santos*, 17 jan. 1926; *Gazeta do Povo*, 18 jan. 1926; *A Tribuna*, 17 jan. 1926.

67. Ofício nº 189 do delegado regional de polícia ao chefe de polícia de São Paulo, 26 fev. 1926. Palácio da Polícia de Santos, setor de Protocolo.

68. Movimento Sindical em Santos, out. 1926. Arquivo Edgard Leuenroth, Arquivos da Internacional Comunista, microfilme do rolo 3; *O Solidário*, 1º maio 1926.

Portos para que os mesmos pudessem ingressar nos porões dos navios.[69] A crise de 1929, por fim, embalou o acalentado sonho da Companhia de abarcar todo o serviço de estiva.

69. Ofício IG-35.05 de Ismael de Souza ao capitão dos portos do estado de São Paulo, Capitão Américo Ferraz e Castro, Santos, 28 out. e 4 nov. 1927. Companhia Docas do Estado de São Paulo, Museu do Porto de Santos.

A CRISE DE 1929 E SEUS EFEITOS ENTRE OS ESTIVADORES

Os efeitos da crise foram deletérios para trabalhadores dos portos. O aumento do exército industrial de reserva fez a "parede" assemelhar-se a um verdadeiro "mercado de escravos".[70] No Brasil, as restrições de crédito e as baixas cambiais determinadas pelo governo reduziram drasticamente a importação e, consequentemente, a renda da Companhia Docas, que dependia sobremaneira do tráfego importador.[71] A margem de lucros das companhias de navegação quase desapareceu, levando-as em vários países a uma crescente intolerância à organização operária, mesmo onde havia uma história de relações conciliatórias entre capital-trabalho e em que os sindicatos aplicavam uma linha moderada.[72]

70. Howard Kimeldorf. "Sources of Working-Class Insurgency", p. 11.

71. Para cifras sobre a queda de movimentação de mercadorias no porto nos primeiros anos da década de 1930, cf. Relatórios anuais da diretoria da empresa de 1931 a 1935.

72. Howard Kimeldorf. *Reds or Rackets?*, pp, 55-56.

Os estivadores tiveram de lutar em duas frentes: contra os avanços da Companhia Docas de Santos e a rearticulação dos armadores que favoreciam as pretensões expansionistas daquela empresa. Se nos anos 1920 as companhias de navegação se dividiram entre requisitar os serviços à CDS e aos trabalhadores avulsos, em 1930 a maior parte das companhias estava disposta a "colaborar" com o "Polvo". De setembro a dezembro de 1930, a empresa empregou uma média de

800 homens na estiva. Segundo um estivador, a Companhia Docas 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".[73] Guilherme Guinle apresentou diversas explicações sobre a preferência das companhias de navegação em oferecerem a estiva à CDS. O fator mais destacado por ele era a eficiência da produção e os baixos custos advindos da centralização da atividade de carga e descarga. Para 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 dúvidas sobre suas intenções, acrescentou: "não devo também recusá-los".[74] E para evitar estar agindo de acordo com interesses particularistas, sublinhou: "tenho interesses não pequenos, ligados aos da Nação".[75]

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 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 a CDS deixasse a estiva, seria um desastre financeiro para São Paulo. Para corroborar seu ponto de vista, Marshall exemplifica o que se deu com o navio *H. Monarch*, da Royal Mail: tendo entrado

73. *Praça de Santos*, 10 e 21 dez. 1930 e *A Tribuna*, 18 dez. 1930.

74. Guilherme Guinle. "Companhia Docas de Santos. Ao comércio de Santos, à navegação e ao público". *Praça de Santos*, 18 dez. 1930.

75. *Praça de Santos*, 20 dez. 1930.

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". Nesse sentido, "por que desorganizar, com um monopólio [sindical], o que hoje é livre e prefeito?"[76]

A posição dos armadores, contudo, expressava-se melhor em sua luta para alterar a situação reinante na estiva carioca, onde pretendiam criar o "regime de trabalho livre" e, assim, eliminar a 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 se limitavam à *open shop:* era necessário eliminar também o controle sindical na definição das regras que regulavam as condições em que o trabalho deveria se processar. 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".*[77]

Mas como reagiam os estivadores a essa conjunção de interesses (em geral díspares) entre porto e navio? Contra a concorrência da Companhia Docas, os estivadores avulsos argumentaram que

76. *Praça de Santos*, 24 dez. 1930.

77. *Praça de Santos*, 23 dez. 1930

> *"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".*[78]

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".[79] Assim colocadas em tão clara simetria, ambas as aspirações implicavam o poder de soma zero do sindicato no controle do mercado de trabalho. Tratava-se de instituir a *closed shop* por meio da eliminação da concorrência imposta pela CDS.

Porém, o momento não era alvissareiro. Em vários 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 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

78. *Praça de Santos*, 17 dez. 1930.

79. *Praça de Santos,* 17, 18 e 19 dez. 1930.

se tornou possível, faz-se necessário acompanharmos os esforços dos estivadores para atualizar antigas demandas no pós-1930.

A CONQUISTA DA *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 faziam parte do sindicato nos anos 1920, entre outros, fundaram o Centro dos Estivadores de Santos em novembro de 1930.[80] O sindicato instalou-se na modesta sede do grupo carnavalesco Foliões Santistas.[81] Mas muito menos modestas eram as aspirações dos estivadores que, imediatamente, lançaram-se na luta pela conquista da *closed shop* e na 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 "estiva particular".[82] O caso logo se converteu em grande tensão e foi diretamente encaminhado ao interventor do governo de São Paulo, coronel João Alberto, destacada liderança no comando militar da revolução. de 1930 que, ao longo de sua breve interventoria, foi visto como um governante sensível em relação à "questão social".[83] Otimista e aparentando sintonia com

80. *Idem*, 24 nov. 1930. O impacto da Revolução de 1930 entre os estivadores e as relações do Centro com o Governo Provisório serão analisados no capítulo 8.

81. Processo contra Antônio André Carijo, 1931. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal, Tribunal do Júri da Comarca de Santos, caixa 208, nº 2.587. 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; Antônio André Carijó (Navalhada), desde 1915.

82. *Praça de Santos*, 17 dez. 1930.

83. Cf. Vavy Pacheco Borges. *Tenentismo e revolução brasileira*. São Paulo: Brasiliense, 1992, p. 36.

os novos tempos, para Guilherme Guinle "tudo se resolverá dentro do espírito da Revolução Brasileira".[84] Esse espírito foi definido pelo delegado de polícia que, a mando de João Alberto, intercedia nas negociações:

> *"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".*[85]

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 deste grupo resultou um "acordo" cujas cláusulas eram inteiramente desfavoráveis aos estivadores. A primeira definia ser "livre a estiva de Santos"; a segunda 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 autorizados a contratar os estivadores que bem entenderem".*

84. *A Tribuna*, 17 dez. 1930; *Praça de Santos*, 18, 20 e 23 dez. 1930.

85. *Praça de Santos*, 20 dez. 1930.

Contudo, se uma tal determinação dava margem ao sindicato para reivindicar o domínio de parcela do mercado de trabalho, outra cláusula eliminava a 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”. Claro está que essa garantia não poderia ser oferecida por um pequeno sindicato com sede nos Foliões Santistas.

Além disso, em um mercado de trabalho tradicionalmente marcado pela competição e que, assim, forçava os sindicatos a limitarem o número de candidatos no ingresso da profissão, o acordo atribuía à Capitania dos Portos a autoridade para 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 que, após inscritos na Polícia, aguardassem 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 serviço da Docas, uma vez que ela tenha pessoal para o fazer”. Por fim, cabia assegurar as condições do acordo: “a polícia garantirá esse serviço, impedindo qualquer ameaça de perturbação”.[86]

86. *A Tribuna*, 16 e 17 dez. 1930.

Observamos que a balança pendeu muito desfavoravelmente para o lado dos 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. Ou seja, a demanda implicava eliminar a interferência da Companhia Docas de Santos e a intermediação dos empreiteiros na contratação da mão de obra, que deveria ser requisitada diretamente pelo Centro junto às companhias de navegação.[87]

O descontentamento estendia-se ainda ao máximo de mil homens matriculados na Capitania dos Portos, sendo necessário requisitar de 1.800 a 2.400 trabalhadores, pois os serviços se realizavam em jornadas diurna e noturna. O limite imposto equivalia evidentemente ao número de empregados da CDS que faziam o serviço de estiva, sujeitos a baixos salários e longas jornadas de trabalho.[88] Mas havia, de certo, outra razão para 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 3, foram esses "novatos" que formaram as bases da política de favoritismos conduzida por uma parcela de dirigentes do Centro.

87. No Rio de Janeiro, a 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. Maria Cecília Velasco e Cruz. *Virando o jogo*, p. 248.

88. *A Tribuna*, 20 dez. 1930; *Praça de Santos*, 18 dez. 1930.

Os diretores do sindicato solicitaram "audiência especial" com o interventor para "provar" que ele teria se escorado em "informações inexatas".[89] Mas os estivadores não se limitaram ao diálogo com as autoridades. Nas palavras de 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".[90] 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[91] Ao contrário de haver confronto entre estivadores e doqueiros, estes se solidarizaram com aqueles. Em 16 de dezembro, os empregados da Companhia Docas de Santos se recusaram a fazer o serviço de estiva em três vapores subordinados à 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 assembleia, por unanimidade, "que se mantivesse a situação atual", ou seja, reiterar o movimento de solidariedade.[92]

A temperatura dos conflitos no porto aumentou sensivelmente e, no dia 18, o cais amanheceu "em pé de guerra". Os estivadores, em "atitude serena", enviaram telegrama ao general Miguel Costa, então secretário da Segurança Pública do estado, protestando contra "exibição força policial realizada hoje docas".[93] Interessado em aproximar-se dos

89. *A Tribuna*, 20 dez. 1930; *Praça de Santos*, 18 dez. 1930.

90. Guilherme Guinle. "Companhia Docas de Santos. Ao comércio de Santos, à navegação e ao público". *Praça de Santos*, 18 dez. 1930.

91. Depoimento concedido no evento Memória Sindical da Baixada Santista, promovido pela Faculdade de Filosofia de Santos (UNISANTOS), em 17 maio 1990 [evento gravado pelo autor].

92. *Praça de Santos*, 17 e 20 dez. 1930; *A Tribuna*, 18 dez. 1930.

93. *Praça de Santos*, 18 dez. 1930.

trabalhadores organizados, Miguel Costa foi pessoalmente a Santos, "mandou recolher imediatamente os soldados" e ordenou o ingresso dos trabalhadores nos navios.[94] Tinha início triunfal o miguelismo na estiva santista. 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 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.[95]

Apesar da "colaboração" das companhias de navegação com a Companhia Docas, 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 desembaraço das mercadorias, pois ele transfere seu custo ao embarcador ou recebedor".[96] Mas o êxito do Centro contou também com um importante fator político: a aproximação com o general

94. 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 mar. 1932; Ingrid Sarti. *O porto vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981, p. 94.

95. Guilherme Guinle. *Projeto de regulamento do serviço de estiva*, p. 38.

96. *Apud* Geraldo M. Barros. *Guilherme Guinle 1882-1960*. Rio de Janeiro: Agir, 1982, p. 120.

Miguel Costa, cuja intervenção no caso fortaleceu as condições de sobrevivência do sindicato para que pudesse implementar a *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 novo acordo, estabelecido em fevereiro de 1931. Uma de suas disposições conferia aos estivadores uma vitória parcial, mas importante: "nenhuma Companhia ou Empresa poderá ter seção especializada de estiva". Estribado 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". Tal afirmação era o reconhecimento explícito de um argumento sempre invocado pelos estivadores. Obviamente, a decisão não era do agrado da CDS, que mantinha o propósito de seguir 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, valiam também para evitar a *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, assinalou 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 s trabalhadores do Centro, com cujos serviços os agentes das companhias de navegação estão satisfeitos".*[97]

Para os estivadores, deter o domínio absoluto do mercado de trabalho era uma condição 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 mil réis. Não apresentou também nenhuma reclamação quanto às cláusulas relativas aos temas que tradicionalmente mobilizavam os sindicatos da categoria em diferentes portos: o tamanho dos ternos, a quantidade de carga nas lingadas, a distribuição dos serviços e o

97. *A Tribuna*, 12 fev. 1931; *Praça de Santos*, 12 fev. 1931.

modo pelo qual o trabalho deveria ser realizado. Tais temas eram prerrogativas 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 oportunidades equitativas de trabalho: "caberá aos contramestres a distribuição dos serviços e a escala dos estivadores na ocasião de sua entrada a bordo".[98] Como o sindicato já tinha muitos problemas para resolver, esses temas seriam objeto 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 a *closed shop* já se impunha na prática, tratava-se, porém, de uma experiência ainda incipiente, que dependia fundamentalmente da organização e da força

98. *Praça de Santos*, 12 fev. 1931.

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 ocorressem desavenças cotidianas suscitadas por questões relativas ao processo de trabalho nos navios, sobretudo 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 escaramuças pontuais se evidenciam 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. O volumoso documento contém 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. 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 os equipamentos necessários às operações realizadas. Assim como essa definição buscava 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.[99]

99. *Diário da Manhã*, 26, 27 e 28 abr. 1933.

Para os empregadores, tais 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. 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 serviços realizados em domingos e feriados podia resultar na falta de candidatos para operar em cargas ou em dias não atrativos, levando os empregadores a negociar com os operários no momento imediatamente prévio à execução dos serviços.[100]

100. Foi o que aconteceu em 1943, quando houve um conflito entre um contramestre e o fiscal do sindicato, motivado por falha 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'. A questão degenerou em confronto sangrento, pois o contramestre pretendia que os poucos estivadores que se apresentaram na "parede" ingressassem no *Cisne Branco* e no *Guaracemar*. Processo contra Antônio André Carijo, 1943. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Tribunal do Júri da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Segunda Vara Criminal, caixa 109, nº 11.663.

O alcance do acordo de 1933 foi, sem dúvida, extraordinário para a consolidação do poder do sindicato no processo de trabalho, pois lhe foi atribuída a função de fiscalizar os serviços, autorizando-o a apresentar queixas no Ministério do Trabalho "para que faça cumprir o presente regulamento".[101]

101. *Diário da Manhã*, 26 a 28 abr. 1933.

PARA QUE PATRÕES?

O acordo foi mais longe: permitia ao sindicato tornar-se "firma contratante de estiva", ou seja, dava-lhe o direito de "contratar diretamente os serviços profissionais de seus associados com particulares ou Empresas de Navegação", sem recorrer às firmas intermediárias que empreitavam os serviços de estiva. Estas operavam no mercado de trabalho como prepostos dos armadores, com a incumbência exclusiva de oferecer aparelhamento indispensável à realização dos serviços, requisitar ao sindicato o número de trabalhadores necessário na carga e descarga de um navio, bem como escolher os contramestres que deveriam fazer a escala da mão de obra na "parede" e dirigir o trabalho com os contramestres auxiliares (responsáveis pelas operações executadas no convés e nos porões dos vapores). Tais firmas movimentavam elevado capital, proporcionando-lhes considerável margem de lucros.

Essa conquista sem paralelo traduz o orgulho de "operários sem patrões": não trabalhar para ninguém, mas "por si e para si mesmos".[102] Desde 1931, o sindicato lutava por esse objetivo, argumentando que, caso o trabalho lhe fosse oferecido diretamente pelas agências de navegação, poderia aumentar os salários dos seus associados, sem acarretar 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 folgadamente trazendo a ruína dos operários".[103]

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".[104] Informações do Departamento de Ordem Política e Social (DEOPS) corroboram essa observação. Em 1932,

> *"elementos perigosos da estiva [...] andam tramando a eliminação [assassinato]dos empreiteiros Brasiluzo Lopes, José Pereira Carolo e Antonio Domingues Pinto",*

porque estes pretendiam tirar o serviço de descarga de navios executado pelos estivadores para entregá-lo à Companhia Docas.[105]

102. Sobre essa questão no porto carioca, cf. Maria Cecília Velasco e Cruz. *Virando o jogo*, capítulo 7.

103. *Praça de Santos*, 8 ago. 1932.

104. *Diário da Manhã*, 19 abr. 1933.

105. São Paulo, 27 fev. 1932. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Gabinete de Investigações, Prontuários 561, vol. 1.

Os argumentos de que a "estiva direta" reduziria os custos das operações de estiva surtiram 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 intermediação dos empreiteiros.[106] A experiência coroada com maior êxito foi a "estivagem direta" da banana, conquistada em 1934, quando a mercadoria ocupava o segundo lugar na pauta de exportações do porto, perdendo apenas para o café.[107] A conquista não foi facilmente alcançada, e ainda mais difícil seria mantê-la, pois vigorou por apenas seis anos. 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 se encontrava organizado legalmente como firma parta atuar no setor, não dispondo de capital e "responsabilidade", o que levaria a exportação da mercadoria à "completa desorganização".[108]

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,

106. *Diário da Manhã*, 11 jan. e 10 fev. 1934.

107. Companhia Docas de Santos. *Relatório apresentado à assembleia geral ordinária de 30 de abril de 1935 pela diretoria*. Rio de Janeiro: Tipografia *Jornal do Comércio*, 1935, p. 29.

108. *Diário da Manhã*, 29 dez. 1933.

> *"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."* [109]

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 quais os interesses dos armadores dependeriam da boa vontade dos operários sindicalizados. Nos anos seguintes, a estivagem direta da banana pelo sindicato passou a ser alardeada 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.[110] 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".[111] Talvez convencido disso e por considerar que os sindicatos deveriam ser órgão de colaboração com o poder público, visto que os portos são um setor sensível da economia nacional, Vargas assinou em 1939 um anteprojeto que, em suas linhas iniciais, concluía:

109. Guilherme Guinle. *Projeto de regulamento do serviço de estiva*, pp. 15-16.

110. *Correio de Santos*, 17 mar. 1936; *O Diário*, 13 ago. 1936; *O Radical*, 27 maio 1938.

111. Guilherme Guinle. *Projeto de regulamento do serviço de estiva*, p. 16.

> *"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, a *closed shop* era pela primeira vez oficialmente reconhecida:

> *"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 elementos estranhos aos sindicatos profissionais de estivadores."*[112] *[ênfase minha]*

O anteprojeto entregava definitivamente aos sindicatos a contratação e a escalação da mão de obra, bem como o suprimento de aparelhos indispensáveis à execução e à direção do trabalho, atividades que cabiam até então aos representantes dos armadores (agências de navegação e contratantes de estiva).

112. Anteprojeto do Decreto-Lei nº 1.371 de 23 jun. 1939.

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 consequente redução do preço dos fretes, encarecidos por aqueles contratantes de estiva".*[113]

Talvez tivessem chegado a Vargas cálculos como os do estivador Geraldo Rocha: na descarga do vapor *Taubaté*, o empreiteiro teria "embolsado" 69 mil 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".[114] 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 elaboração desse documento prendia-se, assim, a razões de ordem econômica (redução de custos) e políticas (fazer do sindicato um órgão de colaboração com o poder público).

113. *Diário de Santos,* 10 dez. 1939.

114. Geraldo Rocha. "Casacas da estiva". *A Nota* (recorte de jornal não datado, encontrado no Sindicato dos Estivadores de Santos).

Porém, aos interesses corporativistas de Vargas, no sentido de se aproximar dos trabalhadores de uma categoria profissional estratégica, Guilherme Guinle contraporia argumentos 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 a ele, também presidente da Companhia Docas, emitir parecer ao anteprojeto. Seu objetivo era mostrar que, ao lado da *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, Guinle buscou esclarecer a falta de fundamento de duas alegações contidas no anteprojeto: 1) o elevado custo dos serviços seria o resultado da interferência dos empreiteiros; 2) esses intermediários não teriam "função útil nem necessária".[115] Guinle apresentou diversas cifras extraídas das operações realizadas em vários portos para negar a primeira assertiva. Por fim, afirmou que o custo dos serviços se devia aos seguintes fatores: "ridícula lentidão" do trabalho, altos salários nas jornadas extraordinárias, composição dos ternos com número de homens acima do necessário e "operários não sujeitos às normas da disciplina do trabalho". Contra a segunda afirmação - a inutilidade dos empreiteiros -, procurou demonstrar que a estiva direta seria "a subversão da ordem natural das coisas", ou seja, "colocaria o sindicato na posição de preposto forçado do armador.

115. Guilherme Guinle. *Projeto de regulamento do serviço de estiva.*

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 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.[116]

Tais facilidades exasperavam Guinle, que não se cansava de reiterar: "as funções do sindicato serão, portanto, inequivocamente, patronais".[117] 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".[118] A estiva direta, controlada pelos sindicatos, coroaria então a situação de "anarquia e altos custos" dos serviços portuários, já onerados pela *closed shop* imposta "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, tal "vantagem" seria desfrutada apenas no porto do Rio de Janeiro pela

116. Artigo 8º do Decreto Lei nº 1.371.

117. Guilherme Guinle. *Projeto de regulamento do serviço de estiva*, p. 27.

118. *Idem*, pp. 23-27.

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."*[119]

119. *Idem*, p. 48.

Não surpreende que Guilherme Guinle ponderasse orgulhosamente que o sistema instaurado pela Companhia Docas antes de 1930 seria o mais eficiente por não subordinar as operações de capatazias e estivagem das mercadorias "a regimes tão díspares". 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 nacional", um novo estudo sobre o assunto resultou no Decreto Lei nº 2.032, de 1940, quando as aspirações de Guinle tiveram visível 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". Porém, contrariando suas expectativas, a Companhia Docas jamais voltaria a operar no setor da estiva, ficando este definitivamente 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".*[120]

Evidentemente, fatores de ordem política pesaram mais do que os econômicos, pois foi proibida a estiva da banana controlada pelo sindicato, considerada responsável pelos baixos custos dos serviços. Talvez o governo tenha se convencido de que o anteprojeto de 1939 abria um precedente perigoso ao atribuir ao Centro dos Estivadores funções que ultrapassavam os objetivos expressos no programa corporativista, conferindo ao sindicato um poder talvez jamais alcançado por qualquer outra categoria de trabalhadores.

De qualquer modo, a *closed shop* foi finalmente institucionalizada, em 1943, pela Consolidação das Leis do Trabalho. De acordo com o artigo 257,

120. Ingrid Sarti. *O porto vermelho*, p. 39.

"a mão de obra na estiva das embarcações só poderá ser executada por operários [...] de preferência sindicalizados, devidamente matriculados na Capitania dos Portos".

A medida reconhecia definitivamente a prática do controle do mercado de trabalho pelo sindicato.

INSTITUCIONALIZANDO O CONTROLE OPERÁRIO

Segundo Ângela Araújo, a promulgação das leis trabalhistas e a sindicalização oficial no pós-1930 tornaram tênues as possibilidades de 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. Nesse sentido,

"a tentativa de colocar sob o controle dos trabalhadores todos os aspectos das suas relações de trabalho não logrou muito sucesso".

Isso exigia dos sindicatos alto índice de sindicalização, permanente organização e mobilização nos locais de trabalho visando a fiscalização e a aplicação das normas estabelecidas nos contratos.[121]

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 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 em torno do controle da produção teriam findado com o estabelecimento de uma relação contratual entre sindicatos e *management*. Estabelecidos os acordos que, entre outros aspectos, propiciavam melhoria salarial e redução da jornada de trabalho, as lutas pelo controle do processo de trabalho estariam virtual e contratualmente proscritas.[122]

Entretanto, tal como ocorreu com os sindicatos portuários da Costa Oeste dos Estados Unidos a partir de meados da década de 1930,[123] as tais "vantagens econômicas" dos estivadores

121. Ângela Maria Carneiro Araújo. *Construindo o consentimento: corporativismo e trabalhadores no Brasil dos anos 30*. Tese de doutorado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1994, pp. 181-182.

122. Cf. Herb Mills. "The San Francisco Waterfront: the Social Consequences of Industrial Modernization". *In:* A. Zimbalist (ed.). *Case Studies on the Process*. Londres: Monthly Review Press, 1979.

123. Cf. Bruce Nelson. *Workers on the Waterfront: Seamen, Longshoremen, and Unionism in the 1930s*. Chicago: University of Illinois Press, 1990.

santistas não levaram o sindicato a abandonar sua tradicional luta pelo controle da organização do trabalho. Os acordos estabelecidos com os patrões e a legislação trabalhista não apenas fixavam regras relativas 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. Nessa 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.

O caso santista tinha um precedente importante na experiência dos estivadores do Rio de Janeiro, que exerciam a *closed shop* desde o começo do século XX. Não resta dúvida de que a ação do Estado em seus intentos cooptativos e corporativos jogou grande peso nas conquistas alcançadas pela categoria. No entanto, a ênfase demasiada nesse aspecto deveria levar ao questionamento dos motivos pelos quais muitas outras categorias que lutaram pela *closed shop* no mesmo período não lograram conquistá-la e codificá-la em termos legais. 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.

Na versão acadêmica, conforme observou Maria Cecília Velasco e Cruz,[124] o monopólio da contratação de mão de obra pelo sindicato tem sido atribuída ao projeto corporativista de Vargas. 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."*[125]

Mais uma vez, a autora atribui ao corporativismo varguista 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, portanto, um caráter estrutural".[126] Mas, conforme questão

124. Maria Cecília Velasco e Cruz. *Virando o jogo*, Introdução.

125. Ingrid Sarti. *O porto vermelho*, pp. 28-29.

126. *Idem,* p. 31.

levantada por Velasco e Cruz, "será que o caráter estrutural deste conflito é um artifício da lei?".[127] Para Ingrid Sarti, a resposta é 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'".*[128]

Tal explicação merece reparos. Primeiro, 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 XX. Segundo, a luta pela *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.[129] Quarto, os acordos e a legislação trabalhistas atinentes aos mais diversos aspectos do trabalho na estiva não foram o resultado de um Estado demiurgo e que se antecipava às demandas dos estivadores. Ao contrário, muitas de suas cláusulas foram fruto de negociações entre as diversas partes

127. Maria Cecília Velasco e Cruz. *Virando o jogo,* p. 7.

128. Ingrid Sarti. *O porto vermelho*, p. 37.

129. 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. Herb Mills. "The San Francisco Waterfront".

envolvidas, 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 através de uma cuidadosa legislação que lhe dedica trinta capítulos".*[130]

Se lermos a CLT de outra maneira, veremos que a legislação condensava uma longa história de lutas dos estivadores e de conquistas anteriores. As esferas legislativa, burocrática e corporativista, interpondo diversos órgãos governamentais entre o Estado e a categoria, em nada desfaz a percepção de que as leis produzidas no pós-1930 foram o reconhecimento de um poder que se impunha na luta pelos estivadores e seu sindicato.[131] Mas, de certo, o Estado não era um epifenômeno, uma variável secundária que teria se limitado a institucionalizar as normas que pautavam o 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 de Miguel Costa em favor do sindicato é prova disto. A forte influência estatal verificou-se também na estiva direta da banana, que teve amparo contratual selado pelo governo. Embora fosse mais tarde anulada, a conquista foi reconhecida no anteprojeto de 1939 pelo próprio presidente da República como uma bandeira

130. Ingrid Sarti. *O porto vermelho*, p. 37.

131. A esse respeito, Velasco e Cruz resgatou um testemunho revelador de Oliveira Vianna, um dos formuladores da legislação trabalhista. Em uma passagem de *Instituições políticas brasileiras.* Belo Horizonte: Itatiaia, EDUFF, 1987, Vianna relativiza a originalidade da CLT e enfatiza o trabalho portuário e suas práticas contratuais, baseadas em normas, costumes, tradições e instituições no porto do Rio de Janeiro, antes mesmo do aparecimento das leis trabalhistas do pós-1930, ressaltando que a CLT teria mais sistematizado tais tradições do que imposto um "direito novo". Maria Cecília Velasco e Cruz. *Virando o jogo,* p. 9.

legítima e exequível. Por fim, por determinação legal, a poderosa Companhia Docas jamais voltaria a imiscuir-se nos serviços de estiva.

É difícil oferecer sustentação empírica para qualquer explicação sobre os motivos pelos quais Guinle, membro do forte Conselho Técnico de Economia e Finanças, não conseguiu atrair o governo para todos os seus propósitos tentaculares. Mas podemos arriscar a hipótese de que a indústria portuária segreda peculiaridades que tornavam os intentos de Guinle mais difíceis de serem alcançados do que se poderia imaginar à primeira vista. Talvez o aspecto mais importante seja o fato de que o porto de Santos não era o único ancoradouro. Os interesses da Companhia Docas podiam colidir com os de outros grupos enraizados em formas de organização portuária bem distintas em relação às de Santos. Como a legislação federal procurava se impor em âmbito nacional sobre todos os portos, qualquer decisão favorável aos intentos de Guilherme Guinle no terreno da estiva poderia ferir a organização de portos não centralizados como o santista.

Podemos acrescentar ainda que 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 implicava para os estivadores trabalhar até certo

ponto por si e para si mesmos. Eles procuravam 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 de questionar o fundamento de qualquer ordem dos contramestres que não estivesse convencionada em contrato coletivo. 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".*[132]

Essa situação colocava os estivadores em uma condição atípica em relação à disciplina a que estavam sujeitos os trabalhadores fabris. Uma das bases do poder dos estivadores residia em sua capacidade de encetar pequenas paralisações

132. Citado em Guilherme Guinle. *Projeto de regulamento do serviço de estiva*, pp. 19-20.

quando o trabalho não estivesse se realizando segundo o que consideravam ser uma estivagem segura, sensata, razoável ou adequada. A eficiência dependia em grande medida da descentralização das iniciativas, tornando os empregadores muito dependentes da "boa vontade" dos seus trabalhadores.[133] Nesse sentido, a categoria lutava pelo reconhecimento oficial de suas reivindicações e práticas cotidianamente forjadas 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 do regime 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 Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP), exportadores, importadores e entidades que representavam os armadores. Os 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 frequência

133. Uma das melhores e mais lapidares definições dessa cultura contratual encontra-se em Herb Mills. "The San Francisco Waterfront", pp. 194-195.

desoladora e desconfortante".[134] Essas práticas certamente exasperavam os ânimos dos armadores e seus representantes e os tornavam reféns da grande margem de manobra dos estivadores na execução dos serviços. Eles rendiam-se ao fato de ser mais vantajoso satisfazer as exigências dos trabalhadores do que reter por mais tempo os navios no porto. Além disso, durante o Estado Novo, não estava morto o potencial associativo e a capacidade de pressão dos estivadores e seu sindicato na conquista de direitos em bases legais.

Mais do que a variável 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 governo e não com outras correntes e orientações político-ideológicas? Mas 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 e a legitimidade da militância comunista está na luta pela paz na estiva, com vistas a distribuir o trabalho entre os estivadores de forma equitativa, sem os favoritismos impostos por contramestres e pelos "valentões" do porto.

Mas até chegar a esse processo civilizatório na estiva, que coroaria definitivamente a condição dos estivadores como "operários sem patrões", seguiremos a trajetória do

134. *IDORT, Revista de Organização Científica*, XVI, n. 183, mar. 1947.

movimento operário santista no entreguerras e as diversas orientações político-ideológicas do sindicalismo local. Vamos trilhar os caminhos que levaram tal movimento da condição de Barcelona brasileira (predomínio do sindicalismo de ação direta), passando pelo enraizamento dos "reformistas" até chegarmos à 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 obstáculos bastante desagregadores em sua organização e mobilização.

PARTE 2

MOVIMENTO OPERÁRIO. DA BARCELONA À MOSCOU BRASILEIRA

5

CIDADE PORTUÁRIA, GUERRA E “REVOLUÇÃO”

O sindicalismo de ação direta, liderado pelos "artistas" da construção civil nas duas primeiras décadas do século XX, 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, com fechamento dos sindicatos e da Federação Operária Local de Santos, prisões e expulsão de militantes do território nacional. 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 numerosos direitos duramente conquistados nos anos anteriores. Esse quadro não difere muito do de outras cidades, mas Santos não registrou nenhuma jornada comparável à onda de greves de julho de 1917, em São Paulo. Ao contrário, de 1914 a 1918, a cidade foi palco de no máximo seis paralisações, com resultados pouco favoráveis aos trabalhadores. Nesses anos, a cidade não parecia fazer jus à aura legendária de Barcelona brasileira.

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 principalmente 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."[1]

1. *A Tarde,* 25 jul. 1917.

Condicionada a "classe proletária" à cidade fabril e à grande indústria, estaria explicada a fragilidade dos trabalhadores santistas, contrastando com a característica eminentemente fabril dos ativos operários paulistanos. Dispersos em atividades de importação e exportação, sem união ou capacidade de organização, não poderiam 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".[2]

2. *Praça de Santos,* 27 nov. 1928.

Em contraste com o jornal *A Tarde* e a consideração do PCB local, as memórias do militante libertário Manuel Marques Bastos, marcadas pelos difíceis anos da Primeira Guerra Mundial, referem-se a um período em que a classe trabalhadora

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."*[3] *[ênfase minha]*

Nessa versão, a ausência de um parque fabril, a influência amalgamadora do porto na composição da classe operária local e a vizinhança ou "coabitação" dos sindicatos seriam fatores determinantes para o elevado grau de coesão entre os trabalhadores da cidade. Em uma visão cronologicamente mais abrangente, mas bastante próxima da anterior, 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 do século XX:

3. Manuel Marques Bastos. "Memórias". *In:* Edgar Rodrigues. *Nacionalismo & cultura social (1913-1922)*. Rio de Janeiro: Laemmert, s. d., p. 127.

> *"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."*[4]

Assim, características profissionais, étnicas, etárias e de gênero teriam sido elementos positivos no processo de formação da classe operária santista. Roberto Simonsen também endossou 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."*[5]

Antes de prosseguir nessa correlação entre composição de classe e seu potencial mobilizador (ou ausência deste), vejamos de forma mais detida alguns dados estatísticos. Em 1913, a Prefeitura realizou minucioso recenseamento da população de Santos, apresentando uma estatística detalhada das profissões na cidade.[6] Entre cerca de 90 mil habitantes,

4. Sheldon L. Maram. *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro (1890-1920)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979, pp. 129-130.

5. Roberto Simonsen. *Il município di Santos*. Santos: s. ed., 1912, p. 9.

6. Prefeitura Municipal de Santos. Recenseamento da cidade e município de Santos em 31 de dezembro de 1913. Santos, 1914.

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 maior número de empregos (23,91%), embora apenas 2.249 pessoas (24% do total) fossem classificadas como operários, jornaleiros e trabalhadores braçais, enquanto 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 estava empregada 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.[7]

7. Olao Rodrigues. *Dicionário de curiosidades*. Santos: Instituto Histórico e Geográfico de Santos, 1973, pp. 76-77; Maria Izilda Santos de Matos. *Trama e poder: trajetória e polêmica em torno das indústrias de juta*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1996, pp. 52 e 90; *Boletim do Departamento Estadual do Trabalho,* 1-2, ano I, 1º trimestre de 1912, *apud* Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo/Santos: Editora da Unesp/Prefeitura Municipal de Santos, 1992, p. 120.

Quanto aos operários da construção civil e outros ofícios, o recenseamento menciona apenas os trabalhadores em pedreiras, mas estes aparecem diluídos no item "indústria extrativa", que engloba também carvoeiros e trabalhadores em mangues, totalizando 629 pessoas. O censo, porém, impossibilita identificar em que classificação profissional foram incluídos os demais operários do ramo da construção. Alguns deles, empregados nos serviços de infraestrutura 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.[8]

Segundo os cálculos de Alcindo Gonçalves,[9] 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. Mas 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

8. *A Tribuna*, 7 jun. 1909, *apud* Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar*, p. 156.

9. Alcindo Gonçalves. *Lutas e sonhos: cultura política e hegemonia progressista em Santos (1945-1962)*. São Paulo/Santos: Editora da Unesp/Prefeitura Municipal de Santos, 1995, p. 54.

de 34%. Este 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 infraestrutura 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 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 muito seriamente considerados. No setor “industrial”, os operários em edificações totalizavam 2.368 homens, embora no item “vestuário e toucador” fosse registrado um significativo aumento de pessoas nele envolvidas (2.457). Entretanto, esse número não é nada factível, pois contabiliza apenas 74 têxteis e, nos dados relativos aos anos posteriores, tal item aparece em proporções infinitamente menos expressivas. Em seguida, o maior contingente desse setor estava localizado na indústria da alimentação (464).

Transportes marítimos e terrestres somavam 3.595 pessoas, mas, certamente, a cifra é muito modesta e pouco confiável, pois somente a Companhia Docas de Santos (CSD) empregava cerca de quatro mil trabalhadores e, nos anos 1920, os carroceiros formavam uma categoria de aproximadamente 2000 homens. Em todos os outros setores recenseados, os números da população economicamente ativa são bastante reduzidos, exceto no comércio (4.278).[10]

Possivelmente mais próximos do perfil profissional da classe trabalhadora de Santos sejam os dados colhidos em 1926 pelo Partido Comunista local.[11] Embora sem qualquer sofisticação estatística, pois só apresentam 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).[12] O setor "industrial" (edificação, madeiras, metalurgia, têxteis, vestuário, bebidas, couros e peles, produtos químicos) apresenta sensível aumento de pessoas empregadas (9.300, ou seja, 22% do total), mas cerca de 50% dos trabalhadores pertenciam ao ramo da construção civil, setor econômico que nos anos 1920 conheceu sua "década de ouro".[13]

10. Brasil, Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, Diretoria Geral de Estatística. Recenseamento do Brasil realizado em 1 de setembro de 1920, vol. IV, População, pp. 774-775.

11. João Freire de Oliveira. "A situação sindical em Santos". *O Solidário*, 25 fev. 1926.

12. Entretanto, essa porcentagem pode baixar um pouco se considerarmos que o item "veículos" era majoritariamente composto por carroceiros, mas também contava com os *chauffeurs*. Embora nem todos os trabalhadores em café fossem carregadores, os ensacadores estavam inseridos no complexo portuário.

13. Entre as diversas pequenas firmas da 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. Augusto Borges dos Santos. Relatório consular referente ao ano de 1924, Santos, 1925. Ministério dos Negócios Estrangeiros (Lisboa).

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 distinguem 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 estejam 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 se efetivou em função da proximidade com Santos, área urbana à qual estava subordinada.[14] De qualquer modo, continuou a prevalecer em Santos o binômio porto-cidade.

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, das quais 2.978 se ocupavam 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, 25 eram portugueses, nove espanhóis, três italianos e um turco ou japonês.[15] 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.[16] Em 1920, Santos contabilizava 102.589 habitantes, sendo o município mais populoso do estado de São Paulo, depois da capital. Do total da população, 36.539 eram estrangeiros (35,6%), entre os quais 21.014 eram de nacionalidade portuguesa. Segundo dados do Consulado da Espanha em Santos, 25% da população era constituída de portugueses e 10% de espanhóis, o que revela

14. Cf. Léa Goldenstein. *A industrialização da Baixada Santista: estudo de um centro industrial satélite*. São Paulo: Instituto de Geografia da USP, 1972, pp. 6-13; *Idem*. "Cubatão e sua área industrial". *In:* José Ribeiro Araújo Filho *et al. A Baixada Santista: aspectos geográficos.* São Paulo: USP, 1965, vol. 4.

15. Esses cálculos encontram-se em Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar*, p. 42.

16. Há registros de que havia em Santos, em 1925, 1.916 mil portugueses. Tomaz Pinto. "Portugal e Brasil". *Boletim da Câmara Portuguesa de Comércio de São Paulo*, 6, jul. 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. Augusto Borges dos Santos, Relatório consular referente ao ano de 1925. Santos, mar. 1926. Ministério dos Negócios Estrangeiros (Lisboa). 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. "Colônias Portuguesas no Estrangeiro". Santos, 1934. Ministério dos Negócios Estrangeiros (Lisboa), Inquérito Consular, piso 3, armário 11, maço 468.

a persistência da mesma proporção existente em 1913.[17] Já 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 61% dos imigrantes portugueses e 18% espanhóis.[18] 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.[19] Entre 1930 e 1934, entraram pelo porto de Santos apenas 9.049 portugueses, enquanto saíram 31.888.[20] A partir da década de 1930, houve em Santos crescente migração interna de mineiros e nordestinos.[21] Por outro lado, a força de trabalho masculina permaneceu preponderante (52.413 homens e 5.103 mulheres).

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

17. Inspeccion General de Emigracion, Estatistica de españoles residentes en Santos, 10 fev. 1928. Ministerio de Estado e Trabajo - Madri, Arquivo General de la Administración, pasta Assuntos Varios.

18. Segundo o Censo paulista de 1934, havia em Santos 38.488 imigrantes, totalizando 26,4% dos habitantes santistas. São Paulo, Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Indústria e Comércio e Secretaria de Estado dos Negócios da Educação e Saúde Pública, Comissão Central de Recenseamento Demográfico Escolar e Agrícola-Zootécnico do Estado de São Paulo, 20 set. 1934, *apud* Dainis Karepovs. "A primeira participação: a Coligação Operária de Santos". *A esquerda e o parlamento no Brasil: O Bloco Operário e Camponês (1924-1930)*. Tese de doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2002.

19. Foram impostas medidas restritivas, impedindo a introdução de imigrantes pelas empresas sem autorização prévia da Diretoria Geral do Serviço de Povoamento, seguindo-se a suspensão do subsídio às empresas de recrutamento. Miriam Halpern Pereira. *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. "Questões Resultantes do Movimento Revolucionário Brasileiro de 1930". Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal (Lisboa), piso 3, armário 15, maço 15; Socorros e Repatriações. Consulado de Santos, piso 3, armário 14, maço 26.

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.

Os dados até aqui apresentados corroboram 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. Tal 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 correlações estreitas e diretas 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.

20. Anúplio Lemos, Relatório Anual do Consulado de Santos, 1934. que pudessem ser repatriados. "Questões Resultantes do Movimento Revolucionário Brasileiro de 1930". Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal (Lisboa), p. 30.

21. Paula Beiguelmam. "Morros santistas". *Sociologia*, 10, 1945.

O problema é que tal generalização não resiste a análises empíricas mais detidas.[22] 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 teremos oportunidade de verificar, o fato de serem estrangeiros e ocupados no setor privado também não os tornava potenciais anarquistas, em geral. Ao contrário, exceto os operários em edificação, todos os outros tiveram fortes ligações com o sindicalismo reformista.

Em São Paulo, as evidências pouco demonstram acerca de uma experiência política prévia. As condições encontradas pelos imigrantes ao chegarem ao Brasil

> *"tiveram um significado maior na explicação de origem de sua história do que os alegados traços culturais adquiridos em sua terra de origem".*[23]

Quanto à rotatividade da mão de obra, ela não era monopólio dos imigrantes, e a partida de muitos deles que deixavam o Brasil era, em certos casos, "a única forma de protesto disponível".[24]

22. Para uma crítica a tais correlações, cf. Maria Cecília Velasco e Cruz. *Amarelo e negro: matizes do comportamento operário na República Velha.* Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro, 1981, capítulo IV. Rudolf de Jong fez uma rápida enumeração dos movimentos anarquistas em diferences realidades socioeconômicas nacionais e mostrou a dificuldade de se fazer qualquer generalização naquele sentido. "Algumas observações sobre a concepção libertária de mudança social e revolucionária". *In*: Paulo Sérgio Pinheiro (org.). *O Estado autoritário e movimentos populares*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980, pp. 316-317.

23. Michael M. Hall. "Immigration and the Early São Paulo Working Class". *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas,* 12, 1975, pp. 393-407.

24. Michael M. Hall e Paulo Sergio Pinheiro. "Alargando a história da classe operária: organização, lutas e controle". *Coleção Remate de Males*, 5 fev. 1985, pp. 95-119.

Maram sugeriu que uma força de trabalho majoritariamente adulta, masculina e sem vínculos com fábricas colossais tornava mais fácil uma 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. Porém, 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, envolvia muitos outros problemas que também constituíam 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 ser 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 via-se pertencente à classe operária e agia como tal. Todavia, é certo que a presença de poucas unidades fabris em Santos, em contraste com as fábricas têxteis de São Paulo, por exemplo, jogaria peso não desprezível na diferenciação

da mobilização operária entre as duas cidades em 1917. Mas 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 simples correlação "classe operária = grande indústria fabril".[25] Afinal, no imediato pós-guerra, os mais diversos 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 exercer forte apelo explicativo sobre a ação operária, outros fatores precisam ser mobilizados, tais como situação do mercado de trabalho e oscilantes conjunturas econômicas, estratégias empresariais na gestão da força de trabalho, peculiaridades de diferentes profissões, papel exercido pela repressão e opções político-ideológicas dos trabalhadores. Assim, as características da indústria portuária devem ser analisadas em um contexto determinado, como no caso dos anos da Primeira Guerra Mundial, que foram decisivos para esfriar o ímpeto organizativo e mobilizador dos anos imediatamente anteriores à deflagração do conflito. Se o impacto da guerra representou para a indústria têxtil e metalúrgica uma notável aceleração de sua capacidade produtiva, a construção

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 referida equação, cf. E. P. Thompson. *A formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, vol. 2, *passim.*

civil e o transporte marítimo foram alguns dos setores que experimentaram 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. Ademais, 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, mas apresentou distintas fases no ritmo da produção. À 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.

"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 brusco declínio, respondendo pela baixa de 600 mil toneladas movimentadas de 1913 para 1914. Ainda que menos intenso, o ritmo descendente permaneceu até o fim do conflito mundial, em 1918, ano que apresentou uma redução de um milhão de toneladas em relação a 1913. Somente em 1924 o tráfego

26. Cf. Warren Dean. *A industrialização de São Paulo*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991; Eulalia Maria Lahmeyer Lobo. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978, pp. 515-522.

portuário alcançaria a tonelagem atingida no ano anterior ao início da guerra.[27] Diante desse quadro, a Companhia Docas de Santos alegava em relatórios apresentados ao governo federal que "somente tem perdido com a guerra".[28] A abrupta diminuição do número de embarcações ancoradas na muralha do cais e os abatimentos ou isenções nas tarifas cobradas aos usuários do porto levaram a empresa a obter menor arrecadação anual.[29] Anos mais tarde, a CDS alegou em uma apelação judicial que, apesar da sensível queda de sua renda durante a guerra, manteve intacto o quadro de seu pessoal e, a partir de 1916, concedeu a jornada de 8 horas que, até então, era de 12 horas.[30] Entretanto, a carta de um empregado mensalista, publicada na imprensa, assinalava que a Companhia

> *"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."*[31]

27. Brasil, Câmara dos Deputados, *Comissão Parlamentar de Inquérito sobre o Porto de Santos*. Rio de Janeiro, 1947.

28. Companhia Docas de Santos. *Relatório apresentado pela diretoria em Assembleia Geral Ordinária, de 30 de abril de 1918*. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1918.

29. Cálculo extraído dos relatórios anuais da diretoria da CDS e das tabelas apresentadas em José Ribeiro de Araújo Filho. *Santos, o porto do café*. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia, 1969, pp. 117-118.

30. Brasil, Supremo Tribunal Federal, "Apelação cível 3763". *In: Memorial da Companhia Docas de Santos*. Rio de Janeiro: Tipografia *Jornal do Comércio*, 1920. Companhia Docas do Estado de São Paulo, Museu do Porto de Santos.

31. *A Tribuna*, 17 ago. 1917.

Essa alegação encontra respaldo em evidências que relativizam o impacto da guerra sobre o 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 ao 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 pelos anos posteriores a 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 face 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.[32] O "porto do café" registraria visível diminuição da exportação do produto em 1914, elevação no biênio seguinte e visível queda a partir de 1917.[33] De um modo geral, o biênio de 1917-1918 apresentou uma média anual de 1.209.705 toneladas de mercadorias movimentadas, montante pouco abaixo do verificado em 1908, ano que deu início a uma crise econômica e a desemprego generalizado.[34]

32. Warren Dean. *A industrialização de São Paulo*, p. 98.

33. Warren Dean. *A industrialização de São Paulo*, p. 98.

34. *A Tribuna*, 16 jan. 1919; *Gazeta do Povo*, 9 mar. 1918.

As possibilidades de emprego tornaram-se mais restritas, pois, em março de 1917, Guilherme Guinle recebeu um ofício do pessoal da Seção da Construção da Companhia Docas "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".*[35] *[ênfase minha]*

No entanto, outra carta assinada por empregados mensalistas da CDS, redigida 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 (ACS), o apelo dos trabalhadores aos dirigentes da Companhia Docas alegava que as exportações haviam aumentado com a remessa de feijão, carne e outros produtos para a Europa e, se a navegação estrangeira diminuíra bastante, por outro lado, aumentara a de cabotagem. Apesar disso, a empresa teria cortado pela metade as turmas de carga e

35. Ofício de Weinschenck a Ulrico Mursa. Petrópolis, 16 mar. 1917. Companhia Docas do Estado de São Paulo, Museu do Porto de Santos.

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".[36]

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 Warren Dean, os países aliados reduziram o consumo de produtos considerados não 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 estas 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 anos, o transporte para o exterior era apenas 30% maior do que os embarques para outros estados.[37] Assim, o declínio acentuado nas exportações de café ocorreu apenas em 1917-1918, sendo parcialmente compensado pelo transporte de manufaturados e de produtos agrícolas paulistas para o restante do país.

36. *Gazeta do Povo*, 11 jan. 1918.

37. Warren Dean. *A industrialização de São Paulo*, pp. 97 e 104-106.

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, revezava turmas para que todos tivessem serviço.[38] 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 das remoções de trabalhadores para outros serviços. Os relatórios anuais da diretoria de 1915 a 1918 indicam em detalhes que os trabalhos de construção da Companhia Docas tiveram continuidade regular.

38. *A Tribuna*, 22 jun. 1917.

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.[39] 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. Isso pode ter ocorrido em razão de possíveis

39. Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar*, p. 66.

cortes de pessoal ou da manutenção de um quadro de empregados relativamente estável ou reduzido em 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, motivo que a empresa alegava para não majorar os salários. 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. A conjuntura era de grande incerteza não apenas para os empregados da CDS, mas para todas as outras categorias diretamente vinculadas ao movimento portuário, como ferroviários da São Paulo Railway (SPR), carroceiros e, sobretudo, ensacadores e carregadores de café - estes sim fortemente afetados pela queda de remessas do "ouro verde" para o exterior.

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 se declararam em greve de solidariedade à paralisação geral ocorrida na capital, em julho de 1917, entre os portuários não tiveram ressonância os apelos que lhes eram dirigidos pela União Geral dos Trabalhadores da cidade,

conclamando em comícios para que os trabalhadores apoiassem o movimento.[40] 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 se alastrava, 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 SPR entraram em greve, mas a empresa reagiu com demissões e a paralisação durou apenas algumas horas.[41]

O fato é que, conforme correspondência trocada entre Weinschenck e Guilherme Guinle, ficamos sabendo que a requisição do navio de guerra foi feita diretamente pelo diretor da Companhia Docas 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".

40. *A Tarde*, 14 jul. 1917.

41. *A Tarde*, 17 jul. 1917.

Logo a promessa foi cumprida com o envio do navio *Mato Grosso* para Santos. Apesar da desmobilização dos seus operários, Guinle manifestava verdadeira apreensão diante de um possível efeito de contágio em razão do rápido alastramento grevista na capital. Em suas próprias palavras,

> *"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 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 implicava atitude inflexível diante de qualquer greve no porto.[42] Entretanto, assim que os operários da construção civil cruzaram os braços, Guinle indicou ao inspetor da empresa seguir um 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".*

42. Ofício de G. B. Weinschenck a Ulrico Mursa. Rio de Janeiro, 14 jul. 1917. Companhia Docas do Estado de São Paulo, Museu do Porto de Santos.

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.[43]

Os portuários de Santos não registraram, de fato, qualquer mobilização minimamente comparável ao movimento operário paulistano em meados de 1917.[44] Entre as categorias vinculadas 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 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.[45]

Além da greve dos trabalhadores em uma serraria e dos magarefes do Matadouro municipal, houve a paralisação dos operários da construção civil, a mais significativa de todas.[46] Em síntese, se em São Paulo foram possíveis a emergência de uma forte onda grevista e a rearticulação do sindicalismo

43. Ofício de G. B. Weinschenck a Ulrico Mursa. Rio de Janeiro, 18, 20 e 25 jul. 1917. Companhia Docas do Estado de São Paulo, Museu do Porto de Santos; Hélio Lobo. *Docas de Santos: suas origens, lutas e realizações.* Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Comércio, 1936, p. 376; *A Tarde*, 26 jul. 1917.

44. 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 Eliana Gasparini Xerri. "Uma incursão às fontes sobre o movimento operário de Rio Grande no início do século XX". *Estudos Ibero-Americanos*, XXII n. 2, dez. 1996, pp. 91-110.

45. *Diário de Santos*, 19 jul. 1917; *A Tribuna*, 19, 20, 21 e 25 jul. 1917; *A Tarde*, 18 e 19 jul. 1917.

46. Cf. capítulo 2.

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 iniciativas dos operários da construção civil. Não resta dúvida de que a conjuntura de guerra jogou peso considerável nesse quadro de desmobilização e tímida reemergência da militância anarquista e sindicalista revolucionária, o que se agravou em 1918 com a epidemia da gripe espanhola.[47]

ANARQUISTAS E SINDICALISTAS REVOLUCIONÁRIOS

Desde 1907, a influência libertária se fez sentir de forma bastante visível em Santos. Essa corrente teve inconteste hegemonia no movimento operário da cidade em 1912, quando a Federação Operária Local de Santos se tornou "a sede de vários sindicatos liderados pela Construção Civil".[48] 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.[49] 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.[50] Porém, em 1913, a FOLS passou a contar com cerca de 8 mil a 10 mil membros, mas apenas 400 pagavam regularmente as mensalidades

47. Para alguns dados sobre a gripe em Santos, cf. Fernando Teixeira da Silva e Maria Lucia C. Gitahy. "O movimento operário da construção civil santista durante a Primeira Guerra Mundial, 1914-1918". *História Social*, 3, 1996, p. 24.

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

49. Cezar. "Breve resenha do movimento operário desta cidade, desde 1904 a 1919", *Gazeta do Povo*, 22 jul. 1919. Maiores detalhes sobre a atuação da FOLS desde 1907, cf. Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar.*

50. Sheldon L. Maram. *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro (1890-1920)*, p. 56.

aos seus respectivos sindicatos.[51] Na conjuntura grevista de 1919, somente a União de Artes, Ofícios e Anexos (UAOA) (sindicato dos trabalhadores da construção civil) declarava-se 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 conjuntura de guerra. Mas as divisões internas e as diferentes concepções sobre o papel dos sindicatos na sociedade também desempenharam papel relevante. Influenciaram ainda para esse declínio as rivalidades e disputas no campo ideológico tanto entre essa corrente e os "reformistas" quanto no interior dela própria.

Por trás da aparente homogeneidade e sinonimia 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 dentro do movimento sindical.[52] Muitos anarquistas privilegiavam difundir as doutrinas ácratas nos sindicatos, enquanto os reformistas proclamavam a necessidade de representação política dos operários. Já os sindicalistas revolucionários, nomeadamente os militantes Iris e Cezar (ambos pseudônimos), escreviam na imprensa local em 1919 sobre a "necessidade de organização" como o "único meio eficaz pelo qual o operariado pode conseguir o seu desideratum de uma sociedade nova, livre e igualitária". Se essa afirmação os

51. *Idem*, p. 92.

52. A mais recente e aprofundada análise a respeito no Brasil encontra-se em diversos trabalhos de Edilene Toledo. Cf. "O sindicalismo revolucionário e a Federação Operária de São Paulo no início do século XX". *Cadernos de História Social*, 2, out. 1995, pp. 27-41; *Idem. O Amigo do Povo: grupos de afinidade e a propaganda anarquista em São Paulo nos primeiros anos deste século*. Dissertação de mestrado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1993; *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*, 8-9, 1998; *Idem. O sindicalismo revolucionário em São Paulo e na Itália: circulação de ideias e experiências na militância sindical transnacional entre 1890 e o fascismo*. Tese de doutorado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 2002. Cf. também Adhemar Lourenço Silva Junior. "O anarco-sindicalismo no Brasil: notas sobre a produção de um conceito histórico-historiográfico". *In:* Ana Lúcia Vellinho D'Angelo (org.). *Histórias de trabalho*. Porto Alegre: Unidade Editorial, 1995.

aproximava dos objetivos de muitos que se autoproclamavam 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".*[53]

Essa formulação encontra-se presente em documentos publicados na imprensa pela União de Artes, Ofícios e Anexos 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

> *"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".*[54]

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 desenvolver-se no "terreno estritamente econômico", ou seja, repousar no interesse dos produtores. Como instrumentos decisivos no

53. Iris. "Necessidade de organização I e II" e "Considerações", *Gazeta do Povo*, 9 e 24 abr. 1919; Cezar, "A questão operária" e "Algumas verdades oportunas", *Gazeta do Povo*, 16 abr. 1919.

54. Comitê Central de Defesa de Greve. "Trabalhadores da Docas! Sempre alerta". *Gazeta do Povo*, 7 e 9 dez. 1920.

enfrentamento de classes, os sindicatos deviam lutar pelas reivindicações elementares dos trabalhadores, combater a expropriação capitalista e instaurar um sistema de propriedade coletiva dos meios de produção gerido pelos trabalhadores. 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 modo 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.[55] Contrapondo-se às orientações de outros sindicatos que se formavam na cidade, os sindicalistas revolucionários advertiam que

> *"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."*[56]

55. Jacques Julliard. *Autonomie ouvriere: études sur le syndicalisme d'action directe*. Paris: Gallimard, 1988, pp. 45-68.

56. Cezar. "Algumas verdades oportunas". *Gazeta do Povo*, 5 jun. 1919.

Fundamentado na experiência da Confederação Geral do Trabalho (CGT) francesa, o militante L. Telles afirmava que nos sindicatos não deveriam existir advogados ou presidentes. Ao defender uma estrutura administrativa simples, pretendia abolir todo cargo remunerado, que criava "maus pastores" com ideias centralizadoras, "tripudiando sobre a vontade, aliás soberana, da soberana assembleia, agindo sem consultá-la".[57] Assim, o artigo 22 dos estatutos da União de Artes, Ofícios e Anexos rezava que

> *"os diretores terão unicamente poderes administrativos, cabendo unicamente à assembleia deliberar, não podendo ninguém se impor 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".[58]

Conforme assinalou Edilene Toledo,[59] tais princípios têm levado a maioria dos historiadores a confundir sindicalismo revolucionário com anarquismo, anarco-sindicalismo ou sindicalismo libertário. Entretanto, o artigo 12 da UAOA não deixa dúvidas quanto ao caráter estritamente sindicalista revolucionário da organização. Por proposta de um membro

57. L. Telles. "Carta a um operário II" e "A natureza não se fez aos saltos". *Gazeta do Povo*, 12 e 17 jun. 1919.

58. Cezar. "Algumas verdades oportunas". *Gazeta do Povo*, 5 maio 1919.

59. Edilene Toledo. "O sindicalismo revolucionário e a Federação Operária de São Paulo no início do século XX".

da União, baseado "nos princípios do mais puro liberalismo", foi aprovado pela assembleia que "esta associação será um órgão aberto a todos os homens *sem exclusão de ideias*" [ênfase minha].[60] Tal declaração parece ter sido decalcada da emenda ao artigo 2º 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".[61] 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 XIX. Seus membros eram totalmente livres para agir segundo suas concepções políticas, desde que *fora* do sindicato.[62] A Carta de Amiens permitiu atenuar os desacordos políticos dentro dos sindicatos, os quais tinham por obrigação se concentrar nas lutas reivindicativas. Tal orientação parecia estar bastante clara 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 'zetarismo' [sic], uma bem acentuada corrente de antipatias".*[63] *[ênfase minha]*

60. *Gazeta do Povo,* 2 jul. 1919.

61. Michel Dreyfus. *Histoire de la C.G. T.* Bruxelas: Édicions Complexe, 1995, p. 34.

62. Conforme sintetizou Jean Maitron, com o aparecimento da Carta de Amiens, pode-se dizer que "até então existiam os anarquistas militantes no movimento sindical; doravante, não existem mais que sindicalistas revolucionários". *Le mouvement anarchiste en France I: des origines à 1914*. Paris: Gallimard, 1992, p. 320.

63. Spartaco. "Orientação a seguir". *Gazeta do Povo*, 11 jun. 1919.

L. Telles, porém, não fazia essa mesma distinção entre os princípios libertários e as tendências de Pouget e Griffuelhes. Ao defender a teoria do "apóstolo da anarquia", Mikhail Bakunin, Telles considerava que "o sindicalismo revolucionário converge para o mesmo ponto que o anarquismo".[64] O já mencionado "Spartaco", militante ácrata de Santos, embora afirmasse agir de acordo com as tendências do sindicalismo revolucionário, não deixava de mencionar que era preciso dar aos sindicatos "uma determinada tendência", o que contrariava o próprio sindicalismo revolucionário.[65] A falta de precisão conceitual (ou divergência interpretativa), portanto, não acomete apenas os historiadores, mas também estava presente entre os próprios militantes do período. Para alguns, o sindicalismo revolucionário representava uma corrente totalmente nova, rompendo com o anarquismo. Para outros, ambos se identificavam, pois o sindicalismo representaria um rejuvenescimento do anarquismo tradicional, imobilizado por querelas dogmáticas.[66]

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 uma categoria capaz de contemplar a diversidade de posições doutrinárias.[67] O fato é que diversas organizações que se definiram como sindicalistas revolucionárias nem sempre tiveram em seu seio militantes de origem anarquista.[68] Em Santos, foi o caso, entre outros, de

64. L. Telles. "Cartas a um operário!", *Gazeta do Povo*, 4 jun. 1919.

65. Spartaco. "Orientação a seguir". *Gazeta do Povo*, 11 jun. 1919.

66. Jean Maitron. *Le mouvement anarchiste en France I: des origines à 1914*, p. 323.

67. Julliard observou que foram os marxistas que, com conotação claramente pejorativa, caracterizaram o sindicalismo anterior à primeira guerra de anarco-sindicalismo. Jacques Julliard. *Autonomie ouvriere*, p. 10.

68. Cf. Michel Dreyfus. *Histoire de la C.G. T.*, p. 45.

dois trabalhadores da construção civil que se destacaram no movimento operário local desde o início do século XX. Eládio Cezar Antunha e Luiz Lascalla "nunca se definiram por esta ou aquela finalidade política, faziam propaganda sem rótulo".[69] 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 o 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 Romão Gens, "anarquista militante muito ativo organizador, mas bastante sectário".[70]

Severino Fernandes Antunha, talvez parente de Eládio César, 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*" [ênfase minha].[71] Pouco depois, em 19 de julho de 1907, nos moldes da Federação Operária de São Paulo (FOSP), Federação Operária do Rio de Janeiro (FORJ) e Federação Operária Regional da Argentina (FORA), foi fundada a Federação Operária Local de Santos (FOLS). A FOSP tinha sócios filiados, entre outras, às ideias

69. Cezar. "Breve resenha do movimento operário desta cidade, desde 1904 a 1919", *Gazeta do Povo*, 29 jul. 1919.

70. Cezar. "Breve resenha do movimento operário desta cidade, desde 1904 a 1919", *Gazeta do Povo*, 18 jul. 1919.

71. Histórico do Sindicato dos Carpinteiros e Anexos, manuscrito, *apud* Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar*, p. 65.

anarquistas e socialistas e adotou os princípios do sindicalismo revolucionário, sem professar qualquer tendência com rótulo político, filosófico ou religioso.[72] 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, como Luiz Lascalla, Eládio Antunha, João Faria e Seraphim Sole. Enquanto estes "faziam propaganda sem rótulo",

> *"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."*[73]

De fato, conforme 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***".*[74] *[ênfase do original]*

72. Edilene Toledo. "O sindicalismo revolucionário e a Federação Operária de São Paulo no início do século XX", p. 31. Sobre a FORA e suas orientações, cf. Gonzalo Zaragoza Ruvira. "Anarquisme et mouvement ouvrier en Argentine à la fin du XIXe Siècle". *Le Mouvement Social*, 103, abr.-jun. 1978.

73. Cezar. "Breve resenha do movimento operário desta cidade, desde 1904 a 1919", *Gazeta do Povo,* 29 jul. 1919.

74. Citado em Neno Vasco. "A questão social no Brasil". *A Sementeira*, 1º abr. 1916. Mais dados sobre essa posição de Primitivo Soares encontram-se em Edgar Rodrigues. "La cuestion social em el Brasil". *Voluntad*, 14, abr. 1961 [recorte de jornal localizado no Arquivo de História Social, pertencente à Biblioteca Nacional de Lisboa].

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, porém, colocou-se contra a moção, pois seus termos violariam o princípio de neutralidade dos sindicatos e limitariam seu apoio.[75] A FOLS, portanto, foi a única federação no Brasil que encampou formalmente a adoção do programa anarquista em seu interior, proposta, aliás, também defendida entre militantes da FORA, na Argentina.[76]

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 menos pelo "reformismo" dos sindicatos.[77] Para muitos anarquistas, sua militância nas organizações operárias tinha uma justificação mais tática do que doutrinária, visando deter os avanços dos socialistas ou dos adeptos de outras correntes.[78] Para o anarco-comunista português Neno Vasco, adepto das propostas defendidas por Errico Malatesta, a ação anarquista nos sindicatos é uma "questão tática" de grande importância para a

75. Sheldon L. Maram. *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro (1890-1920)*, p. 92. Sobre a importância do sindicalismo na militância de Edgar Leuenroth, cf. Yara Aun Khoury. "Edgard Leuenroth: uma vida e um arquivo libertários". *Revista Brasileira de História*, 17 n. 33, 1997, pp. 112-149.

76. Adhemar Lourenço da Silva Junior. "O anarco-sindicalismo no Brasil", p. 153; Claudio H. de M. Batalha. *O movimento operário na Primeira República*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000, p. 25.

77. Edilene Toledo. *O Amigo do Povo*, pp. 79-82.

78. *Idem*, p. 97.

transformação social. No entanto, reconhece que, se tal ação deve ser conduzida segundo o "método anarquista" (sem intermediários), por outro lado os sindicatos devem manter completa autonomia em relação a todas as forças ou tendências políticas.[79]

Caso emblemático das divergências entre anarquistas e sindicalistas revolucionários é a trajetória de Manuel Campos, militante libertário de grande prestígio em Santos durante o período áureo da FOLS, em 1912. Depois de deportado em 1914,[80] 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*.[81] O 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" à qual os anarquistas deram "um caráter revolucionário até de caráter popular", o opúsculo considerava que os méritos pelas ações que visavam a emancipação humana não cabiam ao sindicalismo, "mas sim aos homens de ideias que, em todos os tempos, combateram os defeitos do sindicalismo", tido como uma "fórmula puramente conservadora". Os autores do documento foram enfáticos: declararam que não podiam

79. João Freire. "Introdução". *In:* Neno Vasco. *Concepção anarquista do sindicalismo*. Porto: Afrontamento, 1984, p. 15.

80. John W. F. Dulles. *Anarquistas e comunistas no Brasil (1900-1935).* Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1977, pp. 36, 44, 68, 70, 97, 117-118, 129.

81. Partes do documento foram publicadas em Edgar Rodrigues. *Nacionalismo & cultura social.*

ser sindicalistas, pois "traz grandes entraves à propaganda anarquista a propaganda que fizemos em prol da organização sindical". Por fim, tomaram 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".*[82]

Essa afirmação, porém, deve ser retocada. Campos participou da greve insurrecional, ocorrida no Rio de Janeiro em 1918,[83] 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.[84] Como um dos principais objetivos do PCB fosse organizar os trabalhadores e difundir as ideias libertárias entre eles, os portuários eram vistos por Manuel Campos como base importante de apoio para o partido, lançando no interior da União dos Operários Estivadores uma acirrada oposição interna à direção reformista e tornando-se um ardoroso defensor das ideias anarquistas dentro do sindicato. Assim, Campos não tomou o caminho de volta ao "anarco-sindicalismo", como pretende Fausto, mas continuou fiel aos princípios do anarco-comunismo, embora com uma tendência mais branda relativamente a sua inserção no movimento sindical.

82. Boris Fausto. *Trabalho urbano e conflito social, 1890-1920*. São Paulo: DIFEL, 1983, p. 159.

83. Cf. Carlos Augusto Addor. *A insurreição anarquista no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Dois Pontos, 1986.

84. "Partido Comunista do Brasil". *Gazeta do Povo,* 24 jun. 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 à frente da revolução russa eram marxistas e não anarquistas". Astrogildo Pereira. *A formação do PCB*. Lisboa: Editora Prelo, 1976, p. 152. Cf. também Moniz. Bandeira. *O ano vermelho: a Revolução Russa e seus reflexos no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1980. Sintomaticamente, em 1919, a União de Artes, Ofícios e Anexos de Santos aderiu a Terceira Internacional, *Gazeta do Povo*, 2 jul. 1919. *ano vermelho: a Revolução Russa e seus reflexos no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1980. Sintomaticamente, em 1919, a União de Artes, Ofícios e Anexos de Santos aderiu a Terceira Internacional. *Gazeta do Povo*, 2 jul. 1919.

Entretanto, 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 trabalhadores em sindicatos, o ano de 1919 parece-lhes muito distante do marasmo vivido pelo movimento sindical em 1916. Vale ressaltar que outras experiências históricas demonstraram que, onde e quando os anarquistas não privilegiaram o movimento operário como campo de sua militância, outras tendências ou alternativas organizacionais encontraram terreno mais propício para fazer valer seus princípios e suas táticas de atuação.[85]

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.[86] Até a Primeira Guerra Mundial,

85. João Freire. "Introdução", p. 9.

86. "Memórias de João Perdigão Gutierrez" *apud* Edgar Rodrigues. *Nacionalismo & cultura social,* p. 128.

Santos não conheceu nenhum grupo libertário "antissindicato" e, apesar das contendas doutrinárias entre sindicalistas revolucionários e anarco-comunistas, ambos atuaram juntos no movimento operário, fortalecendo a Federação Operária Local.[87]

Contudo, o rápido declínio da FOLS e a diminuição do número de seus filiados em 1913 foram parcialmente 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 abandonar a Federação.[88] Por isso, 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 onda grevista de 1919 e 1920 foi justamente uma proliferação de discursos ideológicos e doutrinários na imprensa e no movimento sindical.

87. 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".

88. Cezar. "Breve resenha do movimento operário desta cidade, desde 1904 a 1919". *Gazeta do Povo,* 29 jul. 1919.

REFORMA OU REVOLUÇÃO?

Se os efeitos da Primeira Guerra Mundial foram decisivos para a emergência das greves, igualmente importantes foram as esperanças de uma radical transformação da sociedade, acalentadas por milhares de trabalhadores e ativistas 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 os acontecimentos contemporâneos, citando "marcantes fatos históricos", correntes ideológicas e ícones revolucionários. Naquele momento, como era comum entre os libertários, os então recentes acontecimentos na Rússia eram filtrados pela ótica das teorias libertárias. Assim, a "inexorável onda anarquista que se adianta" era o assunto de Manoel Lima.[89] Micromegas reproduzia a Constituição do Governo dos Sovietes, interpretada como obra do anarco-comunismo de Kropotkin em oposição ao "comunismo-coletivo" de Marx.[90] O poeta e romancista Affonso Schmidt fazia apologia do bolchevismo e justificava as violências atribuídas a Lênin e Trotsky.[91]

Se a Revolução de Outubro enfraquecera a herança alegórica e o paradigma da Revolução Francesa em parcelas significativas do movimento operário,[92] por outro lado Acrácio retomava uma longa tradição que via em 1789 o anúncio de uma

89. Manoel Lima. "A miséria operária". *Gazeta do Povo*, 28 mar. 1919.

90. Micromegas. "O que é e o que quer ser o maximalismo". *Gazeta do Povo*, 3 abr. 1919.

91. Affonso Schmidt. "A traição dos amos". *Gazeta do Povo*, 12 abr. 1919.

92. Cf. Claudio H. de M. Baralha. "'Nós, filhos da Revolução Francesa', a imagem da revolução no movimento operário brasileiro no início do século XX". *Revista Brasileira de História*, 10 n. 20, mar.-ago. de 1990, pp. 233-249.

nova era. O avanço revolucionário contemporâneo seria parte de um processo evolutivo, "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 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".[93] O tema da revolução não se fez presente apenas na imprensa, mas 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.[94]

O comício comemorativo ao dia do trabalhador, ocorrido na Praça Iguatemi Martins, contou com a presença de cerca de quatro 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, relembraram antigas conquistas operárias e "lutas travadas em todos os tempos", analisaram a "história contemporânea da humanidade" (Revolução Francesa,

93. Acrácio. "Sinal dos tempos" e "A reivindicação pela Bastilha". *Gazeta do Povo,* 14 e 29 ago. 1919.

94. Manuel Perdigão Saavedra. "Na liça". *Gazeta do Povo,* 30 maio 1919.

Comuna de Paris, Revolução Russa), explicaram sobre as razões da guerra e indicaram os caminhos para a implantação de uma "nova forma libertária de vida".[95] 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.[96]

Em 21 de julho, essa remobilização 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 trabalhadores da construção civil encarregaram-se de mobilizar as demais categorias, 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".[97] Contando também com a adesão dos sindicatos dos *chauffeurs*, dos canteiros e dos ferroviários da SPR, declararam feriado no dia 21, "em solidariedade internacional" aos trabalhadores da Inglaterra, França e Itália, "que se acham em greve internacional de protesto" e "pretendem

95. "Sindicato dos Operários em Pedra e Granito". *Gazeta do Povo*, 29 abr. 1919; *Gazeta do Povo*, 2 maio 1919; Edgar Rodrigues. *Nacionalismo & cultura social*, p. 263.

96. Entre junho e agosto daquele ano funcionavam na cidade os seguintes sindicatos: 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 do ramo de alimentação), Sociedade União dos Operários Estivadores e Associação dos Gráficos Santistas.

97. Boletim sem título e data anexado em Processo-crime contra Manuel Campos, José Joaquim Alves, Miguel de Souza, Santiago Monteiro e Antônio Braga. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal, Tribunal do Júri da Comarca de Santos, n° 4.123, caixa 42, 1919.

levar a cabo uma magna e universal manifestação de força".[98] Esse movimento foi também organizado em outras cidades,[99] mas apenas em Santos a paralisação foi geral, revelando grande coesão. Como 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."*[100]

A Plebe sintetizou o protesto com sarcasmo:

> *"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".*[101]

Esse relato não difere muito 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".[102] Da sede dos carroceiros, cerca de três 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.[103] Para os militantes anarquistas, o movimento operário de Santos parecia estar começando a reviver os tempos de glória do período

98. *A Plebe,* 2 ago. 1919.

99. Cristina H. Campos. *O sonhar libertário: movimento operário nos anos de 1917 a 1921*. Campinas: Editora da Unicamp, 1988, p. 73.

100. *Gazeta do Povo*, 22 jul. 1919.

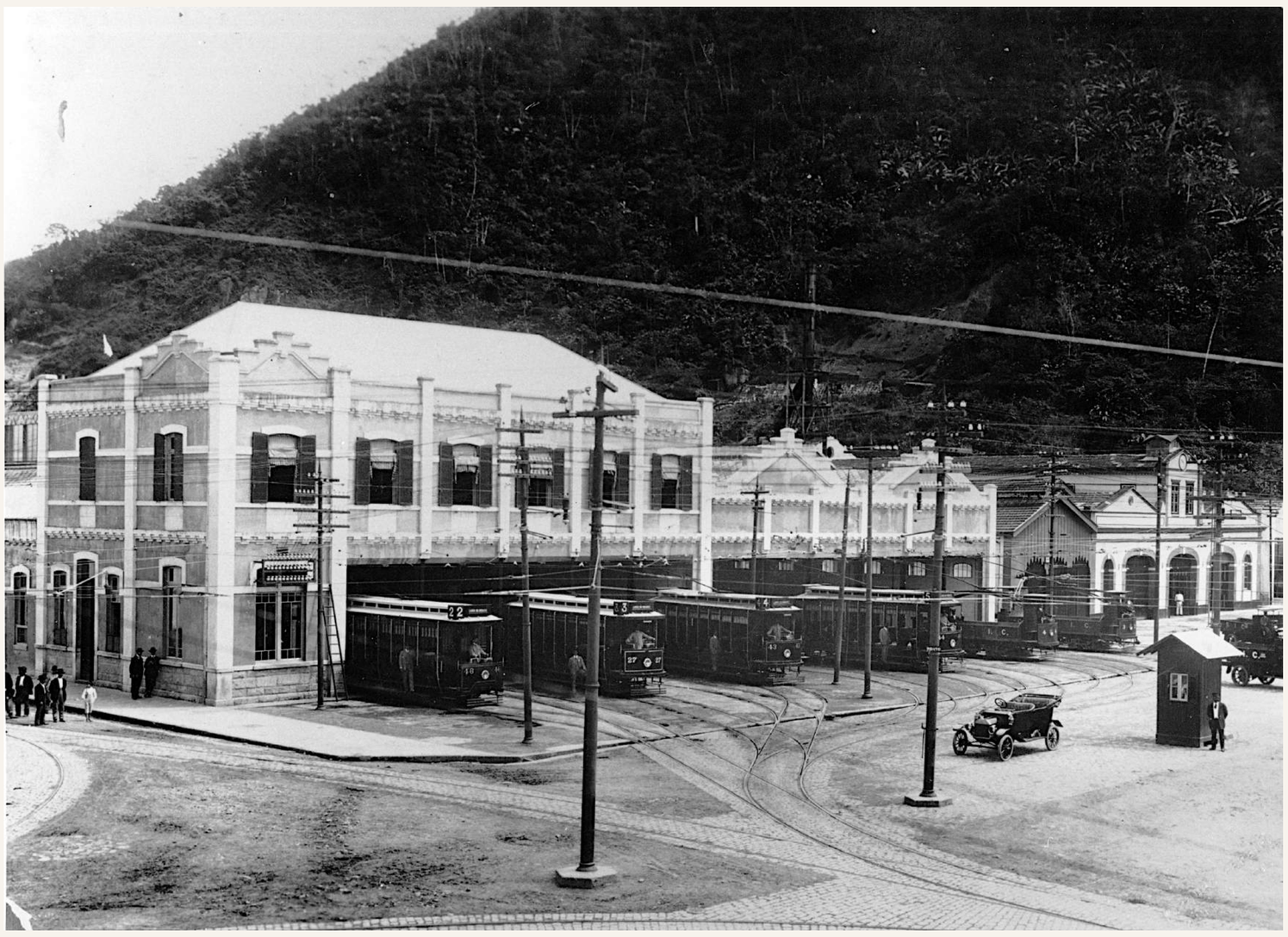
101. *A Plebe,* 2 ago. 1919.

102. Processo-crime contra Manuel Campos, José Joaquim Alves, Miguel de Souza, Santiago Monteiro e Antônio Braga. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal, Tribunal do Júri da Comarca de Santos, n° 4.123, caixa 42, 1919.

103. *Gazeta do Povo*, 22 jul. 1919; *A Plebe*, 2 ago. 1919.

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.

Imagem 10. Fábrica e garagem da Companhia City c. 1910.



Fonte: Imagem da fábrica e garagem dos bondes, com vários carris perfilados, na década de 1910. "Série Bondes de Santos: fábrica pioneira e recorde em trilhos". *Blog Memória Santista*, 9 dez. 2014. Disponível em: https://memoriasantista.com.br/serie-bondes-de-santos-fabrica-pioneira-e-recorde-em-trilhos/. Acesso em: 02/01/2025

Se a maioria dos textos na imprensa local era assinada por militantes ou simpatizantes do anarquismo, estes se viram dividindo espaço com adeptos de outras correntes: cristãos, socialistas e, sobretudo, reformistas. O cristianismo era invocado por Adolpho Galvão para pedir calma e resignação aos operários.[104] Chateaubriand considerava a social-democracia alemã a força mais bem preparada para a revolução socialista.[105] A. C. defendia a intervenção do Estado

104. *Gazeta do Povo*, 13 maio 1919.

105. "O dilúvio". *Gazeta do Povo*, 5 abr. 1919.

no mundo do trabalho e "leis elaboradas por legisladores liberais simpáticos às classes pobres", transformando-as em "obrigação legal dos patrões".[106]

O mais ardoroso defensor e propagandista da necessidade de uma "legislação previdente e liberal" para os trabalhadores era, seguramente, o advogado e diretor da *Gazeta do Povo*, Cyrillo Freire.[107] Com tal 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 iniciativas do governo no terreno da legislação trabalhista. Seu lema era "a força do direito contra o direito da força".[108] 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*, frequentemente acusado de órgão oficial e porta-voz dos interesses do "alto comércio" e da "politicalha" municipal.[109]

Embora alegasse não ter quaisquer pretensões voltadas às urnas eleitorais, seu jornal apoiava abertamente o vereador Heitor de Moraes, um advogado e dissidente do PRM. Como veremos no capítulo 6, Moraes tornou-se uma das poucas

106. "Assistência aos velhos operários". *Gazeta do Povo*, 29 mar. 1919.

107. Bacharel em Direito, Freire 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 mar. 1921.

108. "A questão operária III". *Gazeta do Povo*, 28 jun. 1920.

109. Suas posições em favor dos operários portugueses perseguidos pela polícia valeram-lhe a indicação para receber condecoração do governo de Portugal. "Condecorações portuguesas a brasileiros". Ministério dos Negócios Estrangeiros (Lisboa), piso 3, armário 29, maço 38.

vozes em favor dos trabalhadores na arena política local. Ele formulou uma plataforma de reformas sociais, assumiu a causa jurídica de muitos operários e militantes presos, processados e deportados pela polícia e foi advogado da União dos Empregados da Companhia City. Apesar do apoio a Moraes, Cyrillo Freire considerava perigosas para os operários as "competições partidárias", que apenas traziam dividendos políticos para "algum figurão dominante". Porém, ele defendia a representação política dos trabalhadores, desde que voltada exclusivamente para os "interesses corporativos da classe". Segundo Freire, os sindicatos também deveriam pautar suas ações dentro dos "limites da ordem e do direito", escolhendo com cuidado os intermediários na mediação dos conflitos.[110]

Embora defendesse os princípios do sindicalismo reformista, Cyrillo Freire abriu um espaço amplo e gratuito em seu jornal para a manifestação de outras correntes abertamente contrárias às suas ideias, permitindo até mesmo que o anarquista Manuel Perdigão escrevesse nas páginas da *Gazeta do Povo* contra a "blague" da candidatura de Rui Barbosa.[111] *A Plebe* referiu-se várias vezes à *Gazeta do Povo* como um "jornal burguês" e, portanto, não merecedor da confiança dos trabalhadores.[112] Todavia, os militantes libertários não economizariam espaço nas páginas do jornal, o que valeu a Freire encarniçada perseguição da polícia, dos empresários e dos políticos locais que o acusavam de anarquista perigoso

110. Tais posições encontram-se em numerosos 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".

111. Manuel Perdigão Saavedra. "Uma ilusão do povo brasileiro". *Gazeta do Povo,* 29 abr. 1919.

112. Cf., por exemplo, "Um jornalista como há muitos". *A Plebe*, 14 out. 1919.

e responsável pelas agitações operárias na cidade.[113] Assim, a *Gazeta do Povo*, diário 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 neste e no próximo capítulo, a *Gazeta do Povo* é uma fonte privilegiada para acompanharmos as tensões entre os militantes adeptos do sindicalismo de ação direta e os defensores do sindicalismo reformista.

O primeiro jamais recuperaria seu papel hegemônico entre a classe trabalhadora de Santos. Em 1919, o jornal *A Plebe* lamentava que, exceto os sindicatos dos trabalhadores da construção civil, os demais tinham

> *"orientação reacionária, moldando a sua administração em princípios autoritários, e de um estreito exclusivismo de classe provadamente prejudiciais à obra de reivindicação social a que se destina o movimento sindical".*[114]

Embora nem sempre autoritário e "corporativista", o sindicalismo reformista passou a exercer influência crescente entre as categorias melhor organizadas na cidade: estivadores, trabalhadores da Companhia Docas, carroceiros, empregados da Companhia City, ensacadores e carregadores de café. Mas cabe esclarecer sobre o sentido do conceito de *sindicalismo*

113. O jornal *A Tribuna* foi o mais ardoroso canal dessa campanha, sobretudo nos momentos de maior atividade do movimento operário santista.

114. *A Plebe*, 19 jul. 1919.

reformista, que alguns autores denominaram de *amarelo* ou *trabalhismo carioca*. De acordo com Claudio Batalha,[115] a expressão *sindicalismo amarelo*, por ele mesmo empregada em outro trabalho,[116] carrega conotações pejorativas, tal como havia sido utilizada pelos sindicalistas revolucionários para atacar os adeptos do "reformismo". Além disso, refere-se erroneamente a um sindicalismo formado e estimulado pelos patrões e pelo Estado, com o objetivo de controlar o movimento operário organizado, o que no Brasil ocorreu de forma muito marginal, ao contrário do que se deu na França. Já *trabalhismo carioca*[117] incorre em anacronismo por fazer referência ao sindicalismo oficial criado no pós-1930. O termo reduz o fenômeno que pretende designar ao "caso carioca", sem abranger outras experiências e localidades que tinham perfil semelhante. Assim, apesar de impreciso, *sindicalismo reformista* é uma designação menos perigosa e escorregadia, com a ressalva de ser empregada em termos descritivos, evitando-se partir sentidos valorativos que remetem à dualidade *Reforma-Revolução*, de acordo com o "paradigma bolchevista" que se generalizou a partir da Revolução Russa pelas mãos da Internacional Comunista.[118]

A criação e a atuação dos sindicatos reformistas faziam parte de um movimento autônomo, fundado em um projeto próprio e com determinada consciência de classe.[119] Apesar de haver distintas orientações no interior do sindicalismo reformista durante a Primeira República, com tendências

115. Claudio H. de M. Batalha. *O movimento operário na Primeira República*, pp. 31-32.

116. *Idem. Le syndicalisme 'amarelo' à Rio de Janeiro (1906-1930)*. Tese de doutorado. Paris: Université de Paris I, 1986, 2 vols.

117. Empregado por Boris Fausto. *Trabalho urbano e conflito social, 1890-1920.*

118. Cf. Marco Aurélio Garcia. "Reforma ou revolução/Reforma e revolução". *Revista Brasileira de História*, 10 n. 20, mar.-ago. 1991, pp. 9-38.

119. Claudio H. de M. Batalha. *Le syndicalisme 'amarelo' à Rio de Janeiro (1906-1930)*, vol. 1, p. 16.

socialistas, positivistas e republicanas, alguns aspectos comuns o caracterizavam de um modo geral: ação nos limites da legalidade; recurso a intermediários nas negociações e mediações entre empregados e patrões, como advogados, políticos ou representantes do poder público; reivindicação de medidas governamentais em favor dos trabalhadores; greve entendida como um direito, mas também como "último recurso"; e, em alguns casos, defesa eleitoral da candidatura de trabalhadores a mandatos públicos. Ao contrário dos sindicalistas que sustentavam a primazia da ação direta, concebida como um fim em si mesmo, para os reformistas os métodos de ação tinham menos importância que os objetivos das lutas.[120]

Os adeptos do sindicalismo de ação direta contaram com uma tradição bem implantada no movimento operário de Santos, sobretudo nos anos imediatamente anteriores à guerra. Se os reformistas não deixaram de marcar sua presença, particularmente na primeira década do século XX,[121] por outro lado manifestaram maior dificuldade de enraizamento entre os trabalhadores da cidade. No entanto, em 1919, ambas as correntes se defrontaram com um amplo espaço vazio no terreno da organização sindical e puseram-se a disputá-lo, embora em alguns momentos tenham se unido.

120. *Idem*, pp. 158-161.

121. Cf. Maria Lucia C. Gitahy. *Ventos do mar*, capítulo 2.

A atuação e as formas de organização defendidas pelos reformistas, de um lado, e pelos anarquistas e sindicalistas revolucionários, de outro, não estavam pautadas apenas pelos princípios gerais de cada uma dessas correntes. 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 intensidade da repressão. Além disso, conforme adverte Claudio Batalha, a história das orientações 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.[122] Assim, não podemos afirmar que a orientação proclamada por um determinado sindicato fosse, de fato, a orientação adotada e respeitada por toda a categoria que os dirigentes diziam representar. A organização dos portuários de Santos é emblemática a este respeito, pois apresentava marcadas tensões entre direção e bases. Além disso, foi em torno dos trabalhadores do porto que as diferentes correntes sindicais procuraram agir em razão do peso estratégico da categoria em Santos e no país. Foi em torno dela que o sindicalismo de ação direta selou seu próprio destino.

122. Claudio H. de M. Batalha. *Le syndicalisme 'amarelo' à Rio de Janeiro (1906-1930)*, p. 173.

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, 13 categorias entraram em greve, abrindo-se um momento de revanche, de acerto de contas com um longo período em que "a desculpa de sempre era a guerra", como vimos no capítulo anterior. A mesma 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 de Santos (CDS) atingia um patamar só comparável ao de 1913. Todavia, diminuiu o poder aquisitivo dos trabalhadores resultante da alta inflacionária e do nível estacionário dos salários durante a guerra. Diversas categorias entraram em greve em 1919: portuários, 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 das greves recebeu pouca atenção da imprensa, mas todas exigiam redução da jornada de trabalho e aumento salarial. Ademais, não foram coordenadas por sindicatos, mas por 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.

A primeira, mais significativa e que melhor cobertura recebeu da imprensa foi a paralisação deflagrada no porto de Santos. Os empregados da CDS 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.

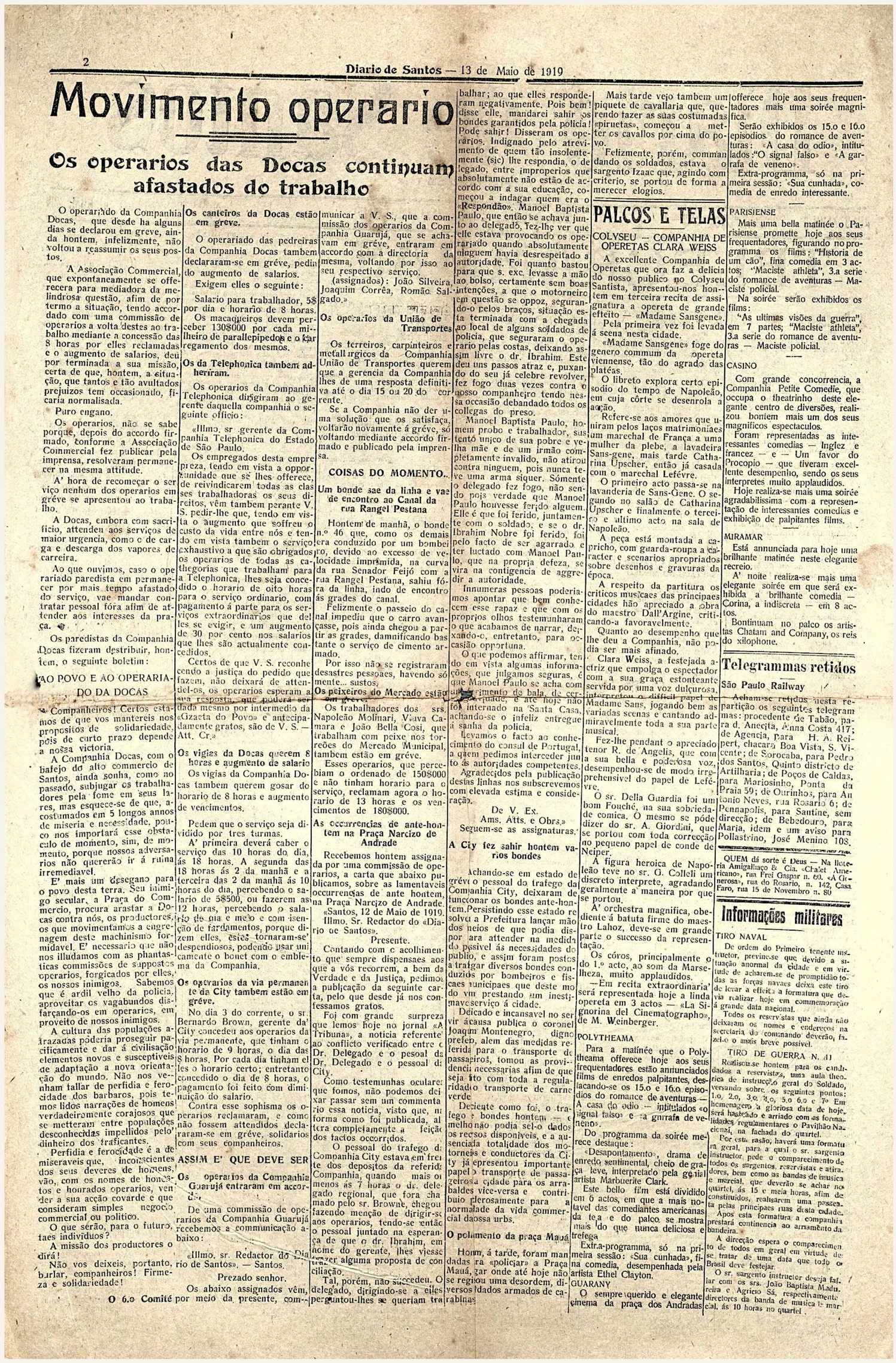
"SOOU A HORA DAS NOSSAS REIVINDICAÇÕES"

Na manhã de 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. Horas depois, os operários do setor da construção civil e das pedreiras da empresa também cruzaram os braços. Nos dias 7 e 8, a adesão dos trabalhadores das oficinas, dos armazéns, da seção marítima e dos motorneiros à greve paralisava completamente os serviços da empresa. No segundo dia do movimento, o recém-formado Comitê de Greve tornou pública a única reivindicação dos trabalhadores: a jornada de 8 horas. Segundo o Comitê, "depois de muitos anos de angústia e sofrimento, soou, finalmente, a hora das nossas reivindicações".[1] O movimento pretendia não apenas atualizar uma antiga demanda operária, mas adaptar-se também "à nova orientação do mundo", conclamando os grevistas a "imitar [...] vossos irmãos da Europa, resistindo com heroísmo e coragem até o último momento".[2]

1. *Gazeta do Povo* e *A Tribuna*, 5 a 8 maio 1919; *A Plebe*, 17 maio 1919.

2. *Gazeta do Povo*, 7 maio 1919.

Imagem 11. Notícia sobre a greve nas Docas, publicada em maio de 1919.



2 Diario de Santos — 13 de Maio de 1919

Movimento operario

Os operarios das Docas continuam afastados do trabalho

O operariado da Companhia Docas, que desde ha alguns dias se declarou em greve, ainda hontem, infelizmente, não voltou a reassumir os seus postos.

A Associação Commercial, que expontaneamente se offerecera para mediadora da melindrosa questão, afim de por termo a situação, tendo accordado com uma commissão de operarios a volta destes ao trabalho mediante a concessão das 8 horas por elles reclamadas e o augmento de salarios, deu por terminada a sua missão, certa de que, hontem, a situação, que tantos e tão avultados prejuizos tem occasionado, ficaria normalisada.

Puro engano.

Os operarios, não se sabe porque, depois do accordo firmado, conforme a Associação Commercial fez publicar pela imprensa, resolveram permanecer na mesma attitude.

A' hora de recomeçar o serviço nenhum dos operarios em gréve se apresentou ao trabalho.

A Docas, embora com sacrificio, attendeu aos serviços de maior urgencia, como o de carga e descarga dos vapores de carreira.

Ao que ouvimos, caso o operariado paredista em permanecer por mais tempo afastado do serviço, vae mandar contratar pessoal fóra afim de attender aos interesses da praça.

Os paredistas da Companhia Docas fizeram destribuir, hontem, o seguinte boletim:

AO POVO E AO OPERARIADO DA DOCAS

Companheiros! Certos estamos de que vos mantereis nos propositos de solidariedade, pois de curto prazo depende a nossa victoria.

A Companhia Docas, com o bafejo do alto commercio de Santos, ainda sonha, como no passado, subjugar os trabalhadores pela fome em seus lares, mas esquece-se de que, acostumados em 5 longos annos de miseria e necessidade, pouco nos importará esse obstaculo de momento, sim, de momento, porque nossos adversarios não quererão ir á ruina irremediavel.

E' mais um desegano para o povo desta terra. Seu inimigo secular, a Praça do Commercio, procura arastar a Docas contra nós, os productores, os que movimentamos a engrenagem deste machinismo formidavel. E' necessario que não nos illudamos com as phantasticas commissões de suppostos operarios, forgicados por elles, os nossos inimigos. Sabemos que é ardil velho da policia, aproveitar os vagabundos disfarçando-os em operarios, em proveito de nossos inimigos.

A cultura das populações atrazadas poderia proseguir pacificamente e dar á civilisação elementos novos e susceptiveis de adaptação a nova orientação do mundo. Não nos venham tallar de perfidia e ferocidade dos barbaros, pois temos lidos narrações de homens verdadeiramente corajosos que se metteram entre populações desconhecidas impellidos pelo dinheiro dos traficantes.

Perfidia e ferocidade é a de miseraveis que, inconscientes dos seus deveres de homens, vão, com os nomes de honestos e honrados operarios, vender a sua acção covarde e que consideram simples negocio commercial ou politico.

O que serão, para o futuro, taes individuos?

A missão dos productores o dirá!

Não vos deixeis, portanto, burlar, companheiros! Firmeza e solidariedade!

O 6.o Comité

Os canteiros da Docas estão em greve.

O operariado das pedreiras da Companhia Docas tambem declararam-se em gréve, pedindo augmento de salarios.

Exigem elles o seguinte:

Salario para trabalhador, 5$ por dia e horario de 8 horas.

Os macaqueiros devem perceber 130$000 por cada milheiro de parallepipedos e o carregamento dos mesmos.

Os da Telephonica tambem adheriram.

Os operarios da Companhia Telephonica dirigiram ao gerente daquella companhia o seguinte officio:

«Illmo. sr. gerente da Companhia Telephonica do Estado de São Paulo.

Os empregados desta empreza, tendo em vista a opportunidade que se lhes offerece, de reivindicarem todas as classes trabalhadoras os seus direitos, vêm tambem perante V. S. pedir-lhe que, tendo em vista o augmento que soffreu o custo da vida entre nós e tendo em vista tambem o serviço exhaustivo a que são obrigados os operarios de todas as cathegorias que trabalham para a Telephonica, lhes seja concedido o horario de oito horas para o serviço ordinario, com pagamento á parte para os serviços extraordinarios que delles se exigir, e um augmento de 30 por cento nos salarios que lhes são actualmente concedidos.

Certos de que V. S. reconhecendo a justiça do pedido que fazem, não deixará de attendel-os, os operarios esperam a sua resposta, que poderá ser dada mesmo por intermedio da «Gazeta do Povo» e antecipadamente gratos, são de V. S. — Att. Cr.»

Os vigias da Docas querem 8 horas e augmento de salario

Os vigias da Companhia Docas tambem querem gosar do horario de 8 horas e augmento de vencimentos.

Pedem que o serviço seja dividido por tres turmas.

A' primeira deverá caber o serviço das 10 horas do dia, ás 18 horas. A segunda das 18 horas ás 2 da manhã e a terceira das 2 da manhã ás 10 horas do dia, percebendo o salario de 5$500, ou fazerem as 12 horas, percebendo o salario de oito e meio e com isenção de fardamentos, porque dizem elles, estes tornaram-se despendiosos, podendo usar unicamente o bonet com o emblema da Companhia.

Os operarios da via permanente da City tambem estão em gréve.

No dia 3 do corrente, o sr Bernardo Brown, gerente da City concedeu aos operarios da via permanente, que tinham o horario de 9 horas, o dia das 8 horas. Por cada dia tinham elles o horario certo; entretanto concedido o dia de 8 horas, o pagamento foi feito com diminuição do salario.

Contra esse sophisma os operarios reclamaram, e como não fossem attendidos declararam-se em gréve, solidarios com seus companheiros.

ASSIM E' QUE DEVE SER

Os operarios da Companhia Guarujá entraram em accordo.

De uma commissão de operarios da Companhia Guarujá recebemos a communicação abaixo:

«Illmo. sr. Redactor do Diario de Santos». — Santos.

Prezado senhor.

Os abaixo assignados vêm, por meio da presente, communicar a V. S., que a commissão dos operarios da Companhia Guarujá, que se achavam em gréve, entraram em accordo com a directoria da mesma, voltando por isso ao seu respectivo serviço.

(assignados): João Silveira, Joaquim Corrêa, Romão Salgado.»

Os operarios da União de Transportes

Os ferreiros, carpinteiros e metallurgicos da Companhia União de Transportes querem que a gerencia da Companhia lhes de uma resposta definitiva até o dia 15 ou 20 do corrente.

Se a Companhia não der uma solução que os satisfaça, voltarão novamente á gréve, só voltando mediante accordo firmado e publicado pela imprensa.

COISAS DO MOMENTO..

Um bonde sae da linha e vae de encontro ao Canal da rua Rangel Pestana

Hontem de manhã, o bonde n.o 46 que, como os demais era conduzido por um bombeiro, devido ao excesso de velocidade imprimida, na curva da rua Senador Feijó com a rua Rangel Pestana, sahiu fóra da linha, indo de encontro ás grades do canal.

Felizmente o passeio do canal impediu que o carro avançasse, pois ainda chegou a partir as grades, damnificando bastante o serviço de cimento armado.

Por isso não se registraram desastres pessoaes, havendo só mente... sustos.

Os peixeiros do Mercado estão em gréve.

Os trabalhadores dos srs. Napoleão Molinari, Viuva Camara e João Bella Cosi, que trabalham com peixe nos torreões do Mercado Municipal, tambem estão em gréve.

Esses operarios, que percebiam o ordenado de 150$000 e não tinham horario para o serviço, reclamam agora o horario de 13 horas e os vencimentos de 180$000.

As occurrencias de ante-hontem na Praça Narcizo de Andrade

Recebemos hontem assignada por uma commissão de operarios, a carta que abaixo publicamos, sobre as lamentaveis occurrencias de ante hontem, na Praça Narcizo de Andrade.

«Santos, 12 de Maio de 1919.

Illmo. Sr. Redactor do «Diario de Santos».

Presente.

Contando com o acolhimento que sempre dispensaes aos que a vós recorrem, a bem da Verdade e da Justiça, pedimos a publicação da seguinte carta, pelo que desde já nos confessamos gratos.

Foi com grande surpreza que lemos hoje no jornal «A Tribuna», a noticia referente ao conflicto verificado entre o Dr. Delegado e o pesoal da Dr. Delegado e o pessoal da City.

Como testemunhas oculares que fomos, não podemos deixar passar sem um commentario essa noticia, visto que, na forma como foi publicada, altera completamente a feição dos factos occorridos.

O pessoal do trafego da Companhia City estava em frente dos depositos da referida Companhia, quando mais ou menos ás 7 horas o dr. delegado regional, que fora chamado pelo sr. Browne, chegou fazendo menção de dirigir-se aos operarios, tendo-se então o pessoal juntado na esperança de que o dr. Ibrahim, em nome do gerente, lhes viesse fazer alguma proposta de conciliação.

Tal, porém, não succedeu. O delegado, dirigindo-se a elles perguntou-lhes se queriam trabalhar; ao que elles responderam negativamente. Pois bem! disse elle, mandarei sahir os bondes garantidos pela policia! Pode sahir! Disseram os operarios. Indignado pelo atrevimento de quem tão insolentemente (sic) lhe respondia, o delegado, entre improperios que absolutamente não estão de accordo com a sua educação, começou a indagar quem era o «Respondão». Manoel Baptista Paulo, que então se achava junto ao delegado, fez-lhe ver que elle estava provocando os operariado quando absolutamente ninguem havia desrespeitado a autoridade. Foi quanto bastou para que s. exc. levasse a mão ao bolso, certamente sem boas intenções, a que o motorneiro em questão se oppoz, segurando-o pelos braços, situação esta terminada com a chegada ao local de alguns soldados de policia, que seguraram o operario pelas costas, deixando assim livre o dr. Ibrahim. Este deu uns passos atraz e, puxando do seu já celebre revolver, fez fogo duas vezes contra o nosso companheiro tendo nessa occasião debandado todos os collegas do preso.

Manoel Baptista Paulo, homem probo e trabalhador, sustentó unico de sua pobre e velha mãe e de um irmão completamente invalido, não atirou contra ninguem, pois nunca teve uma arma siquer. Sómente o delegado fez fogo, não sendo pois verdade que Manoel Paulo houvesse ferido alguem. Elle é que foi ferido, juntamente com o soldado, e se o dr. Ibrahim Nobre foi ferido, foi pelo facto de ser agarrado e ter luctado com Manoel Paulo, que na propria defeza, se vira na contigencia de aggredir a autoridade.

Innumeras pessoas poderiamos apontar que bem conhecem esse rapaz e que com os proprios olhos testemunharam o que acabamos de narrar, deixando-o, entretanto, para occasião opportuna.

O que podemos affirmar, tendo em vista algumas informações, que julgamos seguras, é que Manoel Paulo se acha com um ferimento de bala, de certa gravidade, e até hoje não foi internado na Santa Casa, achando-se o infeliz entregue á sanha da policia.

Levamos o facto ao conhecimento do consul de Portugal, a quem pedimos intercceder junto ás autoridades competentes.

Agradecidos pela publicação destas linhas nos subscrevemos com elevada estima e consideração.

De V. Ex.

Ams. Atts. e Obrs.»

Seguem-se as assignaturas.

A City fez sahir hontem varios bondes

Achando-se em estado de gréve o pessoal do trafego da Companhia City, deixaram de funccionar os bondes ante-hontem. Persistindo esse estado resolveu a Prefeitura lançar mão dos meios de que podia dispor para attender na medida do possivel ás necessidades do publio, e assim foram postos a trafgar diversos bondes conduzidos por bombeiros e fiscaes municipaes que deste modo vm prestando um inestimave serviço á cidade.

Delicado e incansavel no servir á causa publica o coronel Joaquim Montenegro, digno prefeito, alem das medidas referida para o transporte de passageiros, tomou as providencias necessarias afim de que seja isto com toda a regularidade o transporte de carne verde.

Deciente como foi, o trafego de bondes hontem — o melhor não podia ser-o dados os recsos disponiveis, e a ausencia da totalidade dos motorneis e conductores da City já epresentou importante papel o transporte de passageiros a cidade para os arrabaldes vice-versa e contribuio gerosamente para a normalade da vida commercial da ossa urbs.

O policiamento da praça Mauá

Hontem, á tarde, foram mandadas ra «policiar» a Praça Mauá, gar onde até hoje não se regiou uma desordem, diversos dados armados de carabinas.

Mais tarde veio tambem um piquete de cavallaria que, querendo fazer as suas costumadas «piruetas», começou a metter os cavallos por cima do povo.

Felizmente, porém, comman dando os soldados, estava o sargento Izaac que, agindo com criterio, se portou de forma a merecer elogios.

PALCOS E TELAS

COLYSEU — COMPANHIA DE OPERETAS CLARA WEISS

A excellente Companhia de Operetas que ora faz a delicia do nosso publico no Colyseu Santista, apresentou-nos hontem em terceira recita de assignatura a operetа de grande effeito — «Madame Sansgene».

Pela primeira vez foi levada á scena nesta cidade.

«Madame Sansgene» foge do genero commum da opereta viennense, tão do agrado das platéas.

O libreto explora certo episodio do tempo de Napoleão, em cuja côrte se desenrola a acção.

Refere-se aos amores que uniram pelos laços matrimoniaes um marechal de França a uma mulher da plebe, a lavadeira Sans-gene, mais tarde Catharina Upscher, então já casada com o marechal Lefévre.

O primeiro acto passa-se na lavanderia de Sans-Gene. O segundo no salão de Catharina Upscher e finalmente o terceiro e ultimo acto na sala de Napoleão.

A peça está montada a capricho, com guarda-roupa a caracter e scenarios apropriados sobre desenhos e gravuras da época.

A respeito da partitura os criticos musicaes das principaes cidades hão apreciado a obra do maestro Dall'Argine, criticando-a favoravelmente.

Quanto ao desempenho que lhe deu a Companhia, não podia ser mais afinado.

Clara Weiss, a festejada actriz que empolga o espectador com a sua graça estonteante servida por uma voz dulçurosa, interpretou a difficil papel de Madame Sans, jogando bem as variadas scenas e cantando admiravelmente toda a sua parte musical.

Fez-lhe pendant o apreciado tenor R. de Angelis, que com a sua bella e poderosa voz, desempenhou-se de modo irreprehensivel do papel de Lefévre.

O sr. Della Guardia foi um bom Fouché, na sua sobriedade comica. O mesmo se póde dizer do sr. A. Giordani, que se portou com toda correcção no pequeno papel de conde de Neiper.

A figura heroica de Napoleão teve no sr. G. Colleli um discreto interprete, agradando geralmente a maneira por que se portou.

A' orchestra magnifica, obediente á batuta firme do maestro Lahoz, deve-se em grande parte o successo da representação.

Os córos, principalmente o do 1.o acto, ao som da Marselheza, muito applaudidos.

—Em recita extraordinaria será representada hoje a linda opereta em 3 actos — «La Signorina del Cinematographo», de M. Weinberger.

POLYTHEAMA

Para a matinée que o Polytheama offerece hoje aos seus frequentadores estão annunciados films de enredos palpitantes, desfacando-se os 15.o e 16.o episodios do romance de aventuras — A casa do odio — intitulados «o signal falso» e «a garrafa de veneno».

Do programma da soirée merece destaque:

«Desapontamento», drama de enredo sentimental, cheio de graça leve, interpretado pela genial artista Marbuerite Clark.

Este bello film está dividido em 6 actos, em que a mais notavel das comediantes americanas da tela e do palco se mostra mais do que nunca deliciosa e trefega.

Extra-programma, só na primeira sessão: «Sua cunhada», fina comedia, desempenhada pela artista Ethel Clayton.

GUARANY

O sempre querido e elegante cinema da praça dos Andradas offerece hoje aos seus frequentadores mais uma soirée magnifica.

Serão exhibidos os 15.o e 16.o episodios do romance de aventuras: «A casa do odio», intitulados: "O signal falso» e «A garrafa de veneno».

Extra-programma, só na primeira sessão: «Sua cunhada», comedia de enredo interessante.

PARISIENSE

Mais uma bella matinée o Parisiense promette hoje aos seus frequentadores, figurando no programma os films: "Historia de um cão", fina comedia em 3 actos; "Maciste athleta", 3.a serie do romance de aventuras — Maciste policial.

Na soirée serão exhibidos os films:

"As ultimas visões da guerra", em 7 partes; "Maciste athleta", 3.a serie do romance de aventuras — Maciste policial.

CASINO

Com grande concorrencia, a Companhia Petite Comedie, que occupa o theatrinho deste elegante centro de diversões, realizou hontem mais um dos seus magnificos espectaculos.

Foram representadas as interessantes comedias — Inglez e francez — e — Um favor do Procopio — que tiveram excellente desempenho, sendo os seus interpretes muito applaudidos.

Hoje realiza-se mais uma soirée agradabilissima com a representação de interessantes comedias e exhibição de palpitantes films.

MIRAMAR

Está annunciada para hoje uma brilhante matinée neste elegante recreio.

A' noite realiza-se mais uma elegante soirée em que será exhibida a brilhante comedia — Corina, a indiscreta — em 8 actos.

Continuam no palco os artistas Chatam and Company, os reis do xilophone.

Telegrammas retidos

São Paulo Railway

Acham-se retidos nesta repartição os seguintes telegrammas: procedente de Tabão, para d. Anecita, Anna Costa 417; de Agencia, para H. A. Reipert, chacara Boa Vista, S. Vicente; de Sorocaba, para Pedro dos Santos, Quinto districto de Artilharia; de Poços de Caldas, para Mariosinho, Ponta da Praia 59; de Outrinhos, para Antonio Neves, rua Rosario 6; de Pennapolis, para Santine, sem direcção; de Bebedouro, para Maria, idem e um aviso para Pollastrino, José Menino 108.

QUEM dá sorte é Deus — Na lotteria Amigalliaço & Cia. «Chalet Americano», rua Frei Gaspar n. 60. «A Generosa», rua do Rosario, n. 142, Casa Faro, rua 15 de Novembro n. 80

Informações militares

TIRO NAVAL

De ordem do Primeiro tenente instructor, previne-se que devido a situação anormal da cidade e em virtude de acharem-se de promptidão todas as forças navaes deixa este tiro de levar a effeito a formatura que devia realizar hoje em commemoração á grande data nacional.

Todos os reservistas que ainda não deixaram os nomes e endereços na secretaria do commando deverão, fazel-o o mais breve possivel.

TIRO DE GUERRA N. 41

Realisou-se hontem para os candidados a reservistas, uma aula theorica de instrucção geral do Soldado, versando sobre os seguintes pontos: 1.o, 2.o, 3.o, 4.o, 5.o 6.o e 7.o Em homenagem á gloriosa data de hoje, será hasteado e arriado com as formalidades regulamentares o Pavilhão Nacional, na fachada do quartel.

Por esta rasão, haverá uma formatura geral, para a qual o sr. sargento instructor pede o comparecimento de todos os sargentos, reservistas e atiradores, bem como as bandas de musica e marcial, que deverão se achar no quartel, ás 15 e meia horas, afim de constituidos, realisarem uma passeata pelas principaes ruas desta cidade.

Após esta formatura a companhia prestará continencia ao arriamento da bandeira.

A direcção espera o comparecimento de todos em geral em virtude de se tratar de uma data que todo o Brasil deve festejar.

O sr. sargento instructor deseja falar com os srs. João Baptista Madureira e Agricio Sá, respectivamente directores da banda de musica e marcial, ás 10 horas no quartel.

O Comitê de Greve afirmou que os serviços só voltariam à normalidade depois que a Companhia Docas declarasse publicamente que aceitaria a jornada de trabalho de 8 horas.

Fonte: Diário de Santos, 204, 13 maio 1919, p. 2.

A Associação Comercial de Santos (ACS) se ofereceu como mediadora do conflito e lançou um apelo para que os trabalhadores voltassem ao trabalho, nomeando uma comissão com poderes para representar os grevistas nas negociações.[3] Durante 11 dias de greve, os principais impasses gravitaram em torno dos dilemas relativos à mediação da ACS, diretamente interessada no final da greve, uma vez que representava os interesses do "alto comércio". O maior problema residia na dificuldade de os grevistas reunirem-se para tomar qualquer decisão; seu único elo com o Comitê de Greve eram as publicações que este fazia na *Gazeta do Povo*. Até que ponto as deliberações ou exortações das lideranças na imprensa repercutiam positivamente entre os trabalhadores em greve?

O Comitê solicitou aos grevistas que não atendessem aos apelos da Associação. Entretanto, um dia depois do convite da ACS e desta exortação do Comitê, uma comissão de trabalhadores compareceu à Associação Comercial arrogando 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 própria Associação Comercial ou, mais precisamente, 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, forjicados [*sic*] por

3. *Gazeta do Povo*, 6 maio 1919; *A Tribuna*, 9 maio 1919.

eles, os nossos inimigos".[4] Porém, uma comissão "arranjada" não apresentaria uma pauta de reivindicação diferente da original, solicitando não apenas a jornada de 8 horas, mas também a exigência de mil réis 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".[5] Conforme sintetizou a Associação Comercial, "entre o que oficiava o 'Comitê' e o que exigiam os operários presentes [comissão] havia flagrante contradição".[6]

O que havia, na verdade, era 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 Associação Comercial de Santos. 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 Docas, as quais não enviaram delegações para se entender com a Associação Comercial. Tal rivalidade se aprofundaria no dia 10, quando outro grupo mais numeroso de trabalhadores do tráfego apresentou à ACS uma reivindicação mais moderada que a anterior. A CDS, por seu turno, fez a contraproposta de introduzir a jornada de 8 horas e elevar o salário nos serviços extraordinários.

4. *Gazeta do Povo*, 8 a 12 maio 1919.

5. Correspondências de Weinshenck a Victor de Lamare, Petrópolis, 11 e 12 maio 1919. Companhia Docas do Estado de São Paulo, Museu do Porto de Santos.

6. *A Tribuna*, 13 maio 1919.

Os operários presentes concordaram com a tabela e comprometeram-se a encerrar a greve. No dia seguinte, porém, prevaleceu a tradicional solidariedade dos portuários e a posição do Comitê: embora vitoriosos, os trabalhadores do trápego recusavam-se a voltar ao trabalho enquanto as outras categorias não fossem igualmente atendidas.[7]

A comissão negociadora parecia bem sucedida nas negociações, pois pela primeira vez a Companhia Docas aceitava instituir o dia de trabalho de 8 horas. Porém, talvez não formasse um grupo representativo dos trabalhadores e não dispusesse de um canal de interlocução com os grevistas senão por via indireta, ou seja, por meio dos 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 ela ainda não havia sofrido a reação da polícia.[8]

Diante da dissidência no movimento e da decisão categórica de Guilherme Guinle de não ceder às demais exigências do Comitê, este passou a exibir uma atitude mais flexível, autorizando o diretor-proprietário da *Gazeta do Povo*, Cyrillo Freire, a negociar com a Associação Comercial e com a empresa.

7. *Gazeta do Povo*, 11 maio 1919.

8. Há menção a uma assembleia de grevistas no bairro do Macuco no dia 7. *Gazeta do Povo*, 8 maio 1919.

Ambas, porém, alegaram que as conversações estavam esgotadas. O motivo era óbvio: Freire as atacava ferozmente em seu jornal, defendia a greve e publicava diversas 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 Guinle, que, no entanto, não abriu mão da referida contraproposta. Verificando que a CDS se mantinha irredutível e que a greve declinava com o retorno cada vez maior de grevistas ao trabalho, o Comitê agradeceu a Nilo Costa e Cyrillo Freire pelos "bons ofícios" e concitou os operários a retomarem o trabalho. Sem a realização de qualquer assembleia, os grevistas acataram a resolução do Comitê.[9]

O que se verifica nessa greve é, portanto, a disputa em torno do encaminhamento de duas propostas. No entanto, é difícil afirmar que se tratava claramente de uma concorrência entre dois blocos bem definidos (libertários *versus* reformistas), pois a documentação não autoriza tal interpretação. Trabalhadores dispostos à negociação e favoráveis à intervenção da ACS podiam estar mais interessados em ver suas reivindicações concretizadas 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, aceitando

9. *Gazeta do Povo*, 10, 12 e 15 maio 1919; *A Tribuna*, 16 e 17 maio 1919.

finalmente a intervenção de advogados nas negociações com a Companhia Docas.[10] Mas talvez tivessem visto nessa iniciativa uma resposta tática frente ao esvaziamento da greve e à divisão no seio da categoria, o que poderia ameaçá-los em seus intentos de sustentar legitimidade entre os trabalhadores.

São conjecturas a sugerir que as diferentes formas de encaminhamento da greve não se restringiam a supostas correntes em disputa, mas estariam presentes também entre os operários da CDS. As divergências entre as diferentes facções sindicais só se explicitariam de modo mais bem 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 após a conjuntura de guerra foram considerados vitoriosos por alguns militantes. Eram uma demonstração de força correspondente ao desejo de reerguer o movimento operário e manter os trabalhadores dispostos a darem o próximo passo: sua organização em sindicatos, tentando reverter o quadro de instabilidade associativa.

10. 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:* Michael Conniff e Frank McCann (orgs.). *Modern Brazil: Elites and Masses in Historical Perspective*. Lincoln: University of Nebraska Press, 1989, p. 163.

UNIÃO DOS OPERÁRIOS ESTIVADORES: LIBERTÁRIOS *VERSUS* REFORMISTAS

Em julho de 1919, foi fundada em Santos a sucursal da União dos Operários Estivadores (UOE), sindicato criado em 1903 no Rio de Janeiro. A União foi uma das poucas organizações sindicais menos afetadas pela instabilidade associativa que caracterizou o movimento sindical na República Velha, peculiaridade atribuída parcialmente à manutenção da conquista da *closed shop*. Sua longevidade foi marcada por diferentes fases, mas os sindicatos do porto do Rio de Janeiro ficaram conhecidos como um bastião do sindicalismo reformista. Já foram acusados de defender interesses corporativos alicerçados em relações clientelistas por meio de uma rede de "coronéis marítimos", espécie de oligarquia dirigente que mantinha fortes relações com os governos municipal e federal. Sua política teria se baseado em práticas de favoritismos e violência, compondo "um verdadeiro *gangsterismo* sindical".[11]

Era exatamente essa a caracterização que os militantes do sindicalismo de ação direta faziam dos fundadores da UOE. Quando um dos mais notáveis "coronéis marítimos", Américo Medeiros, foi à cidade para criar a sucursal da entidade, L. Telles criticou-o por haver discursado que "só os tribunais serão aptos a resolver o problema operário", aconselhando os trabalhadores "a serem submissos carneiros".

11. Boris Fausto. *Trabalho urbano e conflito social, 1890-1920*. São Paulo: DIFEL, 1983, p. 56. Sobre os sindicatos do Porto, cf. também Claudio H. de M. Batalha. *Le syndicalisme 'amarelo' à Rio de Janeiro (1906-1930)*. Tese de doutorado. Paris: Université de Paris 1, 1986, 2 vols.; e Marli Brito M. de. Albuquerque. *Trabalho e conflito no porto do Rio de Janeiro (1904-1920)*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1983. 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 Maria Cecília Velasco e Cruz. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. Tese de doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1998.

Os jornais *A Plebe* e *Gazeta do Povo* afirmavam que o presidente da sucursal, José Joaquim Alves, era indivíduo com péssimos antecedente criminais e que só desembarcara em Santos porque contava com o apoio do senador Álvaro de Carvalho, que o havia recomendado ao deputado Azevedo Júnior, presidente da Associação Comercial. *A Plebe* assinalou ainda que a União era dirigida "com espírito reacionário, de estrito exclusivismo de classe, moldada em princípios autoritários", como a imposição da *closed shop* a toda a categoria por meio da coação pessoal.[12]

12. *Gazeta do Povo*, 11 jul. 1919 e *A Plebe*, 9 e 10 jul. 1919.

Contrariamente ao 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 do caráter centralizado da indústria portuária santista. Em pouco tempo, a União sindicalizou 2.366 trabalhadores, cada um dos quais devia pagar 10 mil réis de joia e 3 mil de mensalidade para que pudesse ter acesso ao trabalho. Porém, os trabalhadores pareciam descontentes com a UOE, acusando-a de exercer o controle da contratação do trabalho por meios violentos e arbitrários. Alegavam incorrer em altas multas pecuniárias e suspensão caso não cumprissem as regras de trabalho estabelecidas pela União. Várias acusações apareceram em depoimentos prestados em inquérito policial claramente manipulado, mas as denúncias eram publicadas com alguma frequência na imprensa, sobretudo na *Gazeta do Povo*.[13]

13. *Gazeta do Povo*, 6 ago. e 1º set. 1919; Manuel Campos, José Joaquim Alves, Miguel de Souza, Santiago Monteiro e Antônio Braga [réus], 1919. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Tribunal do Júri da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara, caixa 42, fls. 14, 54, 124 e 231.

Os descontentamentos se evidenciaram no 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 assembleias da categoria. Outro diretor afirmou que ele se estava tornando tão popular "a ponto de querer uma grande parte dos sócios elegê-lo presidente", mas Joaquim Alves tratou de afastá-lo da entidade. Tais declarações poderiam ser criação da polícia em um rumoroso processo que visava incriminar Campos, mas ele próprio 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 de seus membros. O rompimento deu-se, 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 ideias 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".[14]

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".[15] Conforme declarou à polícia, o próprio Alves andava sempre acompanhado de capangas para se proteger das supostas e reiteradas ameaças dos seguidores de Campos.[16] Mas é provável que ele fosse hostilizado por trabalhadores insatisfeitos 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 sua deportação em 1914.[17]

Contudo, os confrontos entre Manuel Campos e José Joaquim Alves, assim como entre os apoiadores de cada um deles, teriam curta duração. No dia 22 de julho, a Turma 6 da CDS paralisou as atividades exigindo a substituição do "feitor

14. Manuel Campos, José Joaquim Alves, Miguel de Souza, Santiago Monteiro e Antônio Braga [réus], 1919. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Tribunal do Júri da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara, fls. 11, 21 e 279.

15. *A Plebe*, 9 ago. 1919.

16. Manuel Campos, José Joaquim Alves, Miguel de Souza, Santiago Monteiro e Antônio Braga [réus], 1919. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Tribunal do Júri da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara.

17. John F. Dulles. *Anarquistas e comunistas no Brasil (1900-1935)*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1977, pp. 36, 44, 68, 70, 97, 117-118, 129.

Carvalho", acusado de proceder de modo "agressivo e inconveniente".[18] No dia seguinte, o chefe da seção de tráfego, Acelino Dantas, demitiu grande número de trabalhadores que iniciaram o movimento e outros que aderiram à paralisação. 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".[19] Entretanto, de nada lhe serviram tão 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.[20] Várias foram as alegações quanto à falta de provas para tão grave condenação, mas a Companhia Docas talvez a tivesse considerado uma medida salutar, afastando o perigo de perder seu tradicional monopólio na contratação da força de trabalho.[21] Depois do caso Acelino Dantas, os trabalhadores do porto encontrariam grandes dificuldades para reerguer sua organização.

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

18. José Joaquim Alves e Antonio de Oliveira Mainarte [réus], 1919. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara, caixa 30, nº 410.

19. *A Tribuna*, 22 jul. 1919 e *Gazeta do Povo*, 26 jul. 1919.

20. Maurício de Lacerda. *A evolução legislativa do direito social brasileiro*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, p. 1; *Comércio de Santos*, 16 jan. 1920.

21. Para uma detida análise desse processo criminal, cf. capítulo 7.

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 obtiveram 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 novamente que 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.

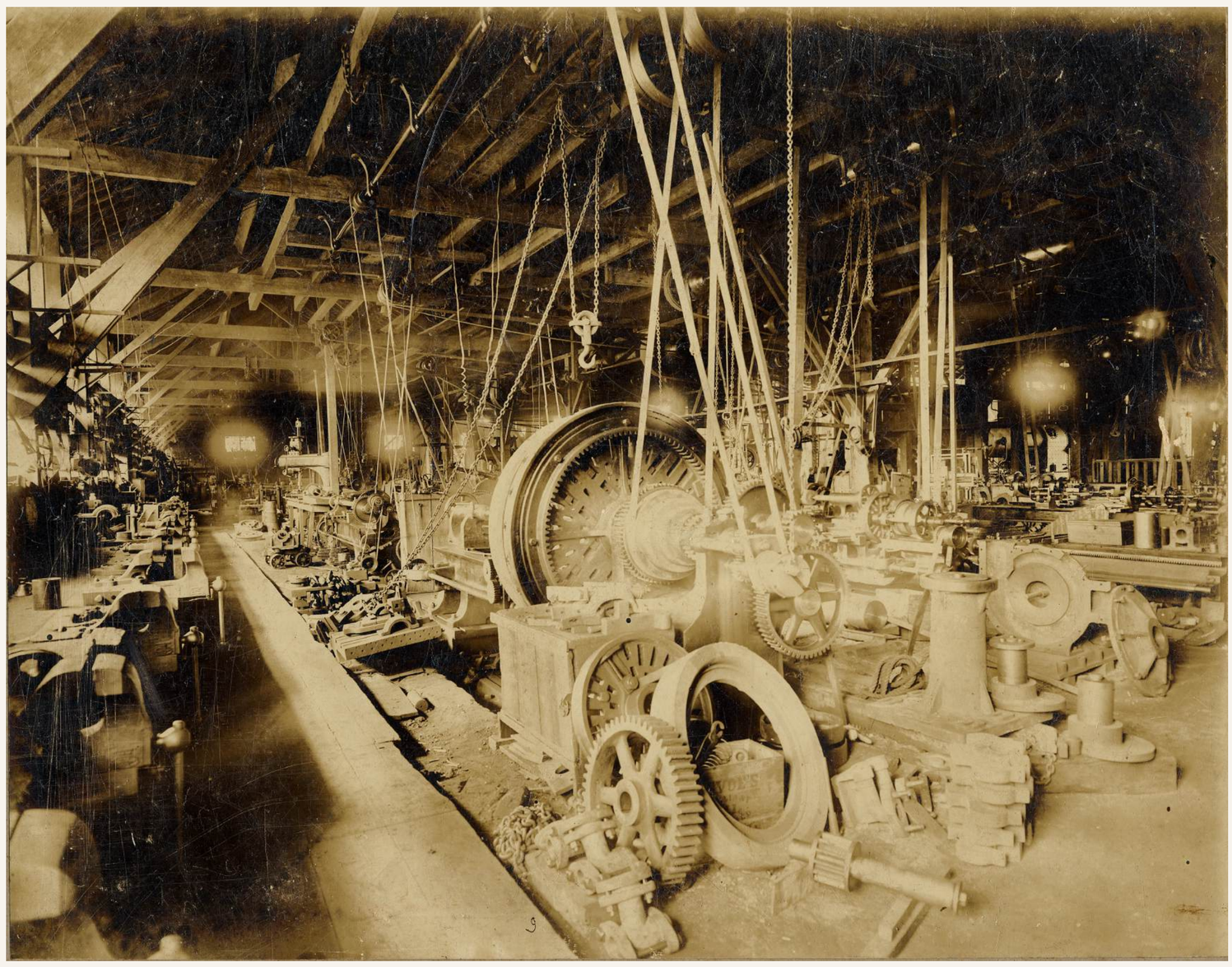
GREVE DE FURA-GREVES: O GOLPE FINAL

O sindicato dos operários da construção civil, União de Artes, Ofícios e Anexos (UAOA), arrogou para si o papel de centro organizativo dos trabalhadores de Santos. Embora houvesse 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, mantinham-se organizados na União.[22] Tal desmembramento evidencia o objetivo de mobilizar inicialmente apenas os empregados das diversas seções da Companhia Docas: construção, oficinas, tráfego e marítima

22. Octavio Fonseca Júnior. "Carta aberta a Guilherme Guinle". *Gazeta do Povo*, 1º dez. 1920.

Imagem 12. Oficinas da Companhia Docas de Santos, c. 1901.



Fonte: Álbum Cia. Docas de Santos, Antigas Oficinas, c. 1901. Instituto Moreira Salles. Disponível em: https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/2251. Acesso em: 02/01/2025.

Em 23 de novembro, os quatro sindicatos enviaram ofícios a Guilherme Guinle reivindicando aumento salarial. Por receio de represálias da polícia, os ofícios foram assinados com nomes falsos, cautela que deu pretexto à Companhia Docas de Santos para não reconhecer a legitimidade dos pedidos. No dia 26, certamente informada pela CDS sobre a petição dos sindicatos, a polícia prestou seus serviços à empresa: invadiu a União, deteve 14 trabalhadores e apreendeu

"panfletos revolucionários, cancioneiros vermelhos, livros de doutrinas anarquista, discursos, boletins, gravuras e correspondência de correligionários até de Nova York".[23]

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, dos nove trabalhadores 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 companhia e manteve a tradição de não negociar com os sindicatos. Sua atitude irredutível resultou 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 narrativa mais detida.

No dia 29 de novembro, no retorno do intervalo para o 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".

23. *A Tribuna*, 27 jan. 1920.

A maneira pela qual largaram o serviço denota organização prévia, definida em uma ação coletivamente concertada. Quase todos os empregados das diversas seções da Companhia Docas 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".[24] 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 Docas pela imprensa.[25]

Se a grande movimentação de cargas 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", obedecendo a uma operação que o escritor Afonso Schmidt chamou de "caçada humana". Grupos de "secretas" percorriam os bairros operários, batiam de porta em porta, apontavam o revólver para o trabalhador e ordenavam: "toca para o serviço". Presos eram retirados da Cadeia Pública e conduzidos ao cais pelos veículos da Companhia União de Transportes e da Companhia Construtora de Santos. O superintendente da CDS deu prazo para os grevistas voltarem ao trabalho, sob pena de demissão.[26]

24. Antonio Rodrigues Julião, Antonio Ribeiro, Guilherme Luz, José Augusto do Amaral, Jacynto Amado Alves, Abel Cardoso e Manuel Antonio Pereira [réus], 1921. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara, caixa 60, nº 602.

25. *A Plebe*, 18 dez. 1920.

26. *A Plebe*, 13 e 25 dez. 1920; *Comércio de Santos*, 15 e 16 dez. 1920; *Gazeta do Povo*, 14 dez. 1920. *Tribuna*, 17 dez. 1920.

Mas era forte a coesão do movimento. Tal como 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 grevista voltasse ao trabalho. Como o próprio delegado reconheceu, ante a ameaça de demissão, "o Comitê opôs-se. Ninguém voltou".[27] O moral dos grevistas era alto e a solidariedade ao movimento foi muito expressiva. Os ferroviários da São Paulo Railway (SPR) deram início a uma subscrição aberta pela *Gazeta do Povo*, o que levou a polícia a agredir operários que compravam o jornal e a difundir a ideia de que a greve estava sendo urdida por aquela folha de notícias, sob o patrocínio de seu diretor, Cyrillo Freire. 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. 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.[28]

Mas os grevistas sofreram duro golpe ao expirar o prazo para que voltassem ao trabalho. A Companhia cumpriu sua ameaça: em 20 de dezembro, demitiu 1.712 operários. Para substituí-los, Guinle mandou trazer do Rio de Janeiro e de

27. *A Plebe*, 30 dez. 1920; Antonio Rodrigues Julião, Antonio Ribeiro, Guilherme Luz, José Augusto do Amaral, Jacynto Amado Alves, Abel Cardoso e Manuel Antonio Pereira [réus], 1921. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara, caixa 60, nº 602.

28. *Gazeta do Povo*, 6 jan. 1921; *A Plebe*, 16 dez. 1920; *Comércio de Santos*, 12 e 15 dez. 1920; *Jornal da Noite*, 15 dez. 1920. Sobre a ação das mulheres, cf. capítulo 3.

São Paulo milhares de trabalhadores; até o final de dezembro, foram contratados 2.031 novos operários.[29] Todavia, o Comitê não considerou que a greve fracassara, confiante de que a CDS se renderia à necessidade de recorrer à experiência de seus antigos empregados. A 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.[30] 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 havia três meses, recebeu proposta de trabalho no porto, com garantia de moradia e comida e salário de 12 mil réis por dia, o dobro do que recebiam os antigos operários. Quando chegou ao cais santista, percebeu que havia sido enganado, conforme sua versão claramente racializada:

> *"Nem cigarros, nem fósforos, uma comida ordinária de 6$000. Além disso, estávamos presos no cais [...]. 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*

29. *A Tribuna*, 21 dez. 1920; Companhia Docas de Santos. *Relatório da diretoria referente ao ano de 1920*. Rio de Janeiro: Tipografia do *Jornal do Comércio*, 1921; Ofício de Guilherme Guinle a Ulrico Mursa. Rio de Janeiro, 3 fev. 1921. Companhia Docas do Estado de São Paulo, Museu do Porto.

30. *A Tribuna*, 8 e 12 dez. 1920; A Associação Comercial manifestou viva gratidão em correspondência à CDS, em 15 dez. 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 tomaram-se seriamente congestionados", State Department, Records relating to internacional affairs of Brazil, 1910-1929. Nacional Archives II, Washington; E. Hambloch, Report of the economic and financial conditions in Brazil, out. 1921, call 11-2, micro 519, roll 23.

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. 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."[31] *[ênfase minha]*

Poderíamos suspeitar que a narrativa não passava de invencionices da *Gazeta do Povo* e da *Plebe*. Porém, nas correspondências da Companhia Docas 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".[32]

Os maus-tratos eram o principal motivo de revolta. A imprensa noticiou violências cometidas por ou a mando do capataz Sebastião Arruda, contratado para embarcar e vigiar os "novatos", tendo recebido a quantia de cinco mil contos de réis "como gratificação pelos serviços prestados durante a greve".[33] Várias denúncias informavam que os armazéns das docas se haviam transformado em verdadeiros cemitérios de trabalhadores assassinados por Arruda ou por rixas

31. Informações fornecidas à *Gazeta do Povo* e publicadas por *A Plebe*, 30 dez. 1920.

32. Ofícios de Guilherme Guinle a Ulrico Mursa. Rio de Janeiro, 29 dez., 10 e 21 jan. 1920. Companhia Docas do Estado de São Paulo, Museu do Porto de Santos.

33. Ofícios de Guilherme Guinle a Ulrico Mursa, 18 fev. 1921. Companhia Docas do Estado de São Paulo, Museu do Porto de Santos.

envolvendo presos obrigados a trabalhar no cais. Tornou-se famoso o Armazém 7, chamado de "o buraco", para onde eram lançados os "maus trabalhadores".[34] Exageros da imprensa? Há algum tempo foram encontradas ossadas humanas nos armazéns da Docas e, segundo depoimento de um antigo militante comunista da estiva, Oswaldo Pacheco, era corrente entre os portuários atribuí-las aos conflitos ocorridos nessa greve.[35] Em 1923, os trabalhadores da construção civil promoveram cortejos ao Cemitério Municipal em homenagem a operários "sacrificados" em 1920.[36]

Diante do quadro dantesco que se desenhava no porto, muitos contratados tentavam fugir, mas eram barrados 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.*

34. *Gazeta do Povo*, 2 fev. 1921; *A Plebe*, 22 jan. 1921; *A Tribuna*, 27 jan. 1921. Havia denúncias de que na Beneficência Portuguesa se encontravam internados inúmeros feridos a bala ou faca. Cf. *A Platéa*, 3 jan. 1921; *A Plebe*, 6 jan. 1921; *Gazeta do Povo*, 4, 6 e 22 e 29 jan. 1921.

35. "Memória sindical da Baixada Santista", Faculdade de Filosofia de Santos, 17 maio 1990 [evento gravado pelo autor].

36. *Comércio de Santos*, 14 ago. 1923; *A Plebe*, 18 ago. 1923.

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.

Naturalmente, aí fora, ninguém sabe destas coisas. [...] Senhor redator, pode assegurar aos grevistas a inteira solidariedade dos que trabalham no 'soviet' da Docas."[37]

Pelo teor da carta, é provável que seu autor não fosse de fato um fura-greve, mas um militante fazendo-se passar por tal a fim de erguer o moral dos grevistas. Mas as informações sobre sabotagem não parecem absolutamente infundadas, embora seja difícil de acreditar que se tratava de uma deliberada ação revolucionária. As novas "leis" instauradas no

37. *Comércio de Santos*, 15 dez. 1921.

porto decorriam 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.

Sabotagem e greve foram recursos usados pelos valentões fura-greves. No dia seguinte à demissão dos grevistas, cerca de 200 recém-contratados tentaram abandonar os serviços. Impedidos pelos policiais, teria havido golpes de faca, tiros e mortes. Um dia depois, os trabalhadores queixaram-se de fortes dores de barriga provocadas por excesso de bicarbonato de sódio na comida, levando a CDS a "suspender a boia" no mês seguinte. Em reação à medida, em 27 de janeiro houve novo confronto com a polícia. "Revolta total". Saíram todos para a rua a protestar contra a violência e apedrejaram os soldados. Diante do delegado e do inspetor da CDS, exigiram "melhoria da boia", oito mil réis diários e liberdade de quatro companheiros espancados e levados para o "buraco". Às três horas da tarde, o cais estava completamente parado. No dia seguinte, muitos trabalhadores pediram as contas e, em 12 de fevereiro, houve nova tentativa de rebelião, porque a Companhia Docas estava adiando o pagamento dos salários devidos. No dia 3, dirigiram-se para o escritório da empresa para receber seus vencimentos, mas a polícia colocou-os para fora.[38] Nesse mesmo dia, a Associação Comercial de São Paulo enviou uma carta à CDS pedindo "providências para a regularização dos serviços, diante dos graves prejuízos que o comércio vem experimentando".[39]

38. *A Plebe*, 23, 25 e 30 dez. 1920; *Gazeta do Povo*, 27 jan., 1 e 3 fev. 1921.

39. Correspondência da Associação Comercial à Companhia Docas. São Paulo, 3 fev. 1921. Companhia Docas do Estado de São Paulo, Museu do Porto de Santos.

No dia seguinte, Guinle recebeu de Ulrico Mursa o seguinte telegrama: "greve está de todo terminada grande afluência de antigos grevistas".[40] 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 das Docas, uma assembleia 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".*[41]

Além disso, os trabalhadores "arranjados", que ainda não haviam deixado o cais, seriam gradativamente substituídos pelos antigos operários. *A Tribuna* admitiu que a CDS se havia prontificado a admiti-los "na proporção da necessidade do serviço".[42] Se a situação explosiva dentro do cais resultou em desfecho favorável aos grevistas, a situação literalmente não menos explosiva fora dele redundou no completo e brutal esfacelamento dos quatro sindicatos. Logo após o êxito 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 Docas, Júlio Barreto, respectivamente em 28 de dezembro de 1920, 22 e 27 de janeiro de 1921. O Comitê de Greve atribuiu os atentados à ação

40. Ofício de Ulrico Mursa a Guilherme Guinle. Santos, 4 fev. 1921. Companhia Docas do Estado de São Paulo, Museu do Porto de Santos.

41. *Gazeta do Povo*, 5 fev. 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.

42. *A Tribuna*, 5 fev. 1921.

da polícia, mas o delegado Ibrahim Nobre recolheu durante o inquérito 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. 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 dois 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.[43] Tudo pretendia levar a crer que as explosões eram um ato desesperado que buscava legitimar-se 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.

43. Antonio Rodrigues Julião, Antonio Ribeiro, Guilherme Luz, José Augusto do Amaral, Jacynto Amado Alves, Abel Cardoso e Manuel Antonio Pereira [réus], 1921. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara, caixa 60, nº 602.

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-greve era tratado com hostilidade e ninguém lamentasse ter ele merecido "receber uma lição", o assassinato, sua tentativa ou a mutilação não pareciam atos capazes de alcançar aprovação moral.[44]

O CREPÚSCULO DA BARCELONA BRASILEIRA

O sindicalismo de ação direta entrava nos anos 1920 profundamente abatido. De certo, a repressão visava destruí-lo e desarticular as vinculações que ele havia estabelecido com os trabalhadores. Essa corrente era a mais dinâmica do movimento operário e estava 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; os discursos e as instituições que criaram eram propícios à representação e à expressão de

44. E. P. Thompson. *A formação da classe operaria inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, vol. 3, pp. 81-82; a mesma observação encontra-se em George Rudé. "O ludismo". *A multidão na história: estudos dos movimentos populares na França e na Inglaterra, 1780- 1848*. Rio de Janeiro: Campus, 1991, p. 93.

fortes sentimentos de identidade. As demonstrações de solidariedade 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. Foi com tal intenção que muitos ativistas da construção civil, entre outros, procuraram desde a primeira década do século XX ultrapassar um sindicalismo de "minorias militantes", visando 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.[45]

Mas os evidentes laços que uniam lideranças e trabalhadores não implicavam necessariamente irrestrito compromisso destes últimos com os princípios fundamentais dos libertários. Muitos operários se identificavam 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. Porém, muitos deles talvez não se identificassem com a construção imaginária de um novo mundo moral em que a religião não era necessária, assim como leis e outras formas de prática política.[46]

45. 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. Juan Suriano. "Trabajadores, anarquismo y Estado represar: de la 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 este artigo].

46. Sobre esta questão, cf. *Idem, ibidem.*

Além disso, nos anos 1920, foram implantados 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 os da construção civil) em seus planos bem-sucedidos de "proteção social", chegando a ter como presidente um histórico e influente militante sindicalista revolucionário, Luis Lascalla. Ademais, 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.

O sindicalismo de ação direta teve que concorrer com outras correntes que, por sua vez, também não deixaram de insistir em pontos pragmáticos defendidos pelos libertários. Além da repressão, a investida de outras forças, ideologias e linguagens políticas tiveram peso em seu descenso. Como veremos no capítulo 7, 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. Não tem correspondência com o caso santista a tese clássica de que o "descenso anarquista" nos anos 1920 se deveu ao avanço dos comunistas, que teriam saído das hostes e das cisões

anarquistas, e a um longo debate político-ideológico entre as lideranças da classe operária.[47] Deve ser igualmente revista a interpretação de que os anarquistas foram derrotados pelo centralismo autoritário e burocrático do PCB e da tônica parlamentar de sua ação aliancista no movimento operário.[48] O fato é que os libertários estavam 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 se tornou um campo de batalha para a legitimação, por um lado, da violência policial contra os trabalhadores e, por outro, da ação fundada "na lei e no direito", conforme era defendida pelos reformistas, permitindo a emergência de atores sociais que reivindicavam a representação dos trabalhadores em cargos eletivos. Assim, procuro reconstituir a repressão aos movimentos grevistas, analisando como os desdobramentos jurídicos da violência policial repercutiram entre os militantes libertários e o sindicalismo reformista.

Entre a Barcelona e a Moscou brasileiras fortaleciam-se as ainda mal implantadas raízes reformistas...

47. Tal tese difundiu-se a partir dos registros de um dos fundadores do Partido Comunista, Astrojildo Pereira. Cf. a crítica a esta ideia em Michel Zaidan Filho. *PCB (1922-1929): na busca das origens de um marxismo nacional*. São Paulo: Global, 1985.

48. Uma das formulações neste sentido encontra-se em Kazumi Munakata. *A legislação trabalhista no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1981.

7

QUESTÃO DE POLÍCIA, CASO DE JUSTIÇA

Tem-se afirmado com frequência que na Primeira República a questão social era um caso de polícia. Este capítulo, no entanto, analisa como "casos de polícia" se tornaram também questão jurídica.[1]

Durante dois anos, as arbitrariedades do delegado regional de polícia, Ibrahim Nobre, foram tema recorrente dentro e fora de Santos. Tal como desejava, sua figura ocuparia o centro do palco, sobretudo por suas supostas habilidades na investigação de crimes. *A Plebe* se referia ironicamente a ele como Sherlock Holmes local.[2] 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 se livrar dos "indesejáveis", a abertura de inquéritos policiais mantinha as aparências do respeito às exigências legais e aos procedimentos jurídicos formais, oferecendo uma carapaça civilizada aos atos da polícia. As condenações judiciais serviam-lhe como "prova" dos acertos dos seus métodos.[3]

As autoridades policiais não eram meros agentes públicos a soldo da burguesia, pois nutriam desejos de promoção pessoal, política e profissional, o que exigia deles certa habilidade na arte de deslindar crimes atribuídos a lideranças do movimento operário. Contudo, a fragilidade da montagem das peças dos inquéritos se defrontava com lampejos de

1. Diversos trabalhos mencionam que Washington Luís teria afirmado que "a questão social é um caso de polícia". O que ele, de fato, afirmou foi: "[...] em São Paulo, pelo menos, a agitação operária é uma questão que interessa mais à ordem pública do que à ordem social". Eugenia Egas. *Galerias dos presidentes de São Paulo.* Vol. 3. São Paulo: Seção de Obras Raras do Estado de São Paulo, 1927, p. 31, *apud* Christina da Silva Roquette Lopreato. *O espírito da revolta: a greve geral anarquista de 1917*. Tese de doutorado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1996, p. 219.

2. O jornal fez inúmeros ataques ao delegado, ridicularizando-o sempre por suas idiossincrasias, especialmente por sua "vaidade" no uso de palavras, roupas e perfumes importados, sendo chamado várias vezes de "delegado almofadinha" Cf. *A Plebe*, 24, 26, 27, 28 set., 3, 8, 17 out., 13, 27 dez. 1919, 7, 21 fev., 13 mar., 13 nov. 1920 e 23 abr. 1921.

3. Sobre essa dissimulação com ares de civilidade, cf. Paulo Sérgio Pinheiro. "Violência e cultura". *In:* Bolivar Lamounier *et al.* (orgs.). *Direito, cidadania e participação*. São Paulo: T. A. Queiroz, 1981, pp. 31-60.

Estado de Direito que, apesar de pouco eficaz para a maior parte dos cidadãos na ordem liberal e antidemocrática da Primeira República, em alguns casos foi capaz de impor limites ao arbítrio policial.

Imagem 13. Ibrahim Nobre, o “delegado almofadinha” de Santos.

Fonte: Ibrahim de Almeida Nobre. *Wikipédia.* Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Ibrahim_de_Almeida_Nobre. Acesso em: 02/01/2025.

Ainda assim, o delegado Ibrahim Nobre preferiu o risco de ser desmascarado no decorrer dos trâmites processuais. Cada vez que o movimento operário ganhava visibilidade, Nobre colocava sua imaginação em funcionamento, levando-nos a ir dos atos aos autos. Cumpre compreender como e por que os processos-crimes foram sendo montados e quais os impactos da judicialização do movimento operário entre os trabalhadores locais e suas instituições.

O DELEGADO VÍTIMA E A VÍTIMA DO DELEGADO

No primeiro processo judicial aqui analisado, Ibrahim Nobre não foi o autor do inquérito que lhe deu origem. Foi 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 um conto de réis por hora e restabelecimento da jornada de 8 horas. Foi dado um prazo de três dias para que a City respondesse ao ofício, mas seu gerente, o inglês Bernardo Browne, pediu a nomeação de uma comissão de operários. Com receio de perseguição, os trabalhadores recusaram a proposta, a City negou-se a negociar e, no dia 11, todos os motorneiros e condutores declararam-se 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, a turma do tráfego da City encontrava-se reunida em frente à garagem da empresa, recusando-se

4. *Gazeta do Povo,* 8 maio 1919; *A Tribuna,* 10 maio 1919.

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 agarrou-o e agrediu-o, "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 gravata de seda de Ibrahim Nobre, mas outro feriu o soldado João Casemiro, que se colocara 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 segundo delegado da comarca, Manuel Vieira Campos.[5] Mas nove colegas de Batista Paulo inverteram completamente essa versão, narrando 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*

5. Processo-crime contra João Batista Paulo, 1919. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Tribunal do Júri da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara, caixa 39, nº 390.

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 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]

6. *A Tribuna*, 9 maio 1919.

Os papéis aqui estavam invertidos: Ibrahim Nobre passou da condição de vítima à de agressor, mas no inquérito não foi arrolada nenhuma testemunha operária. Foram 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 afirmou não saber se o disparo havia sido desfechado pelo acusado. Foi tudo quanto bastou para que o inquérito fosse concluído. Perante o juiz de Direito da Primeira Vara, apresentaram-se 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 flagrantemente 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, quanto ao crime em si, alegou ter estado próximo de Batista Paulo 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.

7. *Gazeta do Povo*, 23 maio 1919.

João Domingues Henrique, soldado da Polícia Marítima, e Eugênio Wansuit não foram tão categóricos quanto à improcedência da denúncia, dizendo nada saberem sobre a origem dos 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 disto, 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".*

Mais bem munido de informações sobre o caso, o promotor público opinou por não incriminar o réu por "não ter ficado provado o fato narrado na denúncia". O juiz Francisco

de Paula e Silva concluiu não ter havido 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".*

Não havia "convicção direta" quanto à prática de crime, tratando-se, assim, de uma "intenção indeterminada". Ademais, a denúncia não apresentou acusação por desacato e desrespeito à autoridade. Por tais razões, Batista Paulo não podia ser pronunciado. Porém, a decisão 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."*

Os elementos de grande alcance resumiam-se à folha 5 do processo, ou seja, as "vistas do promotor" e sua denúncia encaminhada ao juiz. O promotor baseou-se em duas testemunhas policiais que não apresentaram provas. 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 não havia provas, onde estariam os indícios? Parece evidente tratar-se, para dizer o mínimo, de um erro judiciário 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 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". O desfecho do processo 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]

8. Sobre esta questão, cf. Carlo Ginzburg. *El juez y el historiador: anotaciones al margen del caso Sofri*. Madri: Anaya & Mario Muchnik, 1993, p. 112.

9. Dados extraídos do Processo-crime contra João Batista Paulo, 1919. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Tribunal do Júri da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara, caixa 39, nº 390 do mencionado processo.

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, ou mais especificamente do delegado Ibrahim Nobre, 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 conseguir obter suas demandas por meio de instituições judiciais. Tal hipótese é corroborada pelo fato de que, de todos os sindicatos à época, a União dos Trabalhadores da Companhia City (UTCC), criada logo após a greve, foi justamente a organização mais empenhada em prestar “serviços jurídicos” a seus membros. Conforme era comum entre os sindicatos reformistas, 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] O auxílio judiciário da União aos seus associados

10. *Gazeta do Povo*, 1º jul. 1919.

contava com um “advogado permanente”, o vereador Heitor de Moraes, que teve papel destacado na UTCC e na defesa de vários trabalhadores e militantes.

Mas o respeito às leis, à ordem e ao direito não deixaria de enfrentar uma das mais duras investidas repressivas da polícia em 1919. Todavia, Ibrahim Nobre pretendeu conferir legitimidade à violência policial depois de um rumoroso assassinato que passou a exigir do delegado maior cuidado durante a montagem do inquérito policial, evitando ser desmascarado nos trâmites processuais.

“COVARDE ASSASSINATO”: A (DES)MONTAGEM DE UM PROCESSO

Em 1919, os diretores da União dos Operários Estivadores (UOE) foram acusados pelo assassinado do chefe do tráfego da Companhia Docas, Acelino Dantas. Dias antes de sua morte, ele havia demitido estivadores que se recusaram 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 UOE, José Joaquim Alves, tendo como “autor intelectual” o anarquista Manoel Campos. Conforme o 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 eliminar Acelino Dantas. Após sair do cinema com seu filho de 6 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.[11]

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. Ele apenas ouvira os disparos *após ter desembarcado,* mas alegou vigiar o cais onde era "notório que nestes últimos dias se falava que a vida de Acelino [...] estava ameaçada". Foi o suficiente para incriminar os envolvidos. 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, Pirajá pôs-se imediatamente a campo. Baseado apenas nas supostas descrições do motorneiro, poucas horas depois do crime havia capturado Miguel de Souza em sua casa. Outro inspetor, Francisco Pontes, prendera em seguida Antonio Braga. Ambos teriam confessado aos

11. Processo-crime contra Manuel Campos, José Joaquim Alves, Miguel de Souza, Santiago Monteiro e Antônio Braga. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal, Tribunal do Júri da Comarca de Santos, n° 4.123, caixa 42, 1919, fls. 148-165.

agentes policiais sua responsabilidade no atentado. Na manhã do dia seguinte, Ibrahim Nobre já tinha em seu poder os supostos assassinos, à exceção de Manuel Campos que fugira da cidade. O grande objetivo do inquérito era incriminar este 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 mentor da conspiração contra o desafortunado Aceli-no Dantas.

As declarações prestadas na delegacia precisavam apresentar versões contraditórias para que pudessem parecer verossímeis, evitando padronizá-las. O presidente da União dos Operários Estivadores, Joaquim Alves, foi o primeiro a depor, dizendo ter apenas presenciado o crime. Antonio Braga também não admitiu a autoria do assassinato, atribuindo-a a Campos e Alves. O suposto autor imediato, que desfechara os tiros, Miguel de Souza, confessou seu ato por instigação de Braga, que se teria aproveitado de sua embriaguez para convencê-lo a desferir os tiros. Santiago Monteiro reiterou a versão de Miguel. Em seguida, o motorneiro "reconhecia" nos presos as pessoas que haviam eliminado o inditoso Dantas. Esta 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 pretendia claramente eliminar possíveis contradições entre as muitas versões em torno 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 executar os planos urdidos por Manuel Campos, comprou dois revólveres Smith e forçara-o a cometer o crime. Durante o trajeto do bonde, Miguel vacilava, mas Alves e Braga comportaram-se 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" robustas. O estivador Gabriel dos Santos teria declarado na delegacia que fora incumbido por Alves de 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 pobre Izabel e endereçado justamente 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 diferençando [sic] 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]".*

Izabel em seguida teria sido procurada por Alves, que lhe pedira para dizer ao advogado do sindicato que tudo não passara de um crime passional ("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 ainda era preciso 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 auto recortes do jornal *A Plebe* contendo artigos de Manuel Campos. A lápis vermelho, foram assinaladas

passagens que pretendiam induzir os julgadores do crime a crerem que se tratava de um perigoso anarquista (sua fuga era apresentada como a prova cabal de seu envolvimento no crime).

Apenas três dias depois do assassinato, o longo relatório do delegado foi publicado na imprensa com profusão de detalhes. A rápida e sagaz apuração policial 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 exigir confirmação judicial, eram 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 UOE 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]

12. *A Tribuna,* 31 jul. 1919.

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 UOE 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 manifestação patriótica. Gabriel dos Santos afirmou perante o juiz que havia presenciado a dissolução do sindicato "por meios violentos praticados pela polícia". Três dias depois, sob o patrocínio da delegacia, formou-se o Batalhão Patriótico Santista das Classes Conservadoras para prestar "à polícia seu apoio incondicional".[14]

O grande protagonista desse enredo era Ibrahim Nobre, cujos passos durante a investigação foram seguidos de perto e noticiados profusamente pelo jornal *A Tribuna.* Foi nesse diário que o delegado publicou seu folhetinesco relatório, eivado de veleidades filosóficas e literárias, enaltecendo sua própria sagacidade no deslindamento do crime.[15] Sua reputação de Sherlock Holmes local chegou a ponto de lhe ser oferecida uma manifestação pública no Teatro Coliseu. Na ocasião, 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

13. *A Plebe*, 9 ago. 1919.

14. *A Tribuna*, 2 ago. 1919.

15. Ibrahim Nobre. "Covarde assassinato". *A Tribuna*, 2 ago. 1919.

consulares e empresários. 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".[16] 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, quando este defendeu judicialmente o anarquista Edgard Leuenroth em 1917,[17] o vereador e advogado Heitor de Moraes invocou o direito de seu cliente de ser anarquista e divulgar suas ideias. 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.[18]

O processo entrava em nova fase. Na sala de audiências do juízo de direito da Primeira Vara, os depoimentos diferiam dos supostamente fornecidos na delegacia. Gabriel dos Santos, entre outros, afirmou ter assinado suas declarações sem poder lê-las e negou que Manuel Campos proferia na União dos Operários Estivadores 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,

16. *A Tribuna*, 15 e 16 set. 1919.

17. Cf. Yara Aun Khoury. "Edgard Leuenroth: uma vida e um arquivo libertários". *Revista Brasileira de História*, 17 n. 33, 1997, pp. 133-137.

18. Heitor de Moraes. "Um tenebroso caso judiciário". *Gazeta do Povo*, 19, 28 e 29 jan. 1919.

afirmou que diante do delegado este "queria que ela lhe dissesse coisas que ela ignorava". Em troca, o delegado ofereceu-lhe dinheiro para "pagar as despesas com a sua mudança e o aluguel da casa onde morava" (talvez tenha sido o método utilizado para fazer o motorneiro desaparecer). Finalmente, disse haver declarado que seu marido

> *"tinha frequentes ataques de loucura e a agredia, ignorando porque razão essa informação não consta do seu depoimento prestado na polícia".*

A declaração que mais destoou daquelas 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, “a socos e pontapés”, Acelino expulsou Miguel do cais. 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, tanto que 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 e 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 e convincente arrazoado que mostrava a impropriedade da pronúncia de seu cliente, tratando-se de clara perseguição policial e de um inquérito forjado, peça que guiara e contaminara todo o processo. Embora o procurador geral do Egrégio Tribunal tenha redigido um longo parecer contrário ao recurso impetrado por Heitor de Moraes, os juízes do mesmo tribunal julgaram improcedente a denúncia, alegando que os "elementos de prova" não levavam à responsabilidade criminal. Além disso, as declarações dos réus não haviam sido mantidas no sumário de culpa. Assim, Campos foi posto em liberdade, mas 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.[19]

19. Maurício de Lacerda. *A evolução legislativa do direito social brasileiro*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, s. d., p. 1; *Comércio de Santos*, 16 jan. 1920. Nessa época, Lacerda buscava combinar uma política de reformas sociais aos operários, fazia referências à greve geral revolucionária e à ditadura do proletariado. Cf. Michael M. Hall e Paulo Sérgio Pinheiro. "O grupo Clarté no Brasil: da revolução dos espíritos ao Ministério do Trabalho". *In:* Antonio Arnoni Prado (org.). *Libertários no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, p. 264.

Talvez jamais saibamos se Alves, Braga e Monteiro foram de fato coautores 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".[20] A confecção das peças de um processo tem um evidente caráter de montagem, não é a expressão livre dos diversos personagens que as povoam, pois se trata de uma espécie de polifonia ficcional, algo modelado, versão de versões conflitantes.[21] 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.[22]

Tais documentos, portanto, apresentam desafios à verificação histórica e seus critérios de veracidade. De um lado, os juízes 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".[23] Por outro, na ausência

20. Mariza Corrêa. *Morte em família*. Rio de Janeiro: Graal, 1983, p. 40; cf. também Boris Fausto. *Crime e cotidiano: a criminalidade em São Paulo (1880-1924)*. São Paulo: Brasiliense, 1984, pp. 20-28.

21. Parafraseando Carlo Ginzburg, as respostas dos réus são, na maioria das vezes, um eco das perguntas do inquiridor policial. "O inquisidor como antropólogo". *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa: DIFEL, 1991, p. 208.

22. Michel Foucault. "A vida dos homens infames". *O que é um autor?* Lisboa: Vega, 1992, pp. 89-128 (Coleção Passagens).

23. Carlo Ginzburg. *El juez y el historiador,* p. 112.

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 conjeturas baseado em um juízo de compatibilidade e plausibilidade históricas. Portanto, o processo de preenchimento dos espaços lacunares "são possibilidades e não consequências necessárias; são conjecturas e não fatos comprovados".[24]

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" 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 disto, 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".[25] 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 suposta "amásia" de Miguel de Souza. Os depoimentos de ambos foram fartamente utilizados pelo delegado no inquérito, mas depois o comprometeram em face das denúncias de que as declarações deles não passavam de inverdades e invencionices absurdas de Ibrahim Nobre.

24. Se o objetivo do historiador não é sentenciar, um erro historiográfico não tem as mesmas consequências de um erro judiciário. *Idem*, pp. 108-110.

25. *Comércio de Santos*, 27 fev. 1924.

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:

> *"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."*[26]

Podemos especular também a respeito das tantas "coincidências" fatuais. 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 viesse a contrariar a versão do inquérito. A suposta descrição física feita pelo motorneiro teria levado os agentes policiais a descobrirem imediatamente o paradeiro dos envolvidos no assassinato, todos eles coincidentemente diretores da União dos Estivadores. Estas são, por certo, conjecturas fracas. Entretanto, o indício mais evidente de que o auto fora 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.

26. *Comércio de Santos*, 27 fev. 1924..

O réu era novamente o presidente do sindicato, José Joaquim Alves, além do estivador Antonio Oliveira Mainarte.[27] Este fora acusado de desferir um tiro no rosto do feitor Ladislau Sotello, vulgo Lalau, 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 UOE e 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 de Acelino Dantas se recusar a readmitir os grevistas, incluindo em seu alvo os feitores Carvalho e Lalau, ambos indispostos com o sindicato, rasgando os cartões de identificação de seus associados. Como no processo anterior, o inquérito contra Mainarte e Alves apresentava diversos

27. Processo-crime contra Antonio Oliveira Mainarte e José Joaquim Alves, 1919. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Tribunal do Júri da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal, caixa 30, nº 410.

depoimentos que envolviam Alves e Manuel Campos, mas perante o juiz todos negaram as versões prestadas na delegacia. Neste caso, Ibrahim Nobre foi menos engenhoso: Mainarte foi 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 do 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 a suposta autoria do crime parecia 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 o 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.

"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 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.[28] Mas associada à campanha nacionalista, a repressão tornava-se cada vez mais estreita e afinada com as ações das empresas.

28. *A Tribuna*, 16 set. 1919.

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 perfeitamente ouvido e testemunhado, que era necessário destruir a Sociedade dos Empregados da City".*[29]

Segundo Abílio Cabral, presidente do sindicato, e Heitor de Moraes, o plano com o objetivo de destruir o sindicato foi executado pelo prefeito municipal, o coronel Joaquim Montenegro, que escalou 50 bombeiros no desempenho da função de condutores de bondes. Cabral considerou que tal

29. Heitor Moraes. "Câmara, bombeiros, City e greve". *Gazeta do Povo*, 16 out. 1919.

expediente não passava de provocação, "um meio de prevenir ou impedir greves" e uma vingança à paralisação de maio.[30] 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". 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".*[31]

Para o inglês Bernardo Browne, o ofício era uma afronta à sua dignidade de administrador de uma empresa estrangeira e declarou não poder "evitar atos da prefeitura". Reunidos em assembleia, por unanimidade os trabalhadores decretaram imediata "greve de advertência" de 48 horas.[32] Contudo, o movimento se estenderia por 13 dias, aderindo a ele 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

30. *A Tribuna*, 15 out. 1919 e *Gazeta do Povo*, 16 out. 1919.

31. Heitor Moraes. "Câmara, bombeiros, City e greve". *Gazeta do Povo*, 16 out. 1919.

32. Antônio Ferreira. "Carta aberta ao sr. Browne". *Gazeta do Povo*, 14 out. 1919.

República, a fim de que sejam expostas as sérias emergências que a ameaçam". 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". Pediam, assim, que os trabalhadores ficassem em suas casas, "evitando ajuntamentos nas ruas ou em quaisquer outros lugares".[33] Com efeito, não houve comício algum. *A Tribuna* afirmou que o delegado solicitara à Liga que evitasse possíveis distúrbios. A *Gazeta do Povo*, por sua vez, avaliou que o evento apenas iria aumentar a simpatia da população em relação à greve.[34] 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 (FOLS), recém-reorganizada pelos militantes adeptos do sindicalismo de ação direta. Aderiram os seguintes sindicatos: União dos Carroceiros, União de Artes e Ofícios (UAOA), Sociedade dos Trabalhadores em Café, União Geral dos Ferroviários (seção de Santos), União dos Trabalhadores nas Docas

33. *A Tribuna*, 17 out. 1919; *Gazeta do Povo*, 17 out. 1919.

34. *A Tribuna*, 18 out. 1919; *Gazeta do Povo*, 18 out. 1919.

e União dos Trabalhadores Gráficos de São Paulo (seção de Santos). 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 São Paulo Railway (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. Pode haver exagero nestes dados, pois informações fornecidas confidencialmente pelos chefes da Companhia Docas à sua diretoria afirmavam que "o nosso pessoal não aderiu ao movimento e pode-se considerar normal os serviços".[35]

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 compreendem português". 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

35. *Gazeta do Povo*, 20 out. 1919; *A Plebe*, 20 a 22 out. 1919; Ofícios de Guilherme Guinle a G. B. Weinschenck. Rio de Janeiro, 20 e 21 out. 1919. Companhia Docas do Estado de São Paulo, Museu do Porto de Santos.

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 afirmou que, se culpa cabia em parte aos "forasteiros", ela se devia a uma empresa "particular e estrangeira".[36] 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".*

Durante a greve, Browne contratou 46 motorneiros, "todos nacionais, que ficarão efetivados nos cargos". O sindicato, porém, mostrava-se confiante na vitória por acreditar que a City se curvaria à perícia dos 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".[37] De fato, a greve contou com 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".[38]

36. *Gazeta do Povo*, 20 out. 1919.

37. *A Tribuna*, 20 out. 1919 e *Gazeta do Povo*, 25 out. 1919.

38. Ofício de Bernardo Browne a Octavio R. de Mendonça. Santos, 15 dez. 1919. Palácio da Polícia de Santos, setor de Protocolo.

Mas não precisariam pedir as contas: no dia 28, a City os havia demitido e organizado uma "lista negra". Houve uma revisão geral dos registros de cartas de habilitação fornecidas pela Prefeitura, que foram substituídas gratuitamente por novas cartas. A medida visava implantar a política de nacionalização da força de trabalho na City, pois em dezembro foram requeridos exames de habilitação para 31 brasileiros.[39]

Diversas evidências revelam que os trabalhadores demitidos não eram mesmo substituíveis com muita facilidade. 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.[40] 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".*

Passado algum tempo, contudo, a situação não melhorou e, reservadamente, Browne reconhecia a superioridade dos serviços dos operários que ele próprio havia demitido. De acordo com suas palavras,

39. *A Tribuna*, 28 out. 1919; *Gazeta do Povo*, 4 e 12 dez. 1919; Ofício do Diretor de Obras e Viação [nome ilegível] ao prefeito Joaquim Montenegro. Santos, 22 dez. 1919; Ofícios de Bernardo Browne ao prefeito Joaquim Montenegro. Santos, 5 e 12 dez. 1919. Palácio da Polícia de Santos, setor de Protocolo.

40. *Gazeta do Povo*, 14 nov. a 24 dez. 1919.

"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".[41]

Pouco depois, Browne resolveu ministrar o "remédio imediato": readmitiu 56 grevistas (26 portugueses, 16 espanhóis, três italianos e um sírio).[42] Não sabemos com precisão qual foi a alteração na proporção entre estrangeiros e trabalhadores nacionais depois da greve e da recontratação de antigos empregados demitidos. Mas, segundo documento fornecido pelo Departamento de Pessoal da 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, apenas em 1939 a City remodelaria profundamente seu quadro de pessoal, integrando brasileiros em sua grande maioria.[43] 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

41. Ofícios de Bernardo Browne a Octávio R. de Mendonça. Santos, 14, 18 e 27 nov. 1919. Palácio da Polícia de Santos, setor de Protocolo.

42. Ofícios de Bernardo Browne a Octávio R. de Mendonça. Santos, 10 dez. 1919. Palácio da Polícia de Santos, setor de Protocolo.

43. Ricardo Evaristo dos Santos e Paulo Matos. *Transporte coletivo em Santos: história e regeneração.* Santos: PRODESAN, 1987, p. 20.

"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".*[44]

Apesar das restrições ao "elemento nacional", a xenofobia grassava mesmo 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

> *"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".*[45]

44. Ofícios de Browne a Octávio R. de Mendonça. Santos, 14, 18 e 27 nov. 1919. Palácio da Polícia de Santos, setor de Protocolo.

45. Biblioteca Nacional de Lisboa, *Boletim de Emigração e Ministério do Interior.* Comissariado Geral dos Serviços de Emigração, 1, ano I, Lisboa, out.-dez. 1919. Em 1921 e 1922, eram muitas 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. Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal (Lisboa), piso 3, armário 18, maço 66, pasta Socorros e Repatriações do Consulado de Santos.

O cônsul 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".[46] Tratava-se de denunciar as articulações de Ibrahim Nobre, que havia deportado nove trabalhadores de Santos, acusados de responsáveis pelas sucessivas greves na cidade.[47] 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 indivíduos com dois anos ou mais de residência no país.[48] Além disso, os processos de expulsão eram, nas palavras de Sheldon Maram, um "modelo de simplicidade" jurídica, pois 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.[49] 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. Nesse sentido, funcionou a seguinte formulação totalitária, proclamada em 1939 por um jurista fascista italiano:

46. Ofício nº 2 do cônsul de Santos, Ribeiro de Melo, ao Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal. Santos, 10 out. 1920. Ministério dos Negócios Estrangeiro (Lisboa), piso 3, armário 10, maço 18, pasta Comunismo e Relações da União Soviética com Diversos Países.

47. Além dos processos de expulsão no Arquivo Nacional, 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.

48. Ofício nº 2.225 do Gabinete de Investigações e Capturas do Estado de São Paulo para o Consulado Geral de Portugal. São Paulo, 22 jul. 1920. Ministério dos Negócios Estrangeiro (Lisboa); "Informações transmitidas ao Consulado Geral de Portugal no Rio de Janeiro pelo chefe de Polícia daquela Capital", 10 dez. 1919. Sobre a lei de 1907 e suas alterações nos anos seguintes, cf. Sheldon L. Maram. *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro, 1890-1920*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, pp. 41-42.

49. Sheldon L. Maram. *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro*, pp. 39-40; Sobre processos de expulsão contra caftens, cf. Lená Medeiros Menezes. *Os estrangeiros e o comércio do prazer nas ruas do Rio (1890-1930)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.

"em caso de incerteza do direito, o juiz se aterá ao princípio in dubio pro republica, *que no Estado totalitário ocupa o oposto do antigo* in dubio pro reo*".*[50]

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.[51] Esta 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*

50. Carlo Ginzburg. *El juez y el historiador*, p. 112.

51. A narrativa de Dias também teve repercussão internacional. Cf. *A Batalha*, 29 dez. 1919.

choveu sempre, ardendo em febre, 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.[52] 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 por seus atos, além de fornecer supostos "detalhes de nomes e fatos".[53]

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 a 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.[54] 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 apurar as alegações das autoridades brasileiras, transmitidas

52. Everardo Dias. *Memórias de um exilado: episódios de uma deportação*. São Paulo, 1920, pp. 21, 97-98; cf. ainda *A Plebe*, 22 nov. 1919 e 24 jan. 1920.

53. *O Estado de S. Paulo*, 2 jan. 1920; *A Tribuna*, 8 jan. 1920, *Gazeta do Povo*, 10, 13 e 16 jan. 1920.

54. *A Batalha*, 4 dez. 1919.

pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal.[55] 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, alfaias 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".*[56]

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". Os "colonos" escreviam cartas e telegramas ao jornal *A Batalha* (Lisboa) afirmando que eram obrigados a se sujeitar a executar atividades insuportáveis, sofriam todo tipo de privações, como falta de comida, dinheiro, trabalho e liberdade.[57] Diversos sindicatos portugueses se solidarizaram com os deportados, abriram subscrições, publicaram manifestos, pressionaram o governo a libertá-los e criaram a Comissão Pró-Presos.[58] Em Santos,

55. 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 apresentar-se mensalmente em uma repartição policial, o que ocorreu mesmo entre aqueles que declararam explicitamente sua vinculação com o anarquismo. Cf. José Marques de Mello, processo nº 1.359/PSE; Antonio Alves Pereira Junior, processo nº 1.284/PSE; José Rosa da Silva, processo nº 455-A/PSE. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Arquivo da Polícia Internacional e de Defesa do Estado/ Direção Geral de Segurança (PME/DGS).

56. Correspondência do Presidente do Ministério e Ministro do Interior ao Ministro das Colônias, 24 out. 1919. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Ministério do Interior, Secretaria Geral, caixa 81, maço 570.

57. *A Batalha*, 10, 11, 21, 27 e 30 dez. 1919; 10 jan. 1920.

58. Cf., por exemplo, *O Século*, 25 nov. 1919; *A Batalha*, 25 nov. e 1º dez. 1919. Para uma descrição das fontes e arquivos localizados em Portugal sobre o movimento operário no Brasil, cf. Fernando Teixeira da Silva. "Imigração portuguesa e movimento operário no Brasil". *Acervo. Revista do Arquivo Nacional*, 10 n. 2, jul.-dez. 1997, pp. 97-106. Sobre o movimento operário português e a repressão por ele sofrida nesse período, cf. António José Telo. *O sidonismo e o movimento operário português: luta de classes em Portugal, 1917-1919*. Lisboa: Ulmeiro, 1977.

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".*[59]

O advogado Heitor de Moraes conseguiu que o Supremo Tribunal Federal concedesse *habeas corpus* a Abílio Cabral e ao espanhol João José Rodrigues, que regressaram a Lisboa com a intenção de embarcar para o Rio de Janeiro.[60]

A maior conquista do 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 este cidadão brasileiro. As autoridades espanholas não encontraram provas de que Perdigão fosse natural da Espanha e solicitaram ao 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

59. Ofício do Consulado de Portugal em Santos ao ministro dos Negócios Estrangeiros. Santos, 28 out. 1920. Ministério dos Negócios Estrangeiros (Lisboa), piso 3, armário 10, maço 18, pasta Comunismo e Relações da União Soviética com Diversos Países.

60. "*Habeas corpus* concedido aos operários Abílio Cabral e João José Rodrigues a fim de não serem expulsos", 1919. Arquivo Nacional, Secretaria de Estado da Justiça e Negócios Interiores, Processo de Expulsão, IJJ7 139.

de Moraes.[61] 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 esta 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 permitidas 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."*[62]

61. Arquivo Nacional, 1920, Processo de Expulsão, IJJ7 146. Talvez por fatos como esse, 10% da população espanhola tenha em seguida resolvido se naturalizar cidadãos brasileiros. "Estatística de españoles residentes en Santos", 10 fev. 1928. Arquivo General de la Administración. Ministerio de Estado e Trabajo, Inspeccion General de Emigracion, pasta Assuntos Vários, caixa 129.

62. *A Plebe*, 16 out. 1920.

Um ano depois de decretada sua expulsão, Manoel Perdigão voltava a Santos, onde ainda militou e difundiu suas ideias libertárias até sua morte, em 1926.

Imagem 14. Capa da primeira edição de *Memórias do exílio*, do anarquista Manoel Perdigão Saavedra, 1921.

Fonte: Manoel Perdigão Saavedra. *Memórias do exílio*. Santos: Editora Movimento Operário, 1921. Disponível em: https://www.miguelsalles.com.br/peca.asp?ID=4033247. Acesso em: 02/01/2025.

Se alguns militantes foram bem-sucedidos no plano jurídico, no estritamente policial muitos trabalhadores e o movimento operário foram massacrados pela repressão.

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 novidade em Santos nem um fenômeno exclusivo dessa cidade. A lei penal e a repressão policial eram (e não deixaram de ser) um dos mais importantes meios de dominação dos empresários e foram utilizadas em defesa de sua propriedade, de um padrão de elevada concentração 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".*[63]

A repressão não atingiu apenas os militantes diretamente envolvidos no movimento operário, mas recaiu também sobre grandes parcelas da população pobre da cidade.

63. Paulo Sérgio Pinheiro. "Violência e cultura", p. 32.

Havia 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”. Todavia, tal 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 aqui de recusar “a distinção entre abusos na repressão política e na repressão aos presos comuns”.[64]

64. *Idem*, p. 31.

Imagem 15. A cadeia Pública de Santos, c. 1950.

Fonte: A Cadeia nos anos 1950. “Casa de Câmara e Cadeia, a Cadeia Velha, tradição e cultura santista”. *Blog Memória Santista*, 30 out. 2016. Disponível em: https://memoriasantista.com.br/casa-de-camara-e-cadeia-a-cadeia-velha-tradicao-e-cultura-santista/. Acesso em:02/01/2025.

Essa conjunção repressiva não é exclusivamente um “privilégio” da Primeira República. Como demonstrou Paulo Sérgio Pinheiro, trata-se de um perfil político de nossa história republicana, atravessando diferentes tempos políticos.

Com efeito, uma carta de 1937, escrita por um trabalhador preso em Santos "por suspeitas de atividades extremistas", não destoa em nada das descrições já apresentadas sobre as condições carcerárias na cadeia pública da cidade, onde eram indistintamente amontoados presos políticos e comuns. Segundo ele,

> *"existe na cadeia desta cidade [...] 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 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 apoiam, 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." [65]

Essa carta foi redigida no contexto da repressão à insurreição de 1935, quando foram detidos ativistas políticos e sindicais, além de diversas pessoas sem qualquer participação em movimentos sociais. Momentos como este 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

65. *O Radical*, 28 fev. 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 J. Foster Dulles. *O comunismo no Brasil (1935-1945)*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985, p. 96.

pobre, tida como potencialmente perigosa. As arbitrariedades eram cometidas ao arrepio da lei, retirando dos cidadãos suas garantias individuais, que as liberdades consagradas na Constituição supunham existir.[66]

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: 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 "delinquentes" 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 delinquência" funcionava como justificação da própria "razão de ser" da máquina policial; "ordem" e "desordem" eram faces de uma mesma moeda.[67]

66. Cf. Paulo Sérgio Pinheiro. *Estratégias da ilusão: a revolução mundial e o Brasil, 1922-1935*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991, capítulo 6.

67. Sobre estas questões, cf. Michel Foucault. "Sobre a prisão". *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro: Graal, 1979, pp. 132-135.

Não apenas a brutal violência física - sevícias, torturas, humilhação, fome e sede -, mas 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 regras caras ao Estado de Direito.[68] A justiça deveria 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 tal propósito, tentando separar os "verdadeiros trabalhadores comuns" dos "criminosos políticos"; estes eram transformados em não trabalhadores e criminosos comuns, conforme indícios e provas processuais. Os processos funcionavam como um "empático teatro do cotidiano",[69] capaz de produzir infâmia e monstros públicos, tornando a vida dos réus indigna na memória dos próprios trabalhadores.

68. Sobre o reordenamento jurídico no contexto da consolidação da República, cf. Sueann Caulfield. *Em defesa da honra: moralidade, modernidade e nação no Rio de Janeiro (1918- 1940)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2000, capítulo l; Elizabeth Cancelli. *A cultura do crime e da lei - 1889-1930*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2001.

69. Cf. Michel Foucault. "A vida dos homens infames", p. 103.

Na Primeira República foram poucas as tentativas de distinguir a repressão a crimes políticos e crimes comuns. Somente nos anos 1920, mais precisamente depois da revolta de 1924 em São Paulo, com a criação do Departamento de Ordem Política e Social (DEOPS), é que se pode vislumbrar um processo mais aperfeiçoado de especialização e qualificação do quadro repressivo que, com o auxílio dos patrões, procurava investigar a ação dos "indesejáveis" em meio ao "bom e respeitável trabalhador".[70] Essa especialização deveria cumprir algumas funções: prevenir e reprimir comportamentos não enquadrados ao conceito de ordem; servir como instrumento de prevenção e dissuasão, tornando-se instância de vigilância onisciente e onipresente dos indivíduos; atribuir à polícia política amplos poderes para contornar obstáculos jurídicos; erigir um poder de instrução processual, efetuada por policiais, e não por juízes, em muitos casos impossibilitando a intervenção de advogados; exercer o poder de efetuar prisões.[71]

Tais características encontravam-se de forma 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.[72] 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

70. Cf. Paulo Sérgio Pinheiro. "Violência e cultura", pp. 46-47.

71. Sintetizei aqui alguns 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. 36-37.

72. 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. "Listas de indivíduos a quem não podem ser concedidos passaportes ou vistos". Ministério dos Negócios Estrangeiros (Lisboa), piso 2, armário 12, maço 49.

primeiros superintendentes do DEOPS. Foi também escolhido, em 1920, para participar, na Argentina, de um congresso de autoridades policiais latino-americano visando unificar procedimentos internacionais de "combate à subversão", criando instituições específicas para essa finalidade.[73] É provável que suas experiências de investigação na conjuntura de 1919 e 1920, buscando especializar sua equipe no deslindamento de "crimes contra a ordem", tenham ajudado a alçá-lo até aquele cargo. Ainda que nos trâmites processuais sua romanesca criatividade de 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, pois pretendia ascender profissional e politicamente. Mas se no campo profissional alcançou alguns de seus objetivos, no eleitoral não foi bem sucedido. Nas eleições municipais de novembro de 1925, Nobre era candidato a vereador pelo Partido Republicano Municipal (PRM), que conquistou "uma brilhante vitória", elegendo 11 dos 12 vereadores com um total de 1.493 votos entre 1.912 eleitores que foram às urnas. Entretanto, o ex-delegado obteve decepcionante votação, não

73. Cf. Oscar Xavier de Freitas. *Ibrahim Nobre: promotor e tribuno*. São Paulo: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1973, p. 12.

alcançando os 21% dos votos necessários para se eleger no segundo turno.[74] Não foi possível saber os motivos de seu fraco desempenho eleitoral, mas podemos supor que grande parte do eleitorado operário, cujo contingente não era expressivo, reconhecesse nele (no mínimo) uma *persona non grata*. Seu antigo cargo também pode ter criado animosidades entre ele e setores dos grupos dominantes da cidade.

Seu grande rival e desafeto, o advogado e vereador Heitor de Moraes, teve êxito no plano 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 vários os seus pedidos de *habeas corpus* e seus enérgicos pronunciamentos na Câmara Municipal, transcritos em detalhes na *Gazeta do Povo* por 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,[75] Moraes passou a combater ferozmente a violência policial, o prefeito e seus correligionários do Partido Republicano Municipal. Estes o acusavam de ser um desleal trânsfuga do PRM, que o elegera em 1917, e incansável nos insultos "contra as autoridade e seus próprios colegas".[76] 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

74. *A Tribuna*, 1ª dez. 1925, *apud* John W. Foster Dulles. *Anarquistas e comunistas no Brasil (1900-1935)*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1977, pp. 236-237.

75. Cf. capítulo 2.

76. *Gazeta do Povo*, 20 out. 1919.

dignos trabalhadores", aceitando a candidatura "ao mandato que os operários desejavam conferir-me".[77] Tal alegação podia ter o objetivo de firmar legitimidade à sua candidatura, mas merece credibilidade 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.

77. *Gazeta do Povo*, 4 dez. 1919.

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 PRM 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 visava minar os votos operários à sua reeleição.[78] 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,[79] 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

78. *Gazeta do Povo*, 30 e 31 out. 1919.

79. *Gazeta do Povo,* 2 jan. 1917.

(2), eletricistas (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 funcionários públicos e 231 empregados do comércio (a grande maioria dos eleitores), alguns poderiam se ver como pertencentes à classe trabalhadora e destinassem seus votos a um candidato que se colocava como a única voz em seu apoio na política da cidade. Em 1919, dobrou o número de eleitores,[80] sendo possível ter aumentado a quantidade de trabalhadores com direito a voto. Parte considerável do eleitorado de Heitor de Moraes talvez fosse de origem operária, mas ele também pode ter recebido apoio de 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, o Partido Democrático (PD), para a premência de reformas sociais, representação política dos trabalhadores e leis de proteção

80. Pelas estimativas de Dainis Karepovs, baseado no Censo de 1920, 8.628 santistas estavam em condição de atuar como eleitor (8, 4% da população total), mas nas eleições presidenciais de 1922 qualificaram-se 2.585 eleitores (2, 5% da população). "A primeira participação: a Coligação Operária de Santos". *A esquerda e o parlamento no Brasil: o Bloco Operário e Camponês (1924-1930)*. Tese de doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2002, p. 3.

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 Partido Republicano Paulista (PRP), ocupando duas das 11 cadeiras da Câmara Municipal), foi o resultado do "voto do proletariado" que "dava vivas aos democráticos".[81]

Se Heitor de Moraes não conseguiu eleger-se, 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, também se empenhou na defesa jurídica de vários trabalhadores, atuando diretamente como advogado de sindicatos da cidade, tendo feito parte, ainda 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 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.[82]

Assim, a conjuntura grevista de 1919 e 1920 foi também uma experiência e um ensaio de certos atores sociais, entre eles alguns do campo do Direito, na proposição da interferência legal do Estado na chamada "questão social". Se no Rio de Janeiro certos profissionais do Direito, como Maurício de

81. *Praça de Santos*, 2 dez. 1928.

82. *Diário da Manhã*, 28 maio 1933.

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-se 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, e também não deixou de favorecer dissidentes e adversários das instituições dominantes. Havia certamente uma base social de sustentação às vozes dissonantes da política local, que não se resumia a esparsos e escassos eleitores, mas estendia-se ao terreno das organizações coletivas, entre as quais os sindicatos reformistas.

8

SINDICALISMO REFORMISTA 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. Mas outras categorias e sindicatos foram parcialmente poupados pela repressão e tornaram-se verdadeiros bastiões do chamado sindicalismo oficial no pós-1930. As raízes da corrente reformista se aprofundavam e se ramificavam em solo fértil.

Embora a União dos Empregados da Companhia City tenha procurado afastar-se 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. Em 1933, 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 (CDS) 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 da CDS não lograram reerguer seu sindicato. Assim, as únicas categorias e organizações sindicais que tinham expressão em 1919 e 1920 e que sobreviveram à repressão policial desta conjuntura foram as

1. *Diário da Manhã*, 4 fev. 1933.

2. *A Tribuna*, 3 fev. 1925; *Comércio de Santos*, 4, 7, 8 e 10 fev. 1925.

dos carroceiros e trabalhadores em café. Ao lado dos estivadores e doqueiros, eles 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, deteremo-nos, portanto, na trajetória da União dos Carroceiros e da Sociedade dos Trabalhadores em Café (STC). Ambas pautaram suas ações nos limites da legalidade, o que lhes proporcionou angariar maior tolerância por parte das autoridades policiais.

CARROCEIROS, CARROÇAS E CAMINHÕES

A União dos Carroceiros sofreu pressão dos militantes adeptos do sindicalismo de ação direta. Em julho de 1919, por iniciativa da Federação Operária de São Paulo (FOSP), os carroceiros aderiram ao movimento de boicote aos produtos da Companhia Antártica em represália à demissão de grevistas. Porém, os boletins não eram lançados em nome do sindicato, mas assinados por um "Comitê dos Carroceiros". As tensões originadas pelo boicote levaram os diretores da União a deixar seus cargos em agosto, procedendo-se a novas eleições.[3] 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

3. *Gazeta do Povo*, 2, 4, 14, 15 e 17 jul. 1919; 1º e 5 ago. 1919; *A Platéa*, 12 jul. 1919.

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.[4]

Todavia, o envolvimento do sindicato na greve de solidariedade aos trabalhadores da City, ocorrida 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 UC, tendo início a mais longa trajetória do sindicalismo reformista na cidade. Em campanha por aumento salarial, a UC encaminhou em abril de 1920 reclamações da categoria 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 de Santos (ACS), 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 beneficente*" (Sociedade Beneficente dos Condutores de Veículos - SBCV) [ênfase minha].[5] O presidente do sindicato, Antônio Raul Pinto, colaborou com a polícia na caça a anarquistas envolvidos no processo relativo aos atentados a dinamite durante a greve na CDS, em 1920.[6] A atitude cordata e colaborativa ante as autoridades e aos patrões seguramente favoreceu a longa permanência de Raul Pinto à frente do

4. *A Plebe* afirmou que "o espírito renovador já vai penetrando no seu seio em surtos benéficos e animadores". *A Plebe*, 18 set. 4, 7 e 10 out. 1919.

5. *Gazeta do Povo*, 11 maio, 7 jun. e 1º a 7 out. 1919.

6. 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*, 17 dez. 1920, anexado em Processo-crime contra Antônio Rodrigues Julião e outros, 1921. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal, caixa 60, nº 602.

sindicato, sobrevivendo às intempéries repressivas dos anos 1920 e 1930. Sua trajetória foi única no sindicalismo santista durante esse período, pois ocupou a presidência da SBCV 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 mais bem estruturada na cidade. Gozava de "independência monetária e coesão associativa", motivo pelo qual era acusada de ser refratária à união com outras categorias.[7] 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".[8] Os comunistas combatiam com veemência o caráter beneficente da entidade "por esfriar o espírito revolucionário",[9] mas reconheciam que a SBCV era o sindicato mais bem 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.[10] Os carroceiros eram ainda apontados como os trabalhadores que apresentavam um dos mais elevados níveis salariais em Santos.

Se, por um lado, a SBCV foi considerada por isso "a vanguarda dos grêmios operários na cidade", por outro sua força residia em grande parte na fragilidade dos pequenos proprietários

7. *Comércio de Santos*, 21 jun. 1924.

8. *Praça de Santos*, 21 jul. 1928.

9. Antônio Pacato. "Organização sindical versus beneficente". *Comércio de Santos*, 6 out. 1923.

10. João Freire Oliveira. "A situação sindical em Santos". *O Solidário*, 25 fev. 1926.

de carroças, que "têm se mostrado benévolos" diante de suas reivindicações.[11] 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 permitia 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.

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 as necessidades da cidade altamente civilizada". Como complemento a esta medida de "higienização pública", a Câmara fornecia licenças à Companhia União de Transportes (CUT) - a empresa mais forte no ramo - para trafegar com reboques em seus caminhões. Alegava-se que esse sistema de transporte não danificava o calçamento nem produzia barulho, e cada reboque podia carregar 140 sacas de café, enquanto uma carroça transportava apenas 20.[12] O resultado dessa política de benefícios aos donos de veículos motorizados foi a crescente diminuição do número de

11. *Comércio de Santos*, 29 mar. 1924, e *O Solidário*, 11 jan. 1925.

12. *Gazeta do Povo*, 27 abr. e 2 maio 1923.

carroças e da oferta de emprego. À alegação de serem bem remunerados, os carroceiros reclamavam que não conseguiam trabalhar mais que dez dias por mês.[13] Assim, os avanços das grandes empresas que utilizavam veículos motorizados representavam 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".[14] Os interesses em jogo logo se expressariam no Legislativo local, pois o Centro conseguiu que a Câmara proibisse os reboques nos caminhões. Contudo, alegando "natural e legítima concorrência" capaz de introduzir "o moderno, higiênico, rápido e econômico aparelho, que é o caminhão automóvel", a CUT pressionou o Legislativo para a proibição do uso dos reboques fosse revertida em nome do "interesse público". O assunto estava na ordem do dia da Câmara Municipal em julho de 1923. Patrões e empregados faziam coro contra os interesses da CUT. 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

13. *Gazeta do Povo*, 26 abr. 1923.

14. *Comércio de Santos*, 25 abr. 1923.

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.[15]

15. *Gazeta do Povo*, 3 jul. 1923.

As relações entre os patrões e empregados não podiam ser melhores. Pouco depois dessa manifestação conjunta, a SBCV solicitou aumento salarial para 15 mil réis, alegando ao delegado agir "dentro da ordem e da lei". Sem demora, o Centro dos Proprietários atendeu integralmente ao pedido. No ano seguinte, a distância social que separava patrões e trabalhadores se encurtara. Uma comissão de representantes dos proprietários compareceu a uma assembleia da categoria e concedeu novo aumento salarial (18 mil réis).[16]

16. *Comércio de Santos*, 27 jan. 1924 e 5 set. 1925; *Gazeta do Povo*, 21 fev. 1924.

Tal 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.[17] Entretanto, conforme os comunistas prognosticaram, a vitória era precária. Nos anos seguintes, a quantidade de carroças em Santos diminuiria sensivelmente. 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 se agravou 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".[18]

17. *O Solidário*, 11 jan. 1925.

18. Ofício 418 do delegado regional de polícia ao delegado geral de polícia de São Paulo. Santos, 24 maio 1924. Palácio da Polícia de Santos, setor de Protocolo; *Gazeta do Povo*, 16 nov. 1929.

Imagem 16. Chegada do café para embarque no porto de Santos, 1928.

Fonte: Theodor Preising. Chegada do café para embarque no Porto de Santos, 1928. Reproduzido de: "A história do Porto de Santos em 10 imagens", Site Perfect Daily Grind, 17 maio 2022. Disponível em: https://perfectdailygrind.com/pt/2022/05/17/a-historia-do-porto-de-santos-em-10-imagens/. Acesso em: 02/01/2025.

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 (SPR), depois os carroceiros o transportavam para os armazéns dos comissários e das casas exportadoras e, depois de 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 São Paulo Railway (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.[19] A 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 de carroceiros e trabalhadores em café era

19. *Praça de Santos*, 8 out. 1928.

suficiente para paralisar grande parte das atividades do porto. 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.

A modificação no processo de embarque do café 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. 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 face às investidas concertadas entre a SPR e a CDS, o que se verificou foi a acentuada "cisão entre carroças e caminhões". Assim como havia um alinhamento entre carroceiros e pequenos proprietários de carroças, observamos 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.[20] A "promiscuidade associativa" ia mais longe: em 1923, Alberto Lopes era membro da diretoria da entidade patronal; em 1925, presidente da Sociedade dos *chauffeurs*, acusada pelos

20. *Comércio de Santos*, 21 jan. e 19 jul. 1923.

comunistas de “órgão burocrático, mais ao serviço policial do que propriamente de defesa associativa”.[21] Na referida comemoração, Ibrahim Nobre figurava como um dos convidados.

Os *chauffeurs*, interessados no aumento dos reboques de caminhões e na extinção das carroças, jamais deram apoio aos reiterados apelos dos carroceiros para que ambas as categorias se unissem em um só sindicato. Diante da progressiva e avassaladora extinção das carroças e do acentuado aumento de autos no transporte de cargas, era urgente para os carroceiros a implantação de um sindicalismo organizado por indústria. Com efeito, no início dos anos 1930, a Sociedade Beneficente dos Condutores de Veículos (SBCV), tendo à frente ainda Antônio Raul Pinto, pretendia ser a 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”.[22]

Nos primeiros anos da década de 1930, era flagrante a fragilidade dos carroceiros. Eles tinham agora que negociar com o Centro de Proprietários de Veículos, cuja composição 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 situação relativamente confortável

21. *Praça de Santos*, 29 ago. 1929.

22. *Diário da Manhã*, 10 e 11 maio 1932.

inegáveis dividendos. Porém, as 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 capacidade crescente dos grandes proprietários de veículos de impor seus interesses sobre os seus concorrentes de pequeno porte, tal como ocorreu 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".[23] Em 1934, um de seus associados, Ruy de Souza, reclamou que o Centro era "uma sociedade feita tão somente para os grandes proprietários em prejuízo dos legítimos direitos dos pequenos". O órgão tornara-se "propriedade de três ou quatro dos maiores proprietários de veículos". Isto porque, segundo seus estatutos, os votos eram contados conforme o número de autos de propriedade de cada um de seus membros, tornando a União de Transportes "senhora absoluta do Centro".[24]

Essas alterações na indústria dos transportes e na composição social dos donos de veículos colocaram em xeque a força dos carroceiros. Sua fragilidade fica patente na greve de setembro de 1934, quando a categoria reivindicou a "distribuição

23. *Diário da Manhã*, 25 jan. 1932.

24. *Diário da Manhã*, 9 jan. 1934.

25. Jornal da Noite, 25 jul. 1934.

equitativa do trabalho entre cocheiros e *chauffeurs*".[25] Esta 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 XIX.

TRABALHADORES EM CAFÉ E UNIDADE PATRONAL

Os trabalhadores em café (ensacadores e carregadores) tinham vários pontos comuns 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. Este contato fortalecia os laços de solidariedade entre ambas as categorias. Segundo, os trabalhadores em café eram sempre apontados como a categoria mais bem remunerada na cidade, sobretudo porque recebiam 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 específicos. Quarto, seu sindicato era tido ao longo dos anos 1920 como a organização mais bem estruturada em termos assistenciais, o que lhe rendia a maior taxa de sindicalização na cidade

(em 1926, do total de 2.700 trabalhadores, 1.300 estavam filiados ao sindicato).[26] Quinto, a Sociedade dos Trabalhadores em Café foi a que, ao lado do sindicato dos carroceiros, experimentou maior sobrevivência organizativa e associativa no entreguerras. Para isso contou certamente 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 (STC), 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 STC 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 STC 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".*[27] *[ênfase minha]*

26. João Freire de Oliveira. "A situação sindical em Santos". *O Solidário*, 25 fev. 1926.

27. *Gazeta do Povo*, 28 ago. 1919.

O sindicato previa ainda a prestação de serviços de beneficência aos associados, fornecendo auxílio pecuniário aos enfermos e funerais.

Apesar de se proclamar beneficente, a STC 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 "estreito 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 fora 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.[28] Assim, a Sociedade deveria encarregar-se de

> *"criar aulas de instrução primária, uma biblioteca instrutiva, promover conferências e preleções que interessem à classe e auxiliar um jornal*

28. Cf. Claudio H. de M. Batalha. *Le syndicalisme 'amarelo' à Rio de Janeiro (1906-1930)*. Tese de doutorado. Paris: Université de Paris 1, 1986, 2 vols., p. 101.

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.[29] Os militantes do sindicalismo de ação direta receberam com entusiasmo a nova organização dos trabalhadores em café, embora tenham feito críticas "aos burgueses intrometidos", aludindo talvez ao "provecto advogado" da Sociedade, Fernandes Coelho, que prescrevia "o respeito à lei e à prudência". Assim, aconselhavam: "Fora com os medalhões metidos! [...] E, quanto ao resto, avante!".[30]

Mas contrariando a exortação, o sindicato revelaria enorme paciência diante da morosidade com que patrões e Associação Comercial de Santos 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 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".[31] 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

29. "Sociedade dos Trabalhadores em Café". *Gazeta do Povo*, 28 ago. 1919.

30. *Gazeta do Povo*, 29 ago. 1919; *A Plebe*, 2 out. 1919.

31. *Gazeta do Povo*, 14 maio e 2 jun. 1919.

de Santos, “esse benemérito instituto”. 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”.*[32]

Todavia, apenas sete meses depois, em abril de 1920, a ACS respondeu ao pedido. Alegando ser “a classe mais bem remunerada de Santos”, negou-se a aumentar os salários dos trabalhadores em café e os aconselhou a aguardarem a superação de uma lamentável mas passageira safra.[33] Lamentável também se tornou 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”.[34]

Passamos a verificar uma maior atuação de militantes libertários no seio do sindicato, organizando conferências, como a realizada por Antônio Canelas, e colaborando com a iniciativa da publicação do jornal *A Vanguarda*, “arma anarquista contra a imprensa mercenária”.[35] 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”. Pela primeira vez, encontramos no sindicalismo reformista do período a defesa

32. *Gazeta do Povo*, 30 set. 1919.

33. *A Tribuna*, 5 maio 1920.

34. *Gazeta do Povo*, 21 maio 1921; *Comércio de Santos*, 14 jul. 1921.

35. *Gazeta do Povo*, 5 jun., 3 jul. e 17 ago. 1920; *A Plebe*, 13 e 20 nov. 1920.

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".[36]

Porém, a diretoria de 1920 também se mostraria muito paciente com a postura inflexível dos patrões e da ACS. 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. Finalmente, quinze meses depois do envio do primeiro ofício à ACS, os trabalhadores tiveram seus salários majorados em 20%.[37] Entretanto, conforme afirmou a referida "comissão organizadora da nova diretoria", logo após este 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 o biênio de 1921 e 1922. Ganhou novamente a chapa liderada por Antônio Duarte, que ficou por mais um ano no cargo de presidente,[38] figurando como segundo secretário ainda em 1923.

36. *Gazeta do Povo*, 10 jan. 1921.

37. *Gazeta do Povo*, 12 nov. 1920, 10 jan., 21 maio 1921; *A Plebe*, 13 nov. 1920; *A Tribuna*, 13 nov. 1920.

38. *Comércio de Santos*, 14 jul. 1921.

Nesse ano, a entidade aderiu ao "sindicalismo cooperativista", corrente que pretendia forçar o governo Artur Bernardes a conceder subvenções às sociedades cooperativas (de consumo, produção, construção, trabalho, seguro e previdência).[39]

A campanha salarial de 1924 e 1925 começaria a abalar, porém, os alicerces do sindicalismo reformista 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.[40] 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".[41] 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 diante da atitude inflexível dos patrões. Levaram o movimento a nocaute a contratação de numerosos fura-greves (chegou-se a mencionar 1.500 trabalhadores trazidos do Rio de Janeiro e do interior de São Paulo), a demissão de muitos grevistas, a volta ao trabalho por parte dos que temiam o desemprego e a repressão.[42]

39. *Comércio de Santos*, 20 maio 1923. Sobre o cooperativismo, cf. Claudio H. de M. Batalha. *Le syndicalisme 'amarelo' à Rio de Janeiro (1906-1930)*, pp. 336-340 e Angela de Castro Gomes. *A invenção do trabalhismo*. Rio de Janeiro: Vénice, IUPERJ, 1988, pp. 159-168.

40. *Gazeta do Povo*, 22 jan. 1924; *Comércio de Santos*, 24 fev. 1924.

41. *Comércio de Santos*, 10 maio 1925; *A Tribuna*, 10 maio 1925.

42. *Gazeta do Povo*, 15 maio 1925, *A Tribuna*, 15 e 27 maio 1925; *Comércio de Santos*, 17, 20 e 28 maio 1925.

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 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) 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".[43]

Os membros dessa Comissão pareciam desfrutar de legitimidade entre os trabalhadores, pois alguns deles estiveram à frente do sindicato entre 1927 e 1929, notabilizando-se

43. *Comércio de Santos*, 12, 13 e 15 maio 1925; *A Tribuna*, 15 maio 1925.

Levino Cardoso de Araújo e Antônio Fernandes, eleitos presidentes da Sociedade naqueles anos.[44] Durante suas gestões, o sindicato entrava na órbita dos comunistas, embora tenhamos indícios de que nele já se fizesse 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 polícia pelo apoio à Coligação Operária, organização criada pelo partido.[45] 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 do PCB.[46] No ano seguinte, contando com amplo apoio do 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".[47] Mas apenas em 1928 e 1929 a Sociedade se tornou 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.[48]

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 no seio da categoria naquele período. Mesmo depois, em 1934 e 1935, quando os militantes do PCB passaram

44. *Praça de Santos*, 25 out. 1927, 23 ago. 1928 e 14 maio 1929.

45. *Comércio de Santos*, 10 e 11 set. 1925.

46. A comemoração do 7 de Novembro no Brasil. Rio de Janeiro, 30 nov. 1926. Arquivo Edgard Leuenroth, Arquivos da Internacional Comunista em Moscou, seção de Informação do CC do PCB, microfilme do rolo 3.

47. *Comércio de Santos*, 27 abr. e 5 maio 1927.

48. *Praça de Santos*, 31 jan. 1928.

a ter maior influência no movimento sindical santista, eles não conseguiram exercer qualquer poder na Sociedade dos Trabalhadores em Café.[49] Em 1932, a Federação Sindical de Santos, organizada pelos comunistas, acusava esses trabalhadores de estarem "enfronhados no pacifismo do Departamento do Trabalho".[50] Tal referência fazia 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 ajuda-nos 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 pela *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 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 equitativa 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". Todavia, a ACS opôs-se a essas pretensões, alegando serem possíveis somente "depois de implantado o regime

49. Prontuário nº 561, Informe reservado, s.d. Arquivo Público do Estado de São Paulo, Gabinete de Investigações, setor DEOPS, vol. 5.

50. *Diário da Manhã*, 21 dez. 1932.

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".* [51]

Assim como Guilherme Guinle referiu-se 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 renitente crise de trabalho. Valle apresentou outro projeto, aceito pela Sociedade dos Trabalhadores em Café.[52]

O Departamento de Trabalho do sindicato passou a funcionar desde 1931. No ano seguinte, segundo o próprio sindicato, a diretoria da ACS pediu que ele organizasse melhor o seu quadro de associados para facilitar "a equânime distribuição dos serviços de café". Entretanto, a Associação parecia colocar obstáculos à sindicalização da categoria, medida

51. *Praça de Santos*, 6 mar. 1931.

52. *Praça de Santos*, 17 mar. 1931.

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.[53] 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.[54] Não apenas desaparece qualquer notícia sobre um eventual controle do mercado de trabalho pelo sindicato como 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 seguiram existindo nos primeiros anos da década de 1930.

53. *Diário da Manhã*, 19 abr., 26 out. e 31 dez. 1932.

54. *Jornal da Noite*, 14 dez. 1933.

Ao lado dos estivadores e dos operários da CDS, 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.

"CASTELOS DOS BURGOS" EM CHAMAS

A década de 1920 foi um período de novos desafios para os trabalhadores e de ensaios em torno 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 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.

Os trabalhadores da construção civil, embora não vivessem um momento de extinção profissional e não tivessem se alinhado com o sindicalismo reformista, de modo semelhante aos carroceiros, viram-se confrontados com a ampliação do poder dos engenheiros-construtores. Estes 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 movimento operário.

Os estivadores, por seu turno, experimentaram a frustração de não controlar o mercado de trabalho diante do rolo compressor da Companhia Docas em seu afã monopolista de exercer o domínio absoluto das operações portuárias. O "sindicalismo pragmático" da categoria, destinado parcialmente à autopreservação, face aos avanços tentaculares da CDS, durou pouco tempo (1923-1926) e não logrou exercer a *closed shop*. Já os empregados da Docas amargaram longos anos de desorganização, ausência quase completa de mobilizações coletivas, vigilância da empresa dos 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 expressou seu estranhamento nos seguintes termos:

> *"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".*[55]

De fato, a Companhia Docas fez algumas alterações em sua postura inflexível 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, enviando à diretoria da CDS pareceres favoráveis à melhoria das condições salariais.[56] 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.[57] A CDS contava com os serviços de uma Linha de Tiro, 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 (DEOPS).[58]

Quanto aos trabalhadores em café, eles tiveram sempre pela frente a forte resistência dos patrões entrincheirados na Associação Comercial. Em nome de uma suposta intermediação

55. Herndon W. Goforth. "Labor Difficulties on the Wharves at Santos, Brazil", 18 jan. 1924. National Archives II, Washington, Department of State.

56. Ofício enviado a Ismael de Souza, 30 abr. 1925; Ofício 359 de Cândido Gomes a Ismael de Souza, 19 jun. 1925. Companhia Docas do Estado de São Paulo, Musedo Porto de Santos.

57. João Freire Oliveira. "Vida operária". *Praça de Santos*, 6 mar. 1929.

58. *Praça de Santos*, 21 mar. 1929.

conciliatória entre capital e trabalho, a entidade favoreceu a intransigência patronal, sempre acompanhada pelo expediente de substituir grevistas por meio da contratação de novos trabalhadores.

Os anos 1920 foram, portanto, para os trabalhadores em geral, um período que sepultou as esperanças cultivadas no imediato pós-guerra. Repressão, exílio e ameaças de deportação, medo constante 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.[59] A crise de 1929, com seu cortejo de desempregados, deu acabamento a esse quadro de frustrações. Assim, na cidade do "Porto do café", tal crise foi vivida em clima de temperatura bastante elevada. 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 abrira suas páginas ao movimento operário desde 1927, poderemos identificar algumas matérias que talvez soassem alarmistas e atingissem muitos trabalhadores a quente.

59. 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. Daniel James. *Resistance and Integration: Peronism and Working Class, 1946-1976*. Nova York: Cambridge University Press, 1988, capítulo 1.

Iniciada a crise em outubro, a Associação Comercial, o "quartel general" da burguesia ligada aos negócios do café na cidade, declarou-se em assembleia permanente, ao considerar que "reina verdadeiro pânico nos círculos financeiros e econômicos".[60] 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.[61] Com os negócios do café paralisados, os bancos não se arriscavam a socorrer o comércio, enquanto a Associação pedia-lhes, desesperadamente, prorrogação dos vencimentos de títulos e contratos por 90 dias. Pela primeira vez, os comissários de café realizavam *meeting*s improvisados em plena Rua XV de Novembro, exibindo documentos que os isentavam de culpa pela crise e apontavam para os "verdadeiros responsáveis pela situação gravíssima que atravessa a praça".[62]

A crise pode ser mensurada pela reduzida frequência de espectadores nos cinemas, pelos cômodos e casas que "pediam por inquilino" e pelos milhares de diaristas da CDS mantidos no emprego com tarefas e salários reduzidos pela metade. Diante desse quadro, nada podia atiçar mais a ira popular que os açambarcamentos, levados a efeito pelos "aproveitadores da situação" que retinham os gêneros de primeira

60. *Praça de Santos*, 11 out. 1929.

61. *Praça de Santos*, 12 out. 1929.

62. *Praça de Santos*, 26 e 31 out. 1929.

necessidade para provocar alta nos preços.[63] Talvez muitos comunistas acreditassem estar vendo a "República do Café" terminar de cavar sua própria cova. Mas para muitos dos que não partilhavam desse catastrofismo, os coveiros da "civilização do café" eram identificados com os revolucionários da Aliança Liberal. Em torno destes, "uma boa parte dos trabalhadores nutria uma ilusão com relação à mudança do poder, da oligarquia cafeeira para a burguesia liberal", conforme a percepção de um quadro importante do Partido Comunista local.[64]

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 ideias revolucionárias em geral". 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".[65] Entretanto, o que podemos chamar de "Gazeta Marítima" fazia circular notícias e boatos, ecos distorcidos dos acontecimentos

63. *Gazeta do Povo*, 7, 8 e 9 out. 1929; *Praça de Santos*, 5 e 25 nov. e 23 dez. 1929.

64. Depoimento do comunista Leonardo Roitmann ao Centro de Memória Sindical de São Paulo, em 30 ago. 1980, p. 4.

65. *Gazeta do Povo*, 8 out. 1930; *Praça de Santos*, 9 ago. e 9 out. 1930.

revolucionários. As estações de rádio, postas em funcionamento pelos 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".[66]

66. *Gazeta do Povo*, 14 out. 1930.

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*, de propriedade 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".[67] A Associação Comercial de Santos fez ampla consulta às casas comerciais para saber se elas concordavam em licenciar seus empregados para o serviço militar, com o que 117 firmas se teriam posicionado favoravelmente. Em um momento de agudo desemprego, talvez não tenham sido poucos os que se inscreveram na Legião Santista, recebendo fardas, armamento e vencimentos.[68]

67. *Praça de Santos*, 18 dez. 1930.

68. *Gazeta do Povo*, 9 out. 1930; *Praça de Santos*, 16, 17 e 19 out. 1930.

Enquanto diferentes grupos se alinhavam a uma ou outra facção, no dia 24 de outubro, às 9 horas, 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. Tumultos se espalhavam pelas ruas quando, por volta das 13 horas, confirmaram-se as informações sobre os êxitos revolucionários, tendo autoridades e policiais abandonado seus postos. Os alvos dos ataques da multidão enfurecida e, ao mesmo tempo esfuziante, não eram aleatórios, 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".

Imagem 17. Fachada da sede do jornal *A Tribuna*, incendiada pela multidão em 1930.

Fonte: Fachada do prédio incendiado de *A Tribuna* na semana seguinte do empastelamento. "*A Tribuna* renasce das cinzas depois de vandalizada pelos revolucionários de 1930". *Blog Memória Santista*, 25 out. 2020. Disponível em: https://memoriasantista.com.br/a-tribuna-renasce-das-cinzas-depois-de-vandalizada-pelos-revolucionarios-de-1930/. Acesso em: 02/01/2025.

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" dirigiu-se 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 Partido Republicano Paulista e "porta-voz da oligarquia cafeeira". Sua residência foi incendiada, completamente destruída. Para resumir os ataques populares, a fúria popular empastelou e incendiou ainda os jornais *A Gazeta do Povo*[69] 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 CDS. 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*.[70]

69. Desde 1924, o jornal não pertencia mais a Cyrillo Freire e passou a fazer campanha sistemática contra o movimento operário local.

70. *Praça de Santos*, 25 out. 1930; "Coluna popular" e Horacio Perez Ricón, "O Castelo do Burgo". *Praça de Santos*, 27 out. 1930; *A Platéa*, 30 out. 1930; Depoimento de Leonardo Roitmann ao Centro de Memória Sindical de São Paulo, pp. 6-7; Ofício nº 179 do delegado regional de polícia ao juiz de direito da Vara Criminal, Santos, 11 nov. 1930. Palácio da Polícia de Santos, setor de Protocolo.

Imagem 18. Jornal *A Tribuna* após incêndio provocado por multidão amotinada em 1930.

Fonte: Fotos do sinistro tiradas na semana seguinte do empastelamento. "*A Tribuna* renasce das cinzas depois de vandalizada pelos revolucionários de 1930". *Blog Memória Santista*, 25 out. 2020. Disponível em: https://memoriasantista.com.br/a-tribuna-renasce-das-cinzas-depois-de-vandalizada-pelos-revolucionarios-de-1930/. Acesso em: 02/01/2025.

Um entusiasta da data "24 de Outubro" referiu-se a "quatro ou cinco incêndios simbólicos".[71] Mas além de "derrubar Bastilhas", os trabalhadores empenharam-se 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 concentravam os negócios e os corretores de café. De modo improvisado, os nomes destas 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, este "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".[72]

71. Lucio Jaguarão. "24 de Outubro". *Praça de Santos*, 27 out. 1930.

72. *Praça de Santos*, 25 out. e 16 nov. 1930. Manifestações populares em favor da vitória da Aliança Liberal ocorreram também em outras localidades. Cf. Robert M. Levine. *Pai dos pobres? O Brasil e a Era Vargas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001, pp. 147-153.

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 documentos apontaram que grande parte da multidão era de estivadores e demais trabalhadores envolvidos no transporte portuário.[73] Logo despontaram dois nomes que serviriam como elo 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 "reservistas para fins malévolos", não poupando espaço na *Praça de Santos* para fazer "acirrado combate aos Poderes Constituídos da Nação".[74] Na porta da redação desse diário, 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.[75]

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

73. Leonardo Roitmann atribuiu a eles todos os acontecimentos de 24 de outubro em Santos. Depoimento de Leonardo Roitmann ao Centro de Memória Sindical de São Paulo, p. 7.

74. Ofício nº 2.770 do delegado regional de polícia, Aguinaldo de Góes, ao coronel Alberto Eduardo Baker. Santos, 21 out. 1930. Palácio da Polícia de Santos, setor de Protocolo.

75. *Praça de Santos*, 26 out. 1930.

Pública, estando muito próximo do general, fazendo com ele inúmeras viagens a diversas cidades do estado de São Paulo. Foi ainda redator de *O Tempo*, jornal que se declarava "órgão da Revolução", e redator da sucursal de *O Estado de S. Paulo*, um dos maiores difusores do miguelismo.[76]

Um mês depois das ocorrências incendiárias na cidade, Jovelino e Raphael Correa abriam a sessão de uma assembleia preparatória de reorganização sindical de portuários e marítimos, com a participação de cerca de 300 trabalhadores. Deste encontro resultou o surgimento do Centro dos Estivadores de Santos (CES), do qual Jovelino Júnior se tornara advogado e Correa, o principal intérprete das aspirações da categoria junto a Miguel Costa.[77] Logo depois de fundado, o sindicato passou a lutar pela *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 estadual.

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,

76. Vavy Pacheco Borges. *Tenentismo e revolução brasileira*. São Paulo: Brasiliense, 1992, pp. 86-88.

77. *Praça de Santos*, 24 nov. 1930.

mandar prender etc., mas justamente ao contrário, para garantir ao operariado o sagrado direito de reunião".[78] Segundo José Joaquim Santana, presidente do CES de 1931 a 1932, "o General resolveu tudo largar, posições e comandos, para ficar no meio do povo".[79] Outras evidências 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.[80]

Imagem 19. General Miguel Costa em Santos e sua recepção pelos estivadores, 1931.

Fonte: *Praça de Santos*, 3300, 3 mar. 1931.

Não podemos, contudo, aferir até que ponto tais registros são fantasiosos. O que a documentação coetânea àqueles agitados dias de dezembro permite afirmar é que, sem mencionar

78. Comissão Constituinte das Comemorações do Centenário Natalício do General Miguel Costa, Ligeiros traços da biografia do General Miguel Costa, s. d., p. 19, mimeo [agradeço ao Sindicato dos Estivadores de Santos por ter fornecido esse texto].

79. *Diário da Manhã*, 19 mar. 1932.

80. *A Tribuna*, 6 set. 1959, *apud* Ingrid Sarti. *O porto vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981, p. 94.

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".[81] A estrepitosa intervenção do general é uma possibilidade histórica graças ao acúmulo de poder que ele alcançou durante o Governo Provisório. Em razão dos altos cargos que havia ocupado no início do Governo, Miguel Costa era "a figura política a concentrar maior poder no estado, o que o tornava deveras intimidante".[82] Note-se ainda que, nos primeiros anos do governo, os tenentes conquistaram uma posição institucional privilegiada, constituindo-se em peça-chave no processo de reorganização do Estado. Ademais, exerceram enorme influência sobre as demais forças revolucionárias dentro do aparelho estatal, jogando considerável peso na aproximação entre trabalhadores e governo.[83]

A participação de Miguel Costa nos acontecimentos que conferiram poder aos estivadores tornar-se-ia simbólica, sendo ele até hoje patrono do sindicato que, em 1957, conferiu-lhe a "carteira de sócio número 1, com o honroso título de General Estivador", e encomendou um "busto de bronze fundido [...] num magnífico pedestal erigido logo na entrada do prédio social na Rua Eduardo Ferreira 69".[84] 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

81. *Praça de Santos*, 18 dez. 1930.

82. Vavy Pacheco Borges. *Tenentismo e revolução brasileira*, p. 69.

83. Evelina Dagnino. *State and Ideology: Nationalism in Brazil, 1930-1945*. Tese de doutorado. Stanford: Stanford University, 1988, p. 175.

84. Comissão Constituinte das Comemorações do Centenário Natalício do General Miguel Costa, Ligeiros traços da biografia do General Miguel Costa.

santistas até 1935. Como vimos, Miguel Costa foi 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 Companhia Docas. A memorável intervenção de Miguel Costa em favor dos estivadores parecia torná-lo um interlocutor mais apropriado que o interventor nas negociações dos trabalhadores como o governo. 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 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".[85] O estivador João Cabo Verde,

85. 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. "Gabinete de Investigações de São Paulo", 27 fev. 1932. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Prontuário nº 561, vols. 1 e 5.

por sua vez, apelou para que Miguel Costa olhasse "com interesse e carinho para as classes trabalhadoras". Com efeito, quatro dias depois de sua partida, o jornal de Raphael 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.[86]

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 claras divergências entre ambos os "tenentes" em torno da sindicalização da categoria.[87] 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".[88]

Efetivamente, 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".[89] 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".[90] Nos primeiros meses de 1931, de fato os contatos entre estivadores e Miguel Costa eram

86. *Praça de Santos*, 3, 13 e 14 mar. 1931.

87. *Praça de Santos*, 4 mar. 1931.

88. Boris Fausto. *A Revolução de 30*. São Paulo: Brasiliense, 1970, p. 71; cf. também Vavy Pacheco Borges. *Tenentismo e revolução brasileira*, p. 38.

89. *O Tempo*, 29 abr. 1931, *apud* Boris Fausto. "Pequenos ensaios da história da República". *Cadernos Cebrap*, 10, 1972, p. 59.

90. *Praça de Santos*, 16 jul. 1931. Sobre os problemas relacionados ao processo sucessório da interventoria paulista, cf. Vavy Pacheco Borges. *Tenentismo e revolução brasileira*, capítulo 1.

frequentes. Paschoal Gallo, *chauffeur* do sindicato, depôs em inquérito policial ter 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".*[91]

Ingrid Sarti afirmou ser "patente a existência da maioria socialista identificada ao 'tenentismo', e que elege o primeiro presidente do Sindicato dos Estivadores de Santos".[92] Esta parece ser uma afirmação exagerada, sem apoio comprobatório nas evidências e tornou-se uma versão aceita pela historiografia.[93] Não há dúvida de que, conforme relatório enviado ao DEOPS, "o miguelismo tomou ascendência em toda corporação portuária" e "a sua concentração [era] 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 de socialistas no movimento operário santista e menos ainda entre os estivadores.[94]

91. Antonio André Carijo, 1931. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Primeira Vara, nº 2.587, caixa 208.

92. Ingrid Sarti. *O porto vermelho*, p. 95.

93. Cf. Ângela Maria Carneiro Araújo. *Construindo o consentimento: corporativismo e trabalhadores no Brasil dos anos 30*. Tese de doutorado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1994, pp. 206-207.

94. "Correntes políticas e escolas socialistas em atividade em Santos", vol. V, s.d. [provavelmente de 1932]. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Prontuário nº 561.

Imagem 20. Fachada da sede do Sindicato dos Estivadores de Santos.

Fonte: Centro Sérgio Buarque de Holanda de Documentação Histórica e Política. Fundação Perseu Abramo. Disponível em: https://acervo.fpabramo.org.br/index.php/fachada-da-sede-do-sindicato-dos-estivadores-de-santos-na-rua-dos-estivadores-santos-sp-1991-credito-autoria-desconhecida. Acesso em: 10/01/2025.

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 teria sido Octávio Thomaz, mas ele foi eleito

presidente apenas em abril de 1931. 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 realmente havia no sindicato era um enraizado "miguelismo", um grupo que passara a desfrutar de poder no aparelho estatal. Vinculados ao seu tradicional elitismo autoritário, sobretudo nos anos 1920, os tenentes reconheciam as classes populares mais como objetos do que como sujeitos das transformações sociais. A perspectiva centrada na ação governamental como meio principal de transformação da sociedade enfatizava o papel centralizador e intervencionista do Estado como agente privilegiado no processo de "construção da nação".[95] A literatura tem apontado que essa postura só seria significativamente alterada com a participação dos tenentes na Aliança Nacional Libertadora (ANL), em 1935. De todo modo, o projeto político tenentista, explicitado no imediato pós-1930, procurava se distanciar do antigo silêncio quanto à participação 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

95. Cf. Paulo S. Pinheiro. *Política e trabalho no Brasil (dos anos vinte a 1930)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977; Evelina Dagnino. *State and Ideology*; José Augusto Drummond. *O movimento tenentista: intervenção militar e conflito hierárquico (1922-1935)*. Rio de Janeiro: Graal, 1986.

contou com a liderança de Miguel Costa e João Alberto, tornando-se a experiência legionária mais bem sucedida e com efetivo apoio popular.[96]

Em Santos, a Legião Revolucionária foi lançada em novembro de 1930, sob a chefia do já mencionado "braço direito" de Miguel Costa, Raphael Correa de Oliveira. Entre outros objetivos, a entidade pretendia "ensinar os direitos do cidadão", fiscalizar os atos políticos e administrativos do município e receber reclamações "de quem quer que seja". Tratava-se de constituir uma "guarda avançada da Revolução", criando uma Comissão de Sindicância para "fiscalizar a vida política e administrativa do município".[97] Em outros termos, o objetivo primeiro da Legião era "liquidar com as tendências regionalistas das oligarquias e assegurar a execução do programa revolucionário".[98] 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".*[99]

96. Cf. Ângela Maria Carneiro Araújo. *Construindo o consentimento*, pp. 59-60.

97. *Praça de Santos*, 16 e 20 nov. 1930.

98. Ângela Maria Carneiro Araújo. *Construindo o consentimento*, p. 59.

99. *Praça de Santos*, 9 nov. 1930.

A Legião incentivava também a organização sindical dos trabalhadores a "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".*[100]

100. *Praça de Santos,* 18 nov. 1930.

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. Ao contrário das dificuldades enfrentadas pelos sindicatos na Primeira República para garantir o cumprimento dos acordos pelos patrões e assegurar a sobrevivência das organizações operárias à repressão, a proposta tenentista se alinhava claramente aos interesses dos trabalhadores. A Legião proclamava a necessidade da jornada de oito 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 dos trabalhadores e, assim, pode-se afirmar que

"representava uma tentativa de estabelecimento de uma relação com as classes subalternas, baseada mais no apoio e no consentimento do que na repressão".[101]

Tais considerações ajudam a explicar a intervenção "pacificadora" de Miguel Costa na "questão da estiva" e seu grande prestígio entre os trabalhadores do porto. Todavia, tal apoio não foi fruto puro e simples de uma política cooptativa, mas de uma escolha dos próprios trabalhadores, que viam nos tenentes uma força política em condições de rivalizar com grupos e interesses opostos aos seus. Mais do que pretender se adequar aos princípios corporativistas dos tenentes, os estivadores recorreram inicialmente à proteção de um governo que acabara de se instalar no poder, com a promessa de garantir a liberdade 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.

101. Ângela Maria Carneiro Araújo. *Construindo o consentimento*, pp. 73 e 78.

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." [102]

Essa proclamação enfática e celebrativa de reconhecimento e gratidão ao governo tinha por contexto o movimento constitucionalista de 1932, que pretendia desestabilizar os tenentes no âmbito do governo estadual e, no plano local, o "miguelismo" reinante no Centro dos Estivadores. Como assinalei, uma facção de estivadores, sob iniciativa e proteção da Polícia, 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". O objetivo era levar Góes "à convicção de que toda a estiva de Santos abandonara Miguel Costa".[103]

As divergências entre os tenentes em torno da constitucionalização do país tiveram desdobramentos muito palpáveis no Centro dos Estivadores. Setores do tenentismo recusavam-se a apoiar o retorno do país à ordem constitucional. Tal posição devia-se ao receio da rearticulação das oligarquias que empunhavam a bandeira do federalismo contra a "centralização saneadora" da revolução, vista pelos tenentes

102. J. J. Santana. "Os agravos à memória de João Pessoa". *Diário da Manhã*, 26 maio 1932.

103. *Diário da Manhã*, 19 mar. 1932.

como 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. Góes Monteiro e Oswaldo Aranha abandonaram a agremiação por representarem a ala propensa à aproximação com as forças oligárquicas, pois ambos consideravam inevitável a volta ao regime constitucional.[104] Estivadores vinculados à FUB foram, então, acusados de alinhamento com Góes Monteiro para provocar Miguel Costa, bem como de terem participado 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, teria recolocado as placas. Em seguida, em nome da categoria, o presidente do sindicato enviou telegrama 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".*[105]

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.[106] O fato é que o apoio conferido a Miguel Costa pelo Centro dos Estivadores, em detrimento da "causa paulista",

104. Ângela Maria de Castro Gomes. "Confronto e compromisso no processo de constitucionalização (1930-1935)". *In:* Boris Fausto (org.). *História geral da civilização brasileira*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996, tomo 3, vol. 3, p. 27.

105. *Diário da Manhã*, 19 mar. e 26 maio 1932; *A Tribuna*, 25 maio 1932.

106. *Diário da Manhã*, 30 jul. e 13 ago. 1932.

"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".[107]

Tal percepção parecia reforçada pelo fato de a causa constitucionalista integrar os representantes locais da "velha oligarquia", como Carvalhal Filho e Alberto Cintra, ambos do Partido Republicano Paulista (PRP).[108] 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.[109] Para centenas de trabalhadores, tal composição não parecia inspirar confiança.

"A BRISA SUAVE DA LIBERDADE TRAZIDA PELA REVOLUÇÃO"

No entanto, o "miguelismo" na estiva estava com os dias contados. Segundo um apaixonado biógrafo do general, Miguel Costa teria sido preso em Santos, em 1932, e desterrado para Mato Grosso, "dizem que com ordens até de matá-lo".[110] Apesar de a Revolução de 1932 ter sido derrotada, o reingresso do país no regime constitucional significou uma dura derrota para o tenentismo. Este precisou enfrentar um acelerado

107. John D. French. *O ABC dos operários: conflitos e alianças de classe em São Paulo, 1900- 1950*. São Paulo/São Caetano do Sul: Hucitec/Prefeitura Municipal de São Caetano do Sul, 1995, p. 50.

108. *Diário da Manhã*, 1º jul. 1932.

109. *Diário da Manhã*, 24 jul. 1932.

110. Davino Francisco dos Santos. *A Coluna Miguel Costa e não Coluna Prestes*. São Paulo: Edicon, 1994, p. 45.

processo de fragmentação e deserção em suas fileiras, o que parcialmente se deveu ao fato de o governo 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.[111] 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.[112] 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".*[113]

Porém, esse período inicial do Governo Provisório foi suficiente para que o projeto de reordenação legal dos sindicatos começasse a criar raízes não apenas entre os estivadores, mas também entre outras importantes categorias de trabalhadores da cidade. Em abril de 1931, foi fundada a União Beneficente dos Operários da Companhia Docas de Santos, uma "sociedade estranha a credos políticos, religiosos ou filosóficos", conforme seu estatuto. Entre seus objetivos, destacavam-se: "evitar qualquer descontentamento da classe e a desorganização do trabalho"; "defender qualquer associado, por intermédio de advogado" e prestar benefícios assistenciais

111. Evelina Dagnino. *State and Ideology*, pp. 193-244.

112. Cf. próximo capítulo.

113. Prontuário de Miguel Costa. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, nº 4.429.

aos seus membros e familiares. 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.[114]

Em suas muitas 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 assembleias de trabalhadores, sobretudo entre os que se opunham mais firmemente ao projeto corporativista.[115] 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. [...]*

114. *Praça de Santos*, 22 abr. e 9 jun. 1931.

115. Cf. Rosa Maria B. de Araújo. *O batismo do trabalho: a experiência de Lindolpho Collor*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1981.

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 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]."[116]

116. *Diário da Manhã*, 10 jul. 1932.

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".[117]

117. *Diário da Manhã*, 30 dez. 1932.

A grata menção ao Departamento do Trabalho não era mera retórica. Após a oficialização, o passo seguinte do sindicato 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 a iniciativa. Em janeiro de 1932, 3.264 operários estavam filiados ao sindicato; em maio de 1933, eram 3.800, ou seja, a totalidade da categoria. O objetivo da "sindicalização em massa" era permitir que apenas os sócios da União tivessem acesso ao mercado de trabalho (*closed shop*).[118] 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. Assim, conforme afirmou o sindicato,

> *"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".*[119]

Se a diretoria do sindicato foi exitosa em rechaçar os avanços dos comunistas naquele momento, por outro lado a Companhia Docas de Santos jamais permitiu que seus empregados conquistassem a *closed shop*. Sua oposição encarniçada a essa medida não deixava de lançar a União ao encontro da "brisa suave trazida pela Revolução". Afinal, com o apoio

118. *Diário da Manhã*, 30 dez. 1932; *Jornal da Noite*, 25 maio 1933.

119. *Diário da Manhã*, 30 dez. 1932.

de Miguel Costa, os estivadores vinham exibindo seu êxito no sentido de eliminar completamente a enorme sombra da CDS sobre seu trabalho. Além disto, havia outro importante precedente aberto pelos trabalhadores em café. Com a intervenção do Departamento do Trabalho e do mencionado Heitor Lobato Valle, eles haviam, a breve trecho, conseguido exercer a escalação dos trabalhadores e sua fiscalização pelo sindicato. Note-se que isso foi alcançado porque, em 1932, a Sociedade dos Trabalhadores em Café (STC) foi o segundo sindicato na cidade reconhecido pelo Ministério do Trabalho, sem o que não poderia recorrer "aos bons ofícios" do Departamento Estadual do Trabalho, levando os comunistas a atacarem a categoria por seu "otimismo nas leis sociais".[120]

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 seu pedido de reconhecimento oficial, obtendo-o no início de 1933.[121] No mesmo ano, mais 15 sindicatos foram reconhecidos e, no ano seguinte, outros quatro, quando todas as organizações operárias da cidade (22 sindicatos) se encontravam finalmente oficializadas. No estado de São Paulo, o sindicalismo oficial implantou-se 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

120. *Diário da Manhã*, 21 dez. e 3 jun. 1932.

121. O Centro dos Estivadores foi oficializado em 7 de fevereiro de 1933; a Sociedade dos Condutores, em 2 de março de 1933.

do que os 24 na capital, onde a resistência à sindicalização foi mais expressiva.[122] Assim, os primeiros e mais entusiastas adeptos do reconhecimento sindical pelo Ministério do Trabalho foram 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 vinculados ao porto e quatro ao trabalho marítimo).[123] Parte desses sindicatos tinha experiência no controle do mercado de trabalho, contou com relativa estabilidade associativa, havia 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 a *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 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

122. Ângela Maria Carneiro Araújo. *Construindo o consentimento*, p. 238.

123. *Idem*, p. 196.

não tivessem feito o mesmo porque, antes de lutarem pela *closed shop*, precisavam defender a própria existência de sua 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, em que havia tradição de combatividade e, por isso, foi possível uma maior resistência à Lei nº 19.770.[124] 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.

124. Ricardo Antunes. *Classe operária, sindicatos e partido no Brasil: da Revolução de 30 até a Aliança Nacional Libertadora*. São Paulo: Cortez, 1982, p. 84.

"PRINCÍPIOS LIBERAIS DA REVOLUÇÃO" E CORPORATIVISMO

Ao conferir 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, descortinando uma política de alianças entre "novos e velhos sindicatos".[125] O projeto político e sindical dos reformistas, tal como se apresentou nos anos 1920, e o corporativismo varguista assentado nos sindicatos certamente não eram idênticos. Porém, ambos apresentavam flagrantes pontos de convergência: reconhecimento da classe trabalhadora, de seus direitos e organizações pelos patrões e pelo Estado, atuação privilegiada nos canais institucionais, apelo à intervenção do Estado e ação pautada na ordem legal.[126]

De fato, não se pode tomar a corrente reformista como um todo homogêneo e deduzir que seus militantes agissem sempre como agentes da política estatal. Parte do sindicalismo reformista, sobretudo no Rio de Janeiro, desenvolveu um projeto que não previa o atrelamento sindical ao Estado. Havia lideranças daquela corrente que defendiam a presença dos sindicatos nas empresas por meio de comitês que exercessem papel fiscalizador nos locais de trabalho, o que se aproximava dos sindicatos que lutavam pela *closed shop*.[127] Com efeito, estivadores e trabalhadores em café empenharam-se 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. Tal luta se opunha aos "princípios liberais da revolução" e confrontava o poder dos empregadores nas suas próprias empresas.

125. Cf. Eliana de Freitas Dutra. *Caminhos operários nas Minas Gerais*. São Paulo: Hucitec, 1988; Eduardo N. Stotz. *A União dos Trabalhadores Metalúrgicos na construção do sindicalismo corporativista: 1932-1945*. Dissertação de mestrado. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 1986; Ângela Maria Carneiro Araújo. *Construindo o consentimento*, p. 198.

126. Avaliação contrária a essa é apresentada por Claudio H. de M. 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 arrolamento oficial dos sindicatos era incompatível com o movimento proposto pela corrente reformista, e a implantação da estrutura sindical corporativista tinha significado o desmantelamento das possibilidades de sua sobrevivência. Claudio H. de M. Batalha. *Le syndicalisme 'amarelo' à Rio de Janeiro (1906-1930)*, vol. 2, capítulo 8.

127. Ângela Maria Carneiro Araújo. *Construindo o consentimento*, p. 201.

De qualquer modo, vimos que carroceiros, trabalhadores em café e estivadores contaram com lideranças que estiveram à frente dos respectivos sindicatos nos anos 1920 e 1930. Assim, dirigentes com experiência fincada no movimento operário antes da "revolução de 1930" foram responsáveis pela aproximação com o governo e pela adesão dos seus sindicatos à lei de sindicalização. Tal alinhamento não implicou a anulação das pretensões relativas à implementação da *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 apenas os trabalhadores sindicalizados ingressassem no cais. Talvez por isso, a *closed shop* foi deixando de ser incompatível com os "princípios liberais da revolução". O Centro dos Estivadores buscou 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" reduziria os custos das operações de estiva.

A forma que certos sindicatos adquiriram, como o Centro dos Estivadores, não foi o resultado de uma modelagem artificial preparada com exclusividade nas oficinas legisladoras do poder estatal. Algumas análises voltadas à implantação da estrutura sindical viram os trabalhadores 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, eles teriam se tornado vetores de uma nova estrutura sindical destinada a cooptá-los e controlá-los.[128] O sindicalismo oficial teria representado um destino inexorável do movimento operário, de acordo com uma lógica normativa que se empunha sobre uma "falsa consciência" operária.

Porém, o reconhecimento ministerial de vários sindicatos e a assunção da interferência do Estado nas relações de trabalho por parte de muitos trabalhadores foram também o resultado de escolhas e propostas conscientes de parcelas significativas do movimento operário. Tratava-se de uma opção em meio a um repertório de alternativas historicamente delimitadas e em acirrada competição na disputa pela representação dos trabalhadores.[129] Se, por um lado, o sindicalismo oficial tinha uma dimensão negativa em seus intentos corporativistas e autoritários, por outro não operou invariavelmente com a lógica da exclusão dos trabalhadores. O novo ordenamento institucional de representação de classe exigia o atendimento das necessidades da classe operária e de suas organizações, reconhecendo seus direitos sociais e políticos, mesmo que isso ocorresse de forma parcial e seletiva. Já nos primeiros anos de sua implantação, a legislação sindical e trabalhista favoreceu a mobilização e organização de parte importante do movimento operário, sobretudo entre

128. Para um balanço mais detalhado da literatura sobre o tema, cf. Fernando Teixeira da Silva e Hélio da Costa. "Trabalhadores urbanos e populismo: um balanço dos estudos recentes". *In:* Jorge Ferreira (org.). *O populismo e sua história: debate e crítica*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

129. 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 organização corporativa para a defesa de interesses classistas". Ângela Maria Carneiro Araújo. *Construindo o consentimento*, p. 15.

os trabalhadores de grandes unidades fabris, como as indústrias têxteis. Em razão de sua frágil posição no mercado de trabalho, esses trabalhadores sempre se deparavam com forte resistência patronal em reconhecer seus direitos e suas organizações.[130]

Tais obstáculos fizeram com que parte da classe trabalhadora visse na intervenção estatal um instrumento para mitigar o poder patronal. A influência do "miguelismo" em Santos foi decisiva no processo de consolidação do poder dos estivadores no mercado e no processo de trabalho, eliminando a interferência da CDS, tendo sido fundamental o reconhecimento do sindicato como instrumento de luta pela *closed shop*, antes mesmo de sua oficialização. A glorificação de Miguel Costa foi construída a partir do momento em que sua atuação em favor da categoria permitiu que o Centro dos Estivadores seguisse existindo e pudesse tornar-se legítimo representante da totalidade da categoria para negociar com os patrões e o Estado, estabelecendo contratos coletivos de trabalho amplamente favoráveis aos estivadores.

Portanto, os interesses dos trabalhadores não foram imobilizados em uma suposta expectativa passiva à espera de uma intervenção providencial das autoridades. 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,

130. Cf. John D. French. *O ABC dos operários*, capítulos 2 e 3.

convertendo o discurso oficial em arma apontada para os empregadores. É nesse contexto que emerge a grande contradição do "projeto getulista": os interesses dos trabalhadores não podiam ser representados sem organização, mobilização e embates - o que reatualizou a luta de classes. Desse modo, tornava-se ineficaz

> *"combinar a colaboração de classes com a representação efetiva apenas por meio do nacionalismo e de mecanismos técnico-jurídicos de cunho corporativo".*[131]

Como ocorreu em outras conjunturas, a repressão, os discursos de "paz social" e a atuação dos trabalhadores dentro da ordem levavam também ao esvaziamento dos sindicatos. Assim, a ação sindical deveria vincular a efetivação dos direitos à organização dos trabalhadores. Como frisou 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".*[132]

O desafio, portanto, está em se pensar a ambiguidade histórica inerente a uma ideologia que proclamava a importância da harmonia entre as classes, a subordinação destas

131. Michael M. Hall. "Prefácio". *In:* Alexandre Fortes *et al. Na luta por direitos. Estudos recentes em história social do trabalho*. Campinas: Editora da Unicamp, p. 10.

132. Alexandre Fortes. "Revendo a legalização dos sindicatos". *In:* Alexandre Fortes *et al. Na luta por direitos. Estudos recentes em história social do trabalho*. Campinas: Editora da Unicamp, p. 41.

aos interesses da nação e a obediência ao Estado, sem que tudo isso necessariamente destruísse as possibilidades de emergência de lutas e de uma cultura de oposição entre os trabalhadores. De acordo com Daniel James, tal ambiguidade era também constitutiva da consciência de classe dos trabalhadores.[133]

Sua aproximação ao Estado não foi o mero resultado de atores conscientes de suas necessidades materiais e da instrumentalização da retórica do poder; era também necessária, de alguma forma, a existência de valores compartilhados. Na retórica política do governo, em particular dos tenentes, os trabalhadores apareciam como cidadãos. Operava-se uma redefinição da noção de cidadania em um contexto social e político de flagrantes transformações. Os direitos sociais e políticos não excluíam de todo a participação política. Vimos que 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 participação política dos trabalhadores. Os tenentes levantaram críticas e bandeiras içadas pelos "democráticos" nos anos 1920 que, aliás, fizeram parte inicialmente da Legião Revolucionária de Santos. Em seu discurso, denunciavam o continuísmo político das oligarquias, a corrupção, o clientelismo eleitoral, a degenerescência

133. Cf. Daniel James. *Resistance and Integration*, p. 262.

moral das elites conservadoras, a crise de confiança e de legitimidade das instituições políticas, a ineficácia da democracia formal e a tradição de exclusão dos direitos sociais.

Tais críticas 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". Contudo, o êxito da Aliança Liberal, especialmente dos tenentes, foi sua capacidade de reinscrever o tema da cidadania em um contexto social de evidentes alterações.[134] Tratava-se de rechaçar a separação inscrita no liberalismo entre o Estado e a política, de um lado, e a sociedade, de outro. A cidadania deveria estar associada à esfera econômico-social, e os direitos políticos exigiam mudança das condições de vida. Assim, a participação dos trabalhadores na esfera pública deveria contemplar uma plataforma de justiça social.

Na ordem liberal, a existência política dos trabalhadores era encarada do ponto de vista da participação do indivíduo, e não das classes sociais. Enquanto os "democráticos" não chegaram a desafiar os pressupostos do sistema político liberal, 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 participação de indivíduos atomizados; classe trabalhadora como força social organizada para fazer valer

134. Inspiro-me aqui, em parte, na análise de Daniel James sobre a formação das bases sociais do peronismo. *Idem*, capítulo 1.

seus direitos, instrumentalizando os canais institucionais; negociação dos direitos com outros grupos sociais por meio 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 puras 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. 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 realismo que, se reconhecia a desigualdade econômica, nem por isso deixava de indicar possibilidades para mitigar as distâncias sociais entre as classes.

Esses propósitos exerceram alguma eficácia num contexto em que muitos atores sociais sabiam estar vivendo um período de visíveis transformações. 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 heterodoxas. Pretendia-se inverter os significados pejorativos vinculados à existência concreta da classe trabalhadora, atribuindo valor positivo ao trabalho manual, desqualificado e sempre tido como degradante e brutalizador.[135] 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 encontrava-se em condições para realizar mudanças radicais, ou seja, estava ancorada no aparelho estatal, de posse, portanto, dos instrumentos institucionais para reverter as condições de vida dos trabalhadores.

135. Cf. Ângela de Castro Gomes. *A invenção do trabalhismo*, p. 242.

No entanto, nada disso deve ser edulcorado, pois havia muitos limites e ambivalências nesses projetos de reordenação nacional. Se os direitos viriam por via legal, eles exigiam também mobilização, organização coletiva e instrumentos de pressão para que os canais institucionais funcionassem. Como argumentou John 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 as suas lutas contra os

patrões, além de pressupor que "a lei equivale à realidade, que a intenção equivale ao resultado e que a retórica equivale à substância".[136]

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 ambiguidades sobre o efetivo alcance da legislação trabalhista, entendida tanto como mistificação quanto como recurso para a efetivação dos direitos.[137] 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, também se dirigiu a ele em tom de advertência:

> *"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."*[138] *[ênfase minha]*

136. John D. French. "The Origin of Corporatist State Intervention in Brazilian Industrial Relations, 1930-1934: a Critique of the Literature". *Luso-Brazilian Review*, 28 n. 2, inverno, 1991, p. 15.

137. *Idem. Afogados em leis: a CLT e a cultura política dos trabalhadores brasileiros*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2001.

138. *Diário da Manhã*, 10 jul. 1932.

Como já foi abordado pela literatura, desde o início do Governo Provisório não foram poucas as críticas do movimento operário (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, por um lado, a ação dos órgãos públicos, que deveriam fazer valer os direitos dos trabalhadores, era motivo de desapontamento e frustração, por outro a própria percepção de que começava a emergir um aparato legal em sua defesa criava um poderoso substrato para a eclosão de conflitos e demandas por justiça. Condições de trabalho e de vida precárias contribuíam para a formação de uma forte "consciência legal" entre os trabalhadores, ou seja, como estes pensavam a lei e como suas ideias se transformavam ao interagirem com ela.[139] Os recursos legais destinados a proteger os direitos do trabalhador tiveram papel significativo na formação cultural e política da classe trabalhadora, pois as leis foram um instrumento utilizado pelos trabalhadores para estruturar suas exigências de justiça.[140] Emergia a noção de que as relações de trabalho podiam ser reguladas por parâmetros publicamente definidos.[141]

Portanto, o ordenamento legal e jurídico da sociedade e, em particular, do trabalho nem sempre foram meras amarras diluidoras da ação operária, mas um elemento formador de sua cultura e experiência que, em certas conjunturas,

139. Cf. John D. French. *Afogados em leis*.

140. Cf. Maria Célia Paoli. *Labor, Law and State in Brazil: 1930-1950*. Tese de doutorado. Londres: University of London, 1987, pp. 437-440. Cf. também J. S. Leite Lopes. *A Companhia Paulista: a tecelagem dos conflitos*. São Paulo: Marco Zero, Editora da Unicamp, 1988, capítulo 10.

141. Alexandre Fortes. "Como era gostoso meu pão francês: a greve dos padeiros de Porto Alegre (1933-1934)". *Anos 90*, n 7, 1997, pp. 88-124.

ameaçavam romper a lógica de reciprocidade entre governo e trabalhadores.[142] De certo, muitos trabalhadores não acreditaram nas intenções dos promotores das leis. Como assinalou John French, havia uma oscilação entre rejeitar a lei e idealizá-la, considerando-a sob o signo da fraude e, ao mesmo tempo, da esperança. Por outro lado, as leis tornaram-se reais nos locais de trabalho

> *"somente na medida em que os trabalhadores lutaram para transformar a lei de um ideário imaginário em uma realidade futura possível".*[143]

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.

Todavia, muitas iniciativas não foram bem sucedidos, contradizendo as expectativas nelas 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". Certas categorias profissionais viram-se beneficiadas pela intervenção do governo e dos tenentes, mas a interferência das autoridades ocorria de maneira desigual. A implantação da legislação sindical favoreceu a mobilização e organização de parte da

142. Fernando Teixeira da Silva. *A carga e a culpa. Os operários das docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade, 1937-1938*. São Paulo/Santos: Hucitec/Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

143. John D. French. *Afogados em leis*, p. 10.

classe trabalhadora, embora tal constatação não possa ser generalizada, pois ações patronais e do Estado contra greves no início dos anos 1930 tendiam a se fundamentar no argumento de que os sindicatos que as patrocinavam não estavam reconhecidos pelo Ministério do Trabalho.[144]

O projeto do governo foi parcialmente exitoso 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. Contudo, a política de neutralização dos grupos concorrentes tinha limites. Em Santos, a fragilidade dos primeiros ensaios do governo no plano organizativo da classe operária e da conquista de seus direitos contribuiu para a crescente legitimação dos comunistas entre muitos trabalhadores. Esse fator tirou o PCB do estado de marginalização que, de um lado, havia se autoimposto e, de outro, havia sofrido em face 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 corporativismo nascente.

144. Uma greve dos têxteis de São Paulo, ocorrida em julho de 1931, por exemplo, foi reprimida com base nesse argumento. Cf. Joel Wolfe. *Working Women, Working Men. São Paulo and Rise of Brazil's Industrial Working Class, 1900-1955*. Durham: Duke University Press, 1993, pp. 55-56.

O papel cada vez mais ativo dos comunistas ocorreu após um longo período em que 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 reformistas, ou se este último foi, em parte, o resultado da fragilidade dos comunistas. A posição do partido era precária, sobretudo em meio às categorias mais expressivas da cidade, aquelas vinculadas ao transporte portuário e na órbita das quais qualquer corrente sindical e política desejava gravitar, por serem 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 capítulo 9.

9

PARTIDO COMUNISTA: DO ISOLAMENTO ÀS ALIANÇAS

Depois da conjuntura grevista de 1919-1920, a reaparição do sindicalismo de ação direta em Santos deu-se em breves e melancólicos lampejos. Seus militantes entravam na década de 1920 profundamente enfraquecidos, sem que conseguissem recuperar sua tradicional força no movimento operário local. A volta deles 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 ainda 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 acusar 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 (UAOA), sob o patrocínio de antigas lideranças libertárias, como Manoel Perdigão, João Perdigão e Manoel Bastos. A UAOA promoveu cortejos em homenagem a militantes "sacrificados pela polícia" em 1920, criou o "Núcleo dos Libertos", responsável pela promoção de palestras, comemorou o aniversário da morte de

1. Movimento Sindical em Santos, out. 1926. Arquivo Edgard Leuenroth, Arquivos da Internacional Comunista em Moscou, microfilme, rolo 3.

Ferrer, encenou peças teatrais e criou uma escola noturna de instrução primária e cursos de desenho. 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".*[2]

No ano seguinte, porém, a atuação dos anarquistas à frente da UAOA 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.

COMUNISTAS VERSUS ANARQUISTAS NO CENTRO INTERNACIONAL

Desde os seus primeiros anos de ativismo na cidade, os comunistas buscaram "ir às massas" e reorganizar o movimento operário.[3] Em 1923 e 1924, eles preconizavam a constituição de uma "frente única econômica" por meio 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".[4] Apesar de defender a convergência de diferentes correntes sindicais para "o terreno econômico", a proposta atacava os princípios anarquistas, acusados de economicistas e de imprimir as orientações políticas do partido.

2. *A Plebe*, 23 jul., 15, 18 ago., 1º e 29 set., 13 out. e 24 out. 1923; *Comércio de Santos*, 31 ago., 3 out. 1923.

3. Sobre os primeiros passos do PCB em Santos, cf. Dainis Karepovs. "A primeira participação: a Coligação Operária de Santos". *A esquerda e o parlamento no Brasil: o bloco operário e camponês (1924-1930)*. Tese de doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2002. A primeira organização do partido na cidade foi o Grupo Comunista de Santos, fundado em março de 1922, tendo publicado o periódico *Vida Nova*, cujo primeiro número foi editado em 1º de maio de 1922 (agradeço a Dainis Karepovs pela cópia desse documento).

4. Antonio Pacato. "Aos militantes do operariado local"; João Luso. "Pela organização operária"; Cezar Leitão. "Rumo à organização". *Comércio de Santos*, respectivamente, 24 e 27 out. 1923 e 26 jun. 1924. O barbeiro português Cezar Leitão foi nesse período inicial de formação do PCB um dos maiores propagandistas das ideias 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. Júlio Cesar Leitão, processo nº 460/SPS, 1932; processo nº 4.960/PSE, processo nº 322/SPS. Arquivo da Polícia Internacional e de Defesa do Estado/Direção-Geral de Segurança (PIDE/DGS).

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".[5]

Tinha início uma concepção de organização sindical em que 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.[6] Tratava-se, entre outros aspectos, de atrair lideranças anarquistas e reformistas para o comunismo a fim de, simultaneamente, isolá-los no interior do movimento operário.

Mas conforme admitiam os próprios militantes comunistas, a frente única encontrou obstáculos em face da "hostilidade anarco-sindicalista" e dos reformistas, acusados pelo "entravamento da Federação"; que não chegou a se constituir.[7] Em vez de trilhar o caminho das alianças, desenhado pela proposta de frente única, o que se verificou foi uma campanha estridente contra sindicatos que adotavam o princípio da ação direta e os que contavam com advogados e se proclamavam "beneficentes", tidos como propícios à corrupção de "indivíduos inescrupulosos".[8]

5. Cezar Leitão. "Rumo à Federação". *Comércio de Santos*, 27 jun. 1924.

6. Zaidan Filho. *PCB (1922-1929): na busca das origens de um marxismo nacional*. São Paulo: Global, 1985, p. 115.

7. Relatório trimestral do PCB ao CEIC, Comitê Executivo da Internacional Comunista. Rio de Janeiro, 1º mar. 1924. Arquivo Edgard Leuenroth, Arquivos da Internacional Comunista em Moscou, microfilme, rolo 3; Cezar Leitão. "Rumo à Federação". *Comércio de Santos*, 27 jun. 1924.

8. Antonio Pacato. "Organização sindical versus beneficente". *Comércio de Santos*, 6 out. 1923; *O Solidário*, 11 abr. 1925.

A linha política de enfrentamento dos comunistas às correntes adversárias foi um dos fatores que levou o PCB ao isolamento entre os 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. Todavia, em nenhum deles os militantes 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".[9] Foi nesta categoria de trabalhadores que o PCB conseguiu exercer domínio considerável. O Centro Internacional (CI), sindicato dos empregados no ramo de alimentação (garçons, cozinheiros, empregados em hotéis, bares, cafés e restaurantes), foi o celeiro das principais lideranças comunistas na cidade, destacando-se o garçom João Freire de Oliveira. Nos anos 1920, ele se tornou um dirigente nacional do PCB, tendo sido 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.[10] 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

9. "Relatório trimestral do PCB ao CEIC". Rio de Janeiro, 6 jan. 1924. Arquivo Edgard Leuenroth, Arquivos da Internacional Comunista em Moscou, microfilme, rolo 3.

10. *O Solidário*, 1º maio 1926.

organizativa. Esta força evidencia-se na organização dos empregadores que, em 1923, fundaram a União dos Proprietários de 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".*[11]

O CI era 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 o 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 outra alternativa senão concentrar esforços para conquistar sua direção. Assim, podiam obstruir a ofensiva de seus adversários orientados pela defesa da "unidade sindical", que implicava a 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 CI.[12] A disputa foi bastante acirrada, levando os anarquistas a conduzirem uma campanha "caracterizada, às vezes, por cenas de pugilato", com o fim de expulsar da agremiação João Freire de Oliveira.[13]

11. *Praça de Santos*, 16 jan. 1931.

12. *O Solidário*, 27 jun. 1926. Em outubro de 1926, o PCB possuía cinco células em Santos, sendo que apenas uma era sindical. Dainis Karepovs. "A primeira participação", p. 15.

13. *A Verdade*, 1º jan. 1927, *apud* John Dulles. *Anarquistas e comunistas no Brasil (1900- 1935)*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1977, p. 262; *O Solidário*, 20 jun. 1926; Bernardino J. Marques Valle. "O ofício". *A Justiça*, 1º e 17 maio 1927.

A "vitória anarquista" no pleito levou John F. Dulles a considerar que se tratava de uma demonstração de que o anarquismo não havia deixado de ter impacto no movimento operário a partir de meados de 1920.[14]

Entretanto, não devemos superestimar essa conquista. Ao contrário de São Paulo, onde os anarquistas mantinham forte presença no movimento sindical no início dos anos 1930,[15] 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 CI enfrentava sérias dificuldades em face da "superabundância de braços".[16] Boa parte de suas energias foi despendida em confrontações ideológicas com os comunistas que, em 1928, retomaram a direção do CI.[17]

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.[18] Por outro lado, a força dos comunistas no período também não pode ser superestimada, conforme atestam os resultados eleitorais do partido.

14. John Dulles. *Anarquistas e comunistas no Brasil (1900- 1935)*.

15. Ricardo Antunes. *Classe operária, sindicatos e partido no Brasil: da Revolução de 30 até a Aliança Nacional Libertadora*. São Paulo: Cortez, 1982, p. 104.

16. *Praça de Santos*, 13 e 14 out. 1927.

17. *Praça de Santos*, 3 fev. 1928. O embate entre as duas correntes deu-se nos jornais *A Verdade* (anarquista) e *A Justiça* (comunista). Exemplares de ambos os periódicos foram encontrados no Arquivo Nacional, Processo de Expulsão de José Fernandes Alvarez, Manoel Esteves Fernandes, Bernardino do Valle, Luiz Gonzaga Madureira, João Perdigão, IJJ7/167, 1928.

18. 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 jun., 21 jul. 1934; 19 jan., 2 fev., 22 jun., 26 out. e 9 nov. 1935.

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.[19] 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. Porém, diversos estudos desconsideram que a primeira experiência eleitoral do partido no Brasil ocorreu em Santos, no pleito municipal de novembro de 1925.[20] 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 "quebrar a pasmaceira dos sindicatos", "unificá-los" e "organizar os trabalhadores desorganizados".[21]

Conforme escreveu um informante da Delegacia de Ordem Política e Social (DEOPS), que dizia ter conversado com vários militantes, a vitória do garçom João Freire de Oliveira era tida "como certa".[22] Mas os resultados das urnas foram melancólicos para ele. De um eleitorado de aproximadamente 3.200 pessoas, Freire obteve apenas 34 votos, enquanto o

19. Sheldon L. Maram. "Urban Labor and Social Change in the 1920s". *Luso-Brazilian Review*, 2 n. 16, p. 217.

20. Uma exceção é o livro de John Dulles. *Anarquistas e comunistas no Brasil (1900- 1935)*, pp. 236-237.

21. Ziul. "A Coligação Operária e seu programa"; "Às comissões de fomento eleitoral". *Comércio de Santos*, 25 e 30 ago. 1925; João Freire de Oliveira. "Coligação Operária". *O Solidário*, 20 jun. 1926. Para maiores detalhes sobre o programa da Coligação, cf. Dainis Karepovs. "A primeira participação", pp. 22-28.

22. Correspondência do inspetor Orestes Lascala ao Superintendente de Ordem Social e Política, Prontuário de João Freire de Oliveira. Santos, 17 nov. 1925. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, nº 222.

Partido Republicano Municipal elegeu 11 dos 12 vereadores, totalizando 1.499 votos.[23] Apesar de Astrojildo Pereira ter considerado positiva a disputa por se tratar de uma primeira experiência do partido, Freire de Oliveira interpretou-a como um fracasso atribuído à desorganização dos trabalhadores, aos "resíduos nos sindicatos do antiparlamentarismo anarquista" e à insuficiente propaganda eleitoral.[24]

Esse saldo eleitoral pífio levou os comunistas no ano seguinte a radicalizarem a bandeira de "organizar os operários desorganizados" que, segundo suas estimativas, somavam 32.210 de um total de 38.250 trabalhadores, ou seja, apenas 6.040 se encontravam sindicalizados.[25] Contudo, o partido admitiria mais tarde haver obtido poucos avanços no meio sindical e responsabilizaria os seus próprios militantes, particularmente o "encarregado sindical" do partido por carecer de "conhecimentos de tática e organização".[26] Durante o primeiro semestre de 1927, breve período de descompressão política sobre o PCB, sua palidez local era evidente. Havia apenas quatro células do Comitê de Zona, que funcionavam irregularmente, e várias eram as queixas sobre atrasos de mensalidade e descuido ao "fiel cumprimento da disciplina partidária", registrando-se muitas ausências nas reuniões.[27]

Ao reingressar na ilegalidade, em agosto de 1927, a situação do PCB tornara-se ainda mais lastimável. Em junho de 1927,

23. *A Tribuna*, 30 nov. e 1º dez. 1925.

24. Astrojildo Pereira. "A Coligação Operária e o Partido da Mocidade"; João F. de Oliveira. "Coligação Operária". *O Solidário*, 24 fev. e 20 jun. 1926.

25. João Freire de Oliveira. "A situação sindical em Santos". *O Solidário*, 25 fev. 1926.

26. Seção de Informação do CC do PCB. Rio de Janeiro, 30 nov. 1926. Arquivo Edgard Leuenroth, Arquivos da Internacional Comunista em Moscou, microfilme, rolo 3.

27. *O Vigilante*, 3 abr. e 17 maio 1927.

pronto para ser deflagrada, 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).[28] As 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.[29] 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". No mesmo sentido, o cônsul de Portugal assinalou que "a propagação das ideias comunistas entre o povo imigrante tem sido lenta".[30]

Diante do fato de que o movimento operário local era "quase nulo", sendo "impossível a organização em sindicatos", em 1928 os comunistas concentraram seus esforços na organização da Coligação Operária e lançaram-se mais uma vez na campanha eleitoral com vistas ao pleito municipal.[31] A tática adotada para a filiação à entidade previa alistamento individual e não mais por sindicatos, o que demonstra a frágil inserção do partido nas organizações de classe. O PCB lançou mais uma vez a política de "frente única proletária" para atrair para o "partido genuinamente operário" trabalhadores e lideranças de outras correntes. Contribuíram na campanha "grupos profissionais" das mais diversas categorias e foram apresentados 11 trabalhadores para disputarem

28. Processo de Expulsão de José Fernandes Alvarez, Manoel Esteves Fernandes, Bernardino do Valle, Luiz Gonzaga Madureira, João Perdigão; "Portugueses expulsos do Brasil". Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal (Lisboa), piso 3, armário 12, maço 110; "Portugueses expulsos do Brasil por indesejáveis". Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal (Lisboa), piso 3, armário 7, maço 106; *Comércio de Santos*, 1º ago. 1927; *A Tribuna*, 4 fev. 1928.

29. De 1926 a 1928, foram expulsos do Brasil 71 portugueses. Legação do Rio de Janeiro. Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal (Lisboa), 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. Manuel Simões dos Santos e outros. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, PIDE/DGS, processo nº 3.151/PSE. Cf. também declarações de Bernardino do Valle em Portugal, nas quais assumiu suas atividades como militante comunista. ANTT, processo nº 3.702/PSE.

30. *A Tribuna*, 4 fev. 1928; Relatório consular referente ao ano de 1927. Santos, 1928. Arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros (Lisboa).

31. Homero Barbosa Junior. "Um fato da tradição histórica do proletariado de Santos". *Praça de Santos*, 26 jan. 1928; Carta de Leôncio Basbaum a Norberto Cabral. Rio de Janeiro, 13 nov. 1927. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Prontuário nº 561, vol. 2; *Praça de Santos*, 21 nov. 1927.

as eleições.[32] A máquina eleitoral revelou grande atividade de divulgação, lançando 89.900 impressos de propaganda do programa da Coligação, que adotara a mesma plataforma do Bloco Operário e Camponês (BOC) da capital, ao qual aderira formalmente em novembro. O programa, entre outros aspectos, levantava a luta contra o imperialismo, a defesa da implantação de uma vasta legislação social e trabalhista, a construção de habitações operárias e melhorias no sistema de transporte e educação.[33]

Apesar da longa e bem preparada campanha, os resultados eleitorais seriam mais uma vez decepcionantes para os comunistas. De um total de 5.620 eleitores que compareceram às urnas, a Coligação Operária recebeu apenas 270 votos.[34] 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.[35]

Os comunistas de Santos encararam o pleito como uma 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, que teriam "traído" os comunistas ou sido "cooptados" por

32. Suas profissões eram as seguintes: garçom, ferroviário, pintor, carroceiro, doqueiro, trabalhador em café, gráfico, empregado do comércio, chauffeur, barbeiro e metalúrgico. *Praça de Santos*, 20 out. 1928.

33. *Praça de Santos*, 28 nov. e 24 set. 1928. Para mais dados sobre o programa e a campanha da Coligação, cf. Dainis Karepovs. "A primeira participação", pp. 51-63.

34. *Praça de Santos*, 2 dez. 1928.

35. Marcos del Roio. *A classe operária na revolução burguesa: a política de alianças do PCB: 1928-1935*. Belo Horizonte: Oficina de Livros, 1990, p. 66.

seus empregadores. O ex-prefeito Belmiro Ribeiro, diretor da Companhia Central de Armazéns Gerais (a maior empresa de armazenagem na cidade) e candidato pelo Partido Republicano Paulista (PRP), foi acusado de "arrastar consigo" 180 de seus empregados, totalizando 695 votos. Segundo a *Praça de Santos*, Alberto Cintra, presidente da Associação Comercial de Santos (ACS), 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 minutos de almoço à categoria, reivindicação pela qual, aliás, os comunistas se haviam empenhado com afinco.[36]

36. *Praça de Santos*, 27 e 28 nov., 2 e 21 dez. 1928.

Após as eleições, a desarticulação do partido na cidade era completa, sem participação significativa de seus militantes no abatido movimento operário, exercendo alguma influência apenas no sindicato dos trabalhadores em café. Os dados sobre a Juventude Comunista (JC), 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, funcionando com grande precariedade financeira e organizativa.[37] 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, quando foram detidos vários membros da JC.[38] Ao lado do agravamento da repressão, o PCB aprofundaria sua solidão.

37. Diversos documentos da JC de Santos encontram-se em Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Prontuário nº 561, vol. 4.

38. *Gazeta do Povo*, 17 jul. e 8 nov. 1929; *Praça de Santos*, 27 fev. 1930.

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 "terceiro período" da Internacional Comunista.[39] Conforme já foi amplamente abordado em outros estudos, essa "linha à esquerda" resultou no esvaziamento completo da política comunista de alianças que, a duras penas, vinha sendo adotada nos anos 1920, particularmente com os tenentes. Significou também o estreito alinhamento do PCB às determinações da IC, que passou a ter influência decisiva nos rumos dos mais diversos partidos comunistas.[40]

Tais alterações impactaram também o movimento comunista de Santos. Contrariando a determinação do partido de combate sistemático a Luís Carlos Prestes, o comitê 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".*[41]

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 João Freire de Oliveira e Plínio Mello, ambos acusados de "prestistas".[42] Por intervenção de dirigentes nacionais, que foram a Santos

39. 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). Edgard Carone. *O PCB (1922-1943)*. São Paulo: DIFEL, 1982, pp. 78-83; Heitor Ferreira Lima. *Caminhos percorridos: memórias de militância*. São Paulo: Brasiliense, 1982, pp. 104-113.

40. Como não cabe aqui proceder a uma análise a esse respeito, remeto o leitor ao trabalho de Paulo Sérgio Pinheiro. *Estratégias da ilusão: a revolução mundial e o Brasil, 1922-1935*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

41. ARCH, A 2-9, Asmob, *apud* Marcos del Roio. *A classe operária na revolução burguesa*, pp. 151-152.

42. *Idem*, pp. 157 e 201.

especialmente para acompanhar as atividades do partido, antigos militantes viram-se igualmente afastados do Comitê de Zona e da Juventude Comunista, sob a alegação de "indisciplina partidária" como falta a reuniões "para jogar bilhar".[43]

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. A orientação caiu em um voluntarismo triunfalista que implicava desorganizar outras tendências políticas e ideológicas, descartar qualquer política de alianças, fomentar greves a todo custo e fazer oposição sistemática às direções sindicais que não fossem comunistas. Diante da conjuntura e do isolacionismo do partido, 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".[44] Esta 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.[45] Mesmo que tal estimativa seja confiável, de qualquer modo não

43. "Relatório do Comitê de Zona de Santos", s.d. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Prontuário nº 561, vol. 3.

44. Marcos del Roio. *A classe operária na revolução burguesa*, p. 157.

45. Note-se que, em fins de 1928, eram 19 os militantes comunistas da cidade. Dainis Karepovs. "A primeira participação", p. 15.

corresponde à real expressão do partido na política e no movimento operário santistas. Às vésperas da vitória da Aliança Liberal, em 1930, os comunistas estavam profundamente combalidos.

ALIANÇAS: PRIMEIROS ENSAIOS

Sob o argumento de que a questão social no Brasil era "um fato digno de atenção e não como afirmava o sr. Washington Luís [...] 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".[46] Tal como ocorrera em São Paulo, inicialmente os comunistas fizeram parte da comissão, que desfrutou de certo êxito na reconstrução de vários sindicatos, pretendendo formar uma Federação Regional do Estado de São Paulo (FRESP).[47] Entretanto, por divergências com os anarquistas e trotskistas sobre o encaminhamento da organização de um congresso para criar a FRESP, 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 comunistas de Santos seguiram o mesmo caminho, tendo participado da conferência o Sindicato dos Operários da Construção Civil e a "minoria" dos garçons.[48]

46. *Praça de Santos*, 18, 21 e 22 nov. 1930.

47. No início de 1931, estavam organizadas 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.

48. Cf. Edgard Carone. *O PCB (1922-1943)*, p. 315.

Acompanhando as resoluções da conferência, em junho de 1931 formara-se a Federação Sindical de Santos, com sede no sindicato dos trabalhadores da construção civil. A entidade tinha por finalidade "centralizar a ação dos sindicatos da cidade", "sem distinção de credo político ou religioso, raça ou nacionalidade".[49] Apesar de lançar sua proposta de frente única, a orientação do PCB excluía da Federação qualquer atuação conjunta com sindicatos reconhecidos pelo Ministério do Trabalho, decidindo criar sindicatos paralelos aos oficializados entre algumas categorias.[50]

Em Santos, o único sindicato reconhecido em 1931 pelo Ministério do Trabalho era a União Beneficente dos Operários da Companhia Docas, de sorte que a Federação Sindical de Santos tinha terreno livre para atuar entre as demais organizações de trabalhadores, sem a necessidade de articular entidades paralelas. Os principais sindicatos da cidade, porém, eram hostis à política do PCB e estavam longe de "empregar o lema do partido: forças contra forças" em caso de repressão policial.[51] A linguagem radical e a recusa do PCB em compor com outras correntes fizeram com que a Federação permanecesse quase inativa ao longo do segundo semestre de 1931.

Conforme extenso relatório do Departamento de Ordem Política e Social (DEOPS) sobre a "situação geral do movimento operário em Santos", "desde o mês de novembro a divulgação

49. *Praça de Santos*, 7 jun. 1931.

50. Leôncio Basbaum. *Uma vida em seis tempos (memórias): uma visão da história política brasileira dos últimos quarenta anos*. São Paulo: Alfa-Omega, 1978, pp. 111-118.

51. "Ata da Célula AR do Campo Grande", 18 out. 1931. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Prontuário nº 561, vol. 4.

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 emergira após a "revolução de 1930":

> *"entre os militantes surgidos após a Revolução de Outubro, existe uma sensível confusão de ideias 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 com poucos membros atuantes entre os padeiros, estivadores, garçons e operários da construção civil, havendo uma célula entre os empregados da Companhia Docas de Santos (CDS) e Companhia City.[52]

52. "Situação geral do movimento operário em Santos". São Paulo, 20 nov. 1932. Prontuário nº 561, vol. 1.

Diante desse fracasso em cidades como São Paulo e Santos, o PCB passou a reavaliar sua linha política sobre o movimento sindical 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 sua política.[53] A sigla abandonava, assim, a determinação de atuar apenas nos "sindicatos comunistas", procurando intensificar o movimento 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".[54] Essa linha política era coerente com as determinações do VI Congresso da Internacional Comunista, que exigia dos PCs 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. No Brasil, tal diretriz se traduzia na necessidade de militar nos sindicatos oficializados.[55]

A maior flexibilidade do partido abriu-lhe possibilidades de crescer no interior do movimento sindical durante os primeiros meses de 1932. Em diversas reuniões realizadas em março e abril, a Federação contava com a adesão dos seguintes sindicatos: União dos Trabalhadores da Construção Civil, cujo presidente (Alexandre Sotello) era o primeiro secretário da

53. Leôncio Basbaum. *Uma vida em seis tempos (memórias)*, p. 116, nota 88.

54. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS. São Paulo, 24 abr. 1932. Gabinete de Investigações, Prontuário nº 561, vol. 1.

55. Ângela Maria Carneiro Araújo. *Construindo o consentimento: corporativismo e trabalhadores no Brasil dos anos 30*. Tese de doutorado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1994, p. 213.

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.[56] Não é possível avaliar a representatividade dessas "frações vermelhas" junto às diversas categorias profissionais, mas é provável que o partido tenha exercido pouca influência em suas respectivas diretorias. Os sindicatos dos estivadores, trabalhadores em café, condutores de veículos e operários da CDS declaravam "nada ter a ver com propaganda comunista na cidade, afirmando serem pela ordem, pelo trabalho e pela lei".[57]

De qualquer forma, ainda de acordo com informações confidenciais do DEOPS, o PCB vinha crescendo na cidade (com um número aproximado de 60 filiados).[58] 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".[59]

56. *Diário da Manhã*, 6, 13 e 29 mar. 1932; 14 abr. 1932.

57. *Diário da Manhã*, 24 fev. 1932.

58. Prontuário de João Barros Valente. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, nº 2.098.

59. Gabinete de Investigações. São Paulo, 27 fev. 1932. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Prontuário nº 561, vol. 1

Esta referência aos operários da CDS relaciona-se com o caso mais bem sucedido de atuação da Federação no movimento sindical santista, sobretudo no que se refere à postura de combate aos sindicatos oficiais, como a União Beneficente dos Operários da Docas. 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. 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.[60] Esta decisão de apelar para a justiça local tinha duas razões de ser. Primeiro, havia o precedente da Companhia União de Transportes que foi obrigada pelo juiz a pagar em 1930 uma indenização a dez carroceiros.[61] Segundo, tratava-se de manter a orientação de evitar o apelo ao Ministério do Trabalho, visto como um "aparelho de mistificação".[62]

A tática funcionou. Por deliberação do curador geral da comarca, a empresa restituiu os descontos efetuados pela Caixa de Aposentaria e Pensões e pagou os 15 dias relativos a férias, embora não tenha havido acordo quanto à indenização. O desfecho do caso foi considerado uma vitória da Federação por três motivos. Primeiro, houve o reconhecimento

60. *Diário da Manhã*, 11, 17 e 18 mar. 1932.

61. *Praça de Santos*, 28 ago. 1929 e 4 nov. 1930.

62. *Diário da Manhã*, 6 mar. 1932.

de parcela das reivindicações dos trabalhadores. Segundo, a Federação entabulou negociações com a empresa para estender o direito de férias a todos os trabalhadores. Com efeito, em maio a Companhia Docas concedeu férias a 436 de seus empregados. Tratava-se de uma grande conquista capitalizada pela Federação, pois, desde a segunda metade dos anos 1920, os empresários opunham-se solidamente à aplicação desse direito. Terceiro, a CDS viu-se obrigada a negociar com os membros da Federação, em detrimento da União Beneficente dos Operários da Docas, acusada pelos comunistas de passiva por nada ter feito em benefício dos demitidos. Entusiasmada com seu êxito mais expressivo até aquele momento, a Federação incitou os sócios do sindicato a não o abandonar e formar uma oposição sindical para substituir a diretoria, imprimindo uma "linha proletária e de real defesa dos interesses dos associados".[63]

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 no cumprimento da legislação trabalhista. Ficou célebre a greve dos trabalhadores da São Paulo Railway (SPR), iniciada em 2 de maio em São Paulo.[64] No dia seguinte, a Federação Sindical conclamou os ferroviários de Santos a aderirem ao movimento. Em assembleia bastante concorrida na sede da entidade, os empregados da SPR decidiram cruzar os braços,

63. *Diário da Manhã*, 29 e 31 mar., 8 maio 1932.

64. A narrativa completa da paralisação encontra-se em Zélia Lopes da Silva. *A domesticação dos trabalhadores nos anos 30*. São Paulo: Marco Zero, 1990, pp. 106-124.

recebendo apoio de seu sindicato, a Sociedade Beneficente dos Ferroviários, órgão filiado 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, dando início a várias prisões de grevistas e militantes do PCB. No dia 12 de maio a greve em Santos fora esmagada pela repressão policial.[65]

Se em São Paulo houve divergências e divisões entre as lideranças do movimento, em Santos a Federação conduziu-o 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 Companhia Docas 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.[66]

No decorrer das demais greves de maio a Federação não parece ter logrado a mesma liderança. Na paralisação dos padeiros, iniciada em 12 de maio, havia uma situação de clara dualidade sindical, pois o Centro Beneficente dos Empregados em Padarias e a Sociedade dos Empregados em Padarias

65. *Diário da Manhã*, 4, 6 e 12 maio 1932.

66. *Diário da Manhã*, 5 maio 1932.

e Confeitarias disputavam a liderança do movimento. Esta última entidade era filiada à Federação, o que revela que os comunistas não haviam abandonado completamente 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 duramente a Associação Beneficente por ter pedido a intervenção do delegado de polícia e do Departamento do Trabalho.[67]

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". Mas o sindicato encampou o movimento e passou a falar em nome dos grevistas, tendo sofrido forte perseguição policial, totalizando mais de 50 grevistas presos. Durante cerca de dez 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.[68]

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 polícia.[69] Quando o movimento atingiu seu

67. *Diário da Manhã*, 10 e 12 maio 1932.

68. *Diário da Manhã*, 8 a 22 maio 1932.

69. A única greve vitoriosa, a dos funcionários da filial santista do Banco do Estado de São Paulo, ocorreu em 18 e 19 de abril. Cf. Dainis Karepovs (coord.). *A história dos bancários: lutas e conquistas, 1923-1993*. São Paulo: Sindicato dos Bancários e Financiários de São Paulo, 1994, pp. 24-25; Letícia B. Canêdo. *O sindicalismo bancário em São Paulo*. São Paulo: Símbolo, 1978; pp. 54-56.

ápice, a Federação deliberou organizar um Comitê Central de Greve, com representantes dos comitês sindicais. Entretanto, esta coordenação centralizadora não parece ter obtido bons resultados, pois, segundo a própria Federação Sindical de Santos, "as últimas greves não tiveram alcançada a sua finalidade devido à traição que houve dentro de nossas fileiras".[70] Ou seja, a maior parte das direções dos sindicatos da cidade mantinha-se refratária a participar 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 birô 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.[71] Todavia, 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 escalada repressiva, seguiu-se a Revolução de 1932, que significou para os trabalhadores, de um modo geral, um saldo bastante negativo: aumento da exploração do trabalho, maior desrespeito patronal às leis, vigilância policial nos locais de trabalho, perseguição a lideranças operárias e, ao

70. *Diário da Manhã*, 11 maio e 14 jun. 1932.

71. Marcos del Roio. *A classe operária na revolução burguesa*, p. 203.

final, entendimento por parte de muitos trabalhadores de que os “tenentes” eram os principais aliados 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 no ano anterior, 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 Docas. A análise desse movimento tem uma dupla dimensão: revela a fragilidade dos comunistas no interior do movimento operário local e o fortalecimento do projeto corporativista do governo no sentido de criar uma organização técnico-jurídica para mediar os conflitos entre capital e trabalho.

COMUNISTAS, GREVES E SINDICALISMO OFICIAL

Desde janeiro de 1933, os operários da CDS pleiteavam aumento salarial de 40% e reajuste nos serviços de embarque de café. Alegando ter sido uma das empresas que mais vinha sofrendo com a crise econômica, a companhia negou-se 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.

Houve grande coesão entre os grevistas durante os 13 dias de paralisação, mas o movimento foi fortemente vigiado pelas forças de segurança. O principal alvo do 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."*[72]

De fato, a ausência de envolvimento dos comunistas na greve fica evidente num manifesto que a Federação Sindical lançou no decorrer do movimento. Segundo o documento, 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.[73] O fato é que venceu essa postura conciliatória. Após a contratação de novas turmas de operários para operarem nos serviços extraordinários, em concorrida assembleia, realizada em 5 de junho, os grevistas resolveram encerrar a paralisação e aguardar o pronunciamento da Comissão Mista de Conciliação e Arbitragem, órgão criado em 1932 para lidar com dissídios coletivos.[74]

72. *Diário da Manhã*, 24 maio 1932; *Jornal da Noite*, 25 maio 1932; Ofício de Luiz Apolonio ao delegado do DEOPS. Santos, 30 maio 1932. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Prontuário nº 561, vol. 1.

73. "Abaixo o Ministério do Trabalho". Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, documento anexado ao Prontuário nº 561, vol. 1.

74. *Jornal da Noite*, 5 jun. 1933.

As Comissões de Conciliação foram uma estratégia do governo para acelerar o processo de reconhecimento oficial dos sindicatos, uma vez que apenas o trabalhador 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 na cidade vinha sendo debatida desde o início de 1933, mas foi anunciada somente em meio à greve na Companhia Docas.[75] 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.

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 mediante sindicalização oficial levaram muitas categorias de trabalhadores a aceitarem os sindicatos reconhecidos pelo Estado como uma forma de sobrevivência

75. *Diário da Manhã*, 28 maio 1933.

de suas organizações.[76] Um dos fatores mais decisivos foi a convocação para a Assembleia Constituinte, que envolveu muitos trabalhadores em razão da representação classista. Para que os sindicatos pudessem participar do pleito, a condição *sine qua non* o era seu atrelamento ao Ministério do Trabalho. Em Santos, diversos sindicatos se envolveram no processo eleitoral da representação classista, dando origem ao Comitê Regional Operário Pró-Constituinte, organização francamente anticomunista.[77] 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, 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 estas associações, criadas artificialmente pelo Ministério do Trabalho para fortalecer seu projeto, mas 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).

76. Cf. Ângela Maria Carneiro Araújo. *Construindo o consentimento*, pp. 234-236.

77. *Jornal da Noite*, 22 ago. 1933.

Diante desse quadro, foi reforçada a posição dos comunistas de atuarem nos sindicatos oficializados. Não foi abandonado, porém, o enfrentamento contra sindicatos e dirigentes acusados de seguirem a "orientação ministerialista". Emblemática dessa linha de atuação foi a forte oposição comunista 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 urna organização intersindical de âmbito municipal, sob orientação predominantemente trotskista, congregando 15 sindicatos.[78] 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 se tornar uma entidade que viesse a coordenar a participação das organizações coligadas na escolha de tal representação.[79] Esta talvez tivesse sido a principal razão do elevado número de sindicatos associados à CAPS, e não porque estivessem afinados com as orientações trotskistas. Embora estas fossem ideologicamente contrárias à política sindical do governo, a adesão a ela se apresentava como medida tática, instrumentalizando os sindicatos "por dentro" para tentar destruí-lo em nome da "autonomia sindical".[80]

78. Letícia B. Canêdo. *O sindicalismo bancário em São Paulo*, p. 141.

79. Ângela Maria Carneiro Araújo. *Construindo o consentimento*, p. 264.

80. *Idem*, "As lideranças sindicais e a construção do sindicalismo corporativo nos anos 30". *In*: Elisa Reis *et al.* (org.). *Política e cultura: visões do passado e perspectivas contemporâneas*. São Paulo: ANPOCS, Hucitec, 1996, pp. 9-29.

As Coligações de São Paulo e Santos foram apontadas como órgãos responsáveis pelo forte avanço na organização dos trabalhadores. Mostraram grande 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 várias greves.[81] Mas, no que se refere especialmente à CAPS, tal avaliação peca por superestimar o real poder dessa intersindical. Apesar de formada em meados de 1933, a Coligação só deu sinais de maior presença no movimento operário santista no início de 1934, quando procurou deflagrar paralisações nas docas, na construção civil e nos hotéis da cidade.[82] 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.[83] Para isso concorreu a atuação bem-sucedida dos comunistas, que faziam uma política hostil à linha sindical adotada pela CAPS.

81. *Idem*, *Construindo o consentimento*, pp. 265-267.

82. "Relatório reservado", 12 jan. 1934. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Gabinete de Investigações, Prontuário nº 561, vol. 2.

83. *Jornal da Noite*, 1º ago. 1934.

A greve dos bancários foi liderada pelo presidente do sindicato da categoria, Reginaldo de Carvalho, que havia sido o principal organizador da CAPS. Entretanto, desde essa greve, ele se tornara um dos principais ativistas do PCB na cidade, fazendo do seu sindicato um dos mais importantes suportes do partido.[84] O mesmo ocorreu 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, particularmente 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 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 sobre a greve dos padeiros a documentação nada informa 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 pensões,

84. Prontuário do Sindicato dos Bancários de Santos, nº 5.057. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS. Neste prontuário consta a observação de que, em 1935, esse sindicato "é composto só de comunistas".

paralisando suas atividades nos dias 5, 6, 7 e 10 de julho de 1934. O movimento em Santos foi unânime e, em âmbito nacional, coroado de êxito, sob o compromisso do Ministério do Trabalho de assinar um decreto federal criando a Caixa Única de Aposentadoria e Pensões dos Bancários.[85] A greve na construção civil, iniciada em 12 de julho, foi a mais longa 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.[86]

Iniciada em 14 de julho, a greve dos empregados em hotéis, bares, cafés e restaurantes se estendeu por quase dois meses em diversos estabelecimentos, exigindo a implantação da *closed shop* ("os empregadores só podem trabalhar com pessoas sindicalizadas"), revisão da tabela de salários, reintegração dos grevistas em seus antigos postos de trabalho e pagamento no dia 5 de cada mês. Essa greve foi a mais conturbada de todas e marcada por muitos incidentes. Registrou-se a explosão de uma bomba na casa do presidente do CI, acusado de não aderir ao movimento, e o assassinato de um garçom após sair do trabalho. A polícia responsabilizou os dirigentes do Sindicato dos Empregados em Hotéis por tais atos, efetuando diversas prisões. As negociações com representantes da Delegacia Regional do Trabalho (DRT) e do Ministério do Trabalho malograram por total intransigência

85. *Jornal da Noite*, 6, 7, 9 e 11 jul. 1934; Dainis Karepovs. *A história dos bancários*, pp. 28-31.

86. A narrativa completa dessa greve encontra-se no capítulo 2.

dos patrões, que demitiram centenas de grevistas e fecharam seus estabelecimentos em plena estação balneária. Somente no dia 8 de setembro houve um acordo pondo 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 no dia 5 de cada mês.[87]

87. *Jornal da Noite* e *Diário da Manhã*, de 17 jul. a 6 out. 1934.

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 instituía 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. A greve dos carroceiros foi o único movimento que não obteve qualquer êxito.[88]

88. *Jornal da Noite*, 25 jul. a 24 ago. 1934.

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,

> *"procurando evitar que qualquer corporação [fosse] isoladamente à greve e procurando conhecer psicologicamente cada ambiente, os componentes e as aspirações de cada um deles".*[89]

Segundo outro informe, havia duas facções: "a dos que desejam acordo e a dos que não querem entendimentos com os patrões".[90] 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".[91]

Contudo, verificamos que as negociações levadas a efeito pelo Ministério do Trabalho e pela DRT resultaram em um saldo positivo para as demandas dos grevistas. Porém, 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 se recusavam a cumprir as cláusulas do acordo e a reintegrar os grevistas demitidos.[92] O mesmo ocorreu com os operários da construção que, alegando total ausência de

89. "Informes reservados". São Paulo, 12 jun. 1934. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Prontuário nº 561, vol. 2.

90. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Gabinete de Investigações, "Informes reservados", São Paulo, 21 ago. 1934, vol. 2.

91. *Jornal da Noite*, 12 ago. 1934

92. *Jornal da Noite*, 6 out. 1934.

cumprimento do acordo por parte dos construtores, encetaram outra longa greve em outubro de 1935, com a mesma pauta de reivindicações do ano anterior.[93] No início de 1935, os operários da CDS fizeram "propaganda de greve" para exigir aumento de salários "prometido por ocasião da última greve".[94] Os bancários, por sua vez, só viram instalar-se o Instituto de Aposentadoria e Pensões em agosto de 1935.[95]

Se um dos alvos de acusação era a postura patronal inflexível, por outro lado os órgãos trabalhistas eram atacados em razão de sua morosidade e incapacidade para forçar os empregadores a cumprirem os termos dos acordos. Era 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 em agosto, ou seja, cerca de 15 meses depois de finda a greve.[96]

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.

93. Cf. capítulo 2

94. "Relatório de Santos". São Paulo, 5 jan. 1935. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Prontuário nº 561, vol. 5.

95. *Diário da Manhã*, 27 ago. 1935.

96. "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 ago. 1934. Companhia Docas do Estado de São Paulo, Museu do Porto de Santos. "Parecer E. C. 35.09 da Companhia Docas de Santos ao ministro do Trabalho Agamenon Magalhães", Rio de Janeiro, 29 ago. 1934.

UNIDADE SINDICAL E "FRENTE POPULAR"

Em fins de 1934, o PCB lançou a proposta de uma Frente Única Sindical (FUS) para englobar todos os sindicatos, reconhecidos ou não pelo Ministério do Trabalho, e lutar contra a repressão, pelo direito de greve e pela liberdade de propaganda. O resultado foi extraordinário: nunca o PCB havia sido tão expressivo em São Paulo e Santos como a partir desse momento, decidindo intensificar sua atuação nos sindicatos oficiais e deixar de combater os reformistas para incluí-los em sua plataforma de unidade.

Apesar de haver menção de que a referida CAPS sobreviveu até 1935,[97] 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 entidade definia-se como

"organização sem cor política, composta por representantes de sindicatos filiados e que tem por finalidade congregar todas as organizações de trabalhadores".

97. Ângela Maria Carneiro Araújo. *Construindo o consentimento*, p. 266.

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. Apesar de se definir apartidária, a FUSPS era 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".[98]

O sucesso da FUSPS 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 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.[99]

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 inconteste nos sindicatos da construção civil, dos bancários, dos tintureiros

98. *Diário da Manhã*, 26 fev. 1935; "Informes reservados". São Paulo, 13 fev. 1935. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Prontuário da Frente Única Sindical de Santos, nº 3.278.

99. *Diário da Manhã*, 7 abr. 1935.

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, como trabalhadores em café, operários da CDS, estivadores e carroceiros.[100] 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 Docas, 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.[101]

A organização que mais se destacou no movimento sindical santista foi seguramente a Aliança Nacional Libertadora. A ANL deve ser entendida no contexto de mudanças das orientações da IC, que estabeleceu o fim da bandeira de "classe contra classe" e a necessidade de os PCs se aliarem aos social-democratas e reformistas. Tratava-se de priorizar a luta contra o nazifascismo e a constituição de frentes únicas anti-imperialistas. No plano sindical brasileiro, a orientação implicava a aproximação dos comunistas com as correntes socialistas, reformistas e ministerialistas, a bem da unificação sindical. A ANL se instalou em Santos em concorrida

100. "Informes reservados", 14 abr., 20 ago. 1935. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Prontuário nº 561, vol. 5.

101. *A Tribuna*, 3 set. 1934, *apud* Braz José de Araújo. *Operários em luta: metalúrgicos da Baixada Santista (1933-1983)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985, p. 58; *Jornal da Noite*, 22 set. 1934; Prontuário de Manuel Rios. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, nº 768.

reunião realizada no Teatro Guarani em 28 de março de 1935.[102] De acordo com investigações policiais, dois dias depois de criada,

> *"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".*[103]

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.[104] Sua base de sustentação eram os mais diversos sindicatos, reunidos na Federação Sindical de Santos (FSS), 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, empregados em hotéis e restaurantes, bancários e operários da CDS, 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",*

102. *Diário da Manhã*, 29 mar. 1935.

103. "Informe reservado", 30 mar. 1935. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Gabinete de Investigações, Prontuário nº 561, vol. 5.

104. Prontuário de Miguel Costa. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, nº 4.429.

segundo informe do DEOPS.[105] Assim, as atividades da ANL estavam intimamente 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 em massa de um amplo espectro de posições políticas à ANL, em tão curto espaço de tempo?[106] Quanto ao 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.[107] 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. De acordo com o os diagnósticos da Aliança, os salários reais dos trabalhadores urbanos decresciam com a desvalorização da moeda; a pequena burguesia, os artesãos e os comerciantes eram tragados pelos monopólios imperialistas; o campo, visto como parte de um sistema feudal, explorava as massas de camponeses, e milhares de trabalhadores rurais viam-se em meio ao desemprego e à contingência de migrarem para as grandes cidades.[108]

Outros fatores foram decisivos para o destaque e crescimento da ANL: os violentos confrontos com integralistas; a presença e a mística dos tenentes, que representavam uma garantia

105. Prontuário da Aliança Nacional Libertadora de Santos. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, nº 4.420.

106. 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. Leila Maria G. Hernandez, Leite. *A aliança Nacional Libertadora: ideologia e ação*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1985, pp. 48-49; Vitor Manoel Marques da Fonseca. *A ANL na legalidade*. Dissertação de mestrado. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 1986, p. 6.

107. A análise que se segue sobre a adesão à ANL baseia-se, fundamentalmente, em Evelina Dagnino. *State and Ideology: Nationalism in Brazil, 1930-1945*. Stanford, PhD, 1988, pp. 225-244. Para um balanço bibliográfico sobre a ANL e o levante comunista de novembro de 1935, cf. Fernando Teixeira da Silva. "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.

108. Para maiores detalhes sobre o programa da ANL, cf. Hélio Silva. *1935: a revolta vermelha*. Vol. VIII: *O ciclo de Vargas*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1969, pp. 116 e 447; Edgard Carone. *O tenentismo*. São Paulo: DIFEL, 1975, p. 438; Marly de Almeida Gomes Vianna. *Revolucionários de 35: sonho e realidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, parte 2.

de moralidade e dedicação à causa revolucionária; o enorme peso ideológico e simbólico exercido pelo PCB e pela aura lendária 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, além de inúmeras reivindicações dos trabalhadores). O caráter radical do programa da Aliança Nacional Libertadora sensibilizou vastas camadas da população. Para diversos grupos 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". Ou seja, o que marcava a diferença radical em relação ao corporativismo era a ausência de uma perspectiva estatal no sentido de atribuir ao governo a responsabilidade pela transformação social, por meio de mecanismos centralizadores e intervencionistas. Ao se definir 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 os trabalhadores como a principal força de libertação nacional, aos quais deveriam unir-se todos os setores democráticos, antifascistas e anti-imperialistas.[109]

Em Santos, foi possível a adesão à ANL de verdadeiras cidadelas tradicionalmente fechadas aos programas políticos defendidos pelos comunistas.[110] Lideranças locais da entidade, como os advogados Raphael Sampaio e Gilberto Andrada e Silva, tinham ligações históricas com Miguel Costa, que também aderiu à ANL, tornando-se personagens importantes para que muitos estivadores engrossassem as fileiras da organização, formando o maior e mais ativo núcleo da ANL na cidade.[111] 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 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.[112] O Sindicato dos Condutores de Veículos (carroceiros), por sua vez, foi uma das principais sedes das reuniões da Aliança.

109. Evelina Dagnino. *State and Ideology*, pp. 231-236 e 244.

110. 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.

111. Cf. capítulo seguinte.

112. Cf. Prontuário de João Andrade Câmara, nº 3.805, e Prontuário de João Firmiano Ferreira, nº 2565. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS. Em abril de 1934, havia uma célula de sete membros da Juventude Comunista nas docas. Relatórios do Comitê Central da Federação da Juventude Comunista do Brasil. Santos, 15 abr. 1935. Arquivo Edgard Leuenroth, Arquivo da Internacional Comunista em Moscou, microfilme, rolo 8.

Na mesma proporção em que crescia a política e a prática da unidade entre os trabalhadores, aumentava a repressão policial. Desde a formação da FUS em princípios de 1935, o movimento operário era fortemente vigiado, abrindo uma cisão no interior de suas lideranças. 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".*[113]

Eram criteriosamente seguidos todos os passos dados por lideranças do movimento operário no sentido de criar um amplo movimento contra a "Lei Monstro" (Lei de Segurança Nacional) e instaurar um "governo popular". O Departamento de Ordem Política e Social (DEOPS) conhecia em detalhes os locais clandestinos de seus encontros, as redes de relações dos militantes, seus planos de reivindicações, protestos e propaganda.

O cerco fechou-se, como de resto ocorreu nacionalmente, quando o governo decretou em 11 de julho a ilegalidade da ANL, ou seja, logo depois que, insuflados pelos avanços mobilizatórios da ANL, o triunfalismo baluartista dos comunistas

113. "Informes Reservados", Prontuário da Frente Única Sindical de Santos. São Paulo, 2 mar. 1935. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, nº 3.278.

procurou encaminhar a entidade para um crescente radicalismo. Em junho, Prestes empunhou a bandeira "por um Governo Popular Nacional Revolucionário", passou a considerar a ANL "um verdadeiro instrumento de tomada do poder" e anunciou a preparação de uma revolução nacional-popular, agrária e anti-imperialista.[114] 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.[115] Resultado: posta na ilegalidade, a Aliança logo se esvaziara em face da repressão e da defecção de muitos de seus membros que não concordavam com o encaminhamento revolucionário que lhe fora dado.[116] Depoimentos fornecidos ao DEOPS por integrantes da ANL santista endossam a afirmação de esvaziamento da entidade assim que esta ganhou um perfil mais agressivo. Não devemos desconsiderar, porém, que muitos dos que anunciaram seu afastamento da Aliança o fizeram para se ver livres de processos e prisões.[117]

Mas vários ex-integrantes da ANL tentaram dar sobrevida à entidade criando a União Sindical Proletária de Santos (USP), presidida por Ubaldo Moraes Castro, ex-diretor do Sindicato dos Operários da Construção Civil.[118] Segundo informações prestadas à polícia por Ubaldo, "os programas da ANL e da Unidade Sindical eram um só",[119] o que revela mais uma vez que as atividades aliancistas tinham no movimento sindical seu mais importante suporte. Podemos supor que, por parte

114. Dulce Chaves Pandolfi. *Camaradas e companheiros: memória e história do PCB.* Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1995, p. 115.

115. *Amanhã*, 5 jul. 1935, *apud* Vitor Manoel Marques da Fonseca. *A ANL na legalidade*, p. 238.

116. Robert M. Levine. *O regime de Vargas, 1934-1938: os anos críticos.* Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980, p. 160.

117. Cf. Prontuário do Sindicato Centro dos Estivadores de Santos. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, nº 2.594.

118. 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. Ângela Maria Carneiro Araújo. *Construindo o consentimento*, p. 217.

119. Prontuário de Manuel Rios, nº 768. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS.

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".[120] A USP "controlava a quase totalidade dos sindicatos reconhecidos da cidade", entre os quais se destacavam os dos operários da construção civil, condutores de veículos, bancários, ferroviários, moinhos e pastifícios, empregados em hotéis e restaurantes, padeiros, metalúrgicos e empregados nos serviços de melhoramentos, além do grupo de oposição da estiva e da Sorocabana. Em outubro de 1935, a União participou ativamente dos movimentos grevistas dos trabalhadores em moinhos e pastifícios de Santos e dos gráficos, que pararam os serviços por seis dias reivindicando aumentos salariais.[121]

Mas foi na última greve ocorrida em Santos na década de 1930 que a União viu selado o seu destino. No dia 12 de outubro, os operários da construção civil deram início a uma longa greve que se estendeu até o mês de dezembro. Como vimos, esse movimento contou com diversos aspectos desagregadores. Venceu finalmente a posição dos "construtores diplomados" contra os pequenos empreiteiros dispostos à negociação com os grevistas. Ademais, sob a alegação de haver no sindicato bombas que seriam usadas contra algumas firmas, a polícia fechou a União e dezenas de grevistas

120. "Aos trabalhadores de todas as seções da Companhia Docas", Prontuário da Frente Única Sindical de Santos. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, nº 3.278.

121. Prontuário de Manuel Rios, nº 768. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS; Ricardo Antunes. *Classe operária, sindicatos e partido no Brasil*, p. 129.

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 muitas 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, naquele momento, "desenvolve a maior atividade comunista do país, segundo afirmam os próprios elementos do PCB naquela cidade". Vários militantes, impossibilitados de agir em outros estados, transferiram-se para Santos, tendo em vista certa facilidade de comunicação por mar com outras localidades. A cidade tornara-se "refúgio dos membros do PCB, foragidos de vários estados". Eram colocados em posição de destaque na organização do movimento operário local os marítimos, vindos do Rio de Janeiro, por facilitarem a circulação de "impressos comunistas, vindos por via marítima e depois espalhados pela cidade".[122]

Por algum tempo os comunistas deram prosseguimento a atividades clandestinas, mantiveram algumas células em funcionamento, como a dos marítimos e da Juventude Comunista, estabeleceram contatos com ex-aliancistas para reerguer a ANL e empreenderam esforços para tentar reorganizar

122. "Informe reservado". Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Prontuário nº 561, vol. 5, s.d.; "Relatório da Delegacia de Polícia de Santos", Prontuário de Manoel Dias Veloso, 6 jul. 1936, nº 4.357.

o movimento operário.[123] Contudo, este só voltaria a ter algumas visibilidade nos estertores do Estado Novo, sobretudo no final da Segunda Guerra Mundial, quando os comunistas exerceram liderança inconteste entre os operários de Santos, dando início à sua caracterização como "Moscou brasileira" ou "cidade vermelha".

123. Arquivo Edgard Leuenroth, Fundo Hermínio Sacchetta, Inventário do Fundo, vol. 1. Comitê da ANL de Santos, "Carta aos companheiros de Santos", São Paulo, 24 out. 36; "Fração Comunista da Direção da ANL em São Paulo", São Paulo, 14 jan. 1937.

10

PACIFICAÇÃO DA ESTIVA E ORIGENS DO PORTO VERMELHO

Vou quase terminando este livro justamente no ponto em que iniciei o anterior,[1] 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, particularmente 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 forças políticas."*[2]

O objetivo deste capítulo é analisar os fundamentos da gradativa influência dos comunistas no Porto de Santos, em especial entre os estivadores, desde meados da década de 1930. Ademais, retoma a questão do encontro do controle operário e da cultura do trabalho com o movimento operário.

1. Fernando Teixeira da Silva. *A carga e a culpa. Os operários das docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade, 1937-1938*. São Paulo/Santos: Hucitec/Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

2. *Idem*, p. 6.

Foi crucial reconstituir anteriormente as relações entre os "artistas" da construção civil e o sindicalismo de ação direta para revelar um dos meandros explicativos da constituição das bases históricas da "Barcelona brasileira". Não menos importante foi buscar desvendar as conexões entre o "pragmatismo sindical" de algumas categorias, especialmente a dos estivadores, e as configurações empresariais da indústria portuária de Santos. Cumpre agora estabelecer algumas correspondências 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 formação 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 XX, os estivadores foram os que manifestaram maior continuidade organizativa e mobilizatória entre o pós-Segunda Guerra e o golpe de 1964. Sobretudo a partir de meados dos anos 1950, eles buscaram desenvolver um movimento que articulasse diversas outras categorias dentro e fora da cidade.

As peculiares condições do mercado e do processo de trabalho na construção civil e na estiva foram importantes fatores na constituição do poder de ambas as categorias no movimento operário. No entanto, havia marcantes diferenças. Os "artistas" do setor de edificações procuravam seus elementos distintivos na qualificação profissional, na instrução e

até mesmo em seu modo de vestir. Esses atributos conferiam-lhes dignidade, orgulho e honra para que se autoproclamassem como vanguarda 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, como regra, com as "classes perigosas".

Todavia, 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 indústria da construção e poderosos desafios colocados pelos empregadores. Se o sonho libertário de uma sociedade de trabalhadores sem patrões era ou não uma utopia, esta não estava prestes a realizar-se como imaginavam militantes e trabalhadores. Vários estivadores, por sua vez, parecem não 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, reformistas e "beneméritos valentões" nos anos 1930. Mas coube, em grande parte, 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 de 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 por sua longevidade. Tais conquistas conferiram prestígio e poder aos fundadores do Centro dos Estivadores, os quais fizeram ingressar pela primeira vez no porto centenas de recém-chegados à cidade.

O fortalecimento do Centro assegurava também o controle dos trabalhadores pela direção da entidade. A aspiração no sentido de transformar a categoria em “operários sem patrões” esbarrava na “função patronal” do Centro, na medida em que não havia delimitações precisas entre os papéis dos contramestres, fiscais e diretores sindicais. Esta sobreposição de funções criava favoritismos e núcleos de seguidores fiéis que gravitavam em torno dos fundadores e “valentões” da estiva. Entretanto, o ressentimento e a revolta dos preteridos na “parede” também davam sustentação a outras lideranças que buscavam responder a tais descontentamentos e conferir maior equidade na distribuição das oportunidades de emprego. Não bastava eliminar os patrões se ao próprio sindicato cabia ampla margem de manobra na definição a

respeito de quem deveria trabalhar, por quanto tempo e em quais condições. Se lideranças do sindicato gozavam de prestígio e legitimidade entre parcelas da categoria, detinham também privilégios que tornavam seu poder profundamente instável ameaçado, degenerando em conflitos sangrentos. Assim, não faltaram trabalhadores que desejavam banir de sua agremiação "operários-patrões" em uma longa luta pela "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 Antoninho Navalhada, entre outros, e procuro concluir o que havia ficado incompleto na segunda parte deste trabalho: a luta para pacificar a estiva.

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 diariamente 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".*[3]

Imagem 21. Estivadores na "parede".

Fonte: Araquém Alcantara. *Santos.* São Paulo: Empresa das Artes, 1992, p. 33.

3. *Diário da Manhã,* 12 nov. 1932.

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".[4] Mas o maior motivo de descontentamento foi expresso em moção ao Departamento de Trabalho, assinada por 1.200 estivadores que, além de acusar Arthur 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*].[5]

Não foi possível identificar a orientação política desses grupos de oposição, mas na segunda metade de 1933 os advogados Gilberto Andrada e Silva e Raphael Sampaio Filho, "representantes em Santos de Miguel Costa",[6] mantiveram estreitas relações com o ex-presidente do sindicato, José Joaquim Santanna, deposto depois da Revolução de 1932. Segundo informantes do Departamento de Ordem Política e Social (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

4. *A Tribuna*, 15 nov. 1932; *Diário da Manhã*, 17 e 30 mar. 1933.

5. *Correio de São Paulo*, 5 jul. 1933.

6. Ofício para o Delegado de Ordem Social e Política. São Paulo, 11 set. 1933. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Prontuário nº 561, vol. 2.

colocar na diretoria do sindicato Joaquim Santanna e "outros comunistas", intervindo ainda como advogado nas eleições sindicais de novembro.[7] Entretanto, não há nenhuma evidência de que Santanna fosse de fato comunista, mas sim um ardoroso miguelista.

Todavia, 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 servirem aos 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 estabelecer estreitas relações com a polícia local contra lideranças e tendências mais radicais.[8]

A partir de meados de 1934, sob a orientação do partido de organizar grupos de oposição no interior dos "sindicatos ministerializados", teve início uma mais perceptível influência comunista na estiva. Com a formação da Aliança Nacional Libertadora (ANL), em 1935, os militantes do PCB empenharam-se em coordenar uma aproximação com as "correntes reformistas". Com essa nova orientação de unificação

7. Prontuário de Gilberto de Andrada e Silva. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, nº 2.543.

8. *A Tribuna*, 23 jun. 1934.

sindical, 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 de esse grupo contar com mais de 500 estivadores, sendo necessária a criação de um subnúcleo.[9] O número talvez seja exagerado, fazendo parte do característico triunfalismo aliancista da época. Foram apreendidos documentos que comprovavam a existência de ao menos 60 trabalhadores inscritos no "grupo profissional da ANL na estiva de Santos", todos processados pelo Tribunal de Segurança Nacional (TSN).[10] Mas seja como for, o número de estivadores inscritos na ANL não era 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; mas é indispensável salientar que tal atividade foi obra do grupo de oposição dos estivadores. A atual diretoria dos estivadores locais [...] é conservadora e simpática às autoridades."*[11] *[ênfase do original]*

A influência de comunistas e aliancistas na estiva aumentou de fato no decorrer de 1935, tornando-se patente nas eleições sindicais de novembro. Embora derrotados, sua chapa, "União

9. Prontuário de Gilberto de Andrada e Silva. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, nº 2.543.

10. Boletim de Informação 121, Prontuário do Sindicato Centro dos Estivadores de Santos, nº 2.594.

11. Ofício do Delegado Regional de Polícia de Santos ao Secretário de Segurança Pública de São Paulo, Prontuário da Aliança Nacional Libertadora de Santos, nº 4.420, 24 jan. 1936.

dos Estivadores", obteve expressivos mas insuficientes 359 votos contra 548 da "chapa oficial", novamente encabeçada por Agenor dos Santos.[12] 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".[13]

Podemos supor que os comunistas teriam chances de alcançar apoio mais amplo. A oposição dividiu-se e a outra chapa de oposição ("Profissional") obteve 124 votos. Além disso, era novembro, momento em que recrudesciam 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".[14] Mas logo depois da "Intentona Comunista", a repressão diminuiu as possibilidades de atuação dos militantes do PCB e da oposição ao Centro, que sofreu intervenção ministerial.

Antigos personagens e velhas práticas retornaram à 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

12. *Gazeta Popular*, 14 nov. 1935.

13. Prontuário de Elias Faustino da Silva. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, nº 4.327; *Gazeta Popular*, 9 nov. 1935.

14. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, Prontuário nº 561, vol. 8.

resumidos em pouco mais de um parágrafo. Agenor dos Santos permaneceu à frente do Centro até março de 1937, quando foi 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 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.[15] Voltava mais uma vez à direção do sindicato Agenor dos Santos, nela permanecendo 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 mil réis sofridos pelo Centro.[16]

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".[17] Estes foram acusados

15. Prontuário de Antônio André Carijo. DEOPS, nº 5.014; "Relatório do delegado regional de polícia". Santos, 20 set. 1938. Prontuário do Sindicato Centro dos Estivadores de Santos, nº 2.594; *A Tribuna*, 14 ago. 1938; *O Dia*, 22 set. 1938.

16. *A Tribuna*, 27 abr. 1941.

17. *A Tribuna*, 11 out. 1941.

em assembleia 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".[18] 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 os levava a se considerarem privilegiados.

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".[19] 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.[20]

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. Foi também o momento em que esse contexto desfavorável

18. Sindicato dos Estivadores de Santos, Ata da Assembleia Geral Extraordinária, 30 nov. 1941.

19. Anotações de um manuscrito do estivador Francisco Rodrigues Garcez, gentilmente fornecido ao autor.

20. Antonio André Carijo [réu], 1943. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Tribunal do Júri da Comarca, Juízo de Direito da Segunda Vara Criminal, nº 11.663, caixa 109.

se combinou com a reemergência de militantes comunistas que dariam continuidade às suas antigas bandeiras de uma justa distribuição dos serviços na estiva.

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".[21] Tratava-se de organizar a distribuição dos serviços na "parede" de acordo com o preceito de que "o trabalho caiba, equitativamente, a todos", conforme determinava o Decreto-Lei nº 2.032, de fevereiro de 1940.

Para eliminar o favoritismo na "parede", inibindo ainda a disputa pelos "serviços bons", o rodízio consistia em um sistema de revezamento de trabalho dividido em três categorias: "câmbio", "dobra" e "avançado". 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

21. Prontuário do Sindicato Centro dos Estivadores. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, nº 2.594.

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 dos contramestres. Na referida assembleia, 218 estivadores aprovaram essa medida “de pé e com uma salva de palmas”.[22] Era uma “data histórica” por instituir um mecanismo de melhor distribuição do trabalho. Entretanto, esta continuava sendo desrespeitada. Alguns estivadores enviaram um significativo abaixo-assinado à Delegacia do Trabalho Marítimo acusando o sindicato de não obedecer ao Decreto nº 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 que merecem ser citadas, o sistema de câmbio

> *“só serve para os que intercederam junto a vossa senhoria e aos afeiçoados 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*

22. *A Tribuna*, 25 jun. 1940; Sindicato dos Estivadores de Santos, Ata da Assembleia Geral Extraordinária, 30 maio 1940.

[...]; queriam o sistema de câmbio porque só assim poderiam ouvir dos não afeiçoados a implo-ração nos postos de engajamento de trabalho, e a revolta dos mais nervosos, que, se muitas vezes não se atracam fisicamente, faltam com respeito, com o decoro público, com palavrões obscenos. [...] Tudo isso imposto por uma minoria."[23] *[ênfases minhas]*

23. *A Tribuna*, 22 ago. 1940.

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.

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 nº 2.032, que instituiu o salário por produção. Tratava-se de uma reivindicação antiga dos estivadores, mas os termos do decreto criaram polêmica e muito 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, tachados 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, à custa de muito labor, só consegue ganhar uma cota”.[24]

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”. Havia ainda outro propósito: inutilizar 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”. 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”.[25] Os próprios trabalhadores ver-se-iam, então, na condição de se impor 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 os colocava na dependência do ritmo de trabalho ditado pelos ternos dos serviços.

24. *Gazeta de Notícias*, 22 out. 1940.

25. *Gazeta de Notícias*, 22 out. 1940.

Contudo, o Decreto nº 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 ele pudessem se locupletar. Assim, na avaliação sagaz 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".*[26]

26. *A Tribuna*, 12 dez. 1940.

Em outros termos, os representantes dos armadores perderiam o direito de escolher seus contramestres auxiliares. O cargo seria 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".[27] Em 1941, a reivindicação se estendeu aos contramestres gerais, mas a Delegacia do Trabalho Marítimo indeferiu o pedido por considerar que eles

27. Pronunciamento de Manuel Tiburcio em Assembleia Geral Extraordinária, 9 ago. 1942.

"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".[28]

Assim, os contramestres continuaram a ser escolhidos livremente pelas entidades estivadoras.

Apesar (e talvez por causa) da ausência desse amparo legal, aumentou a pressão contra os régulos dos empregadores em 1941, quando se abria uma nova fase no sindicato, depois que pressões contra o favoritismo reinante na "parede" levaram o presidente da Junta Governativa, Brasiliano Bezerra Cavalcante, a renunciar em junho de 1941.[29] 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.[30] 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". De fato, de 1941 a 1945, ocorreram na sede do sindicato cerca de 30 assembleias, na maioria das quais os estivadores discutiram intensamente os problemas relativos à distribuição igualitária dos serviços. Foi instituído finalmente o "câmbio" aos contramestres auxiliares e beneméritos fundadores do sindicato que, invocando critérios de antiguidade e o mérito "pelos bons serviços

28. *A Tribuna*, 20 dez. 1941.

29. *A Tribuna*, 15 jun. 1941.

30. Prontuário do Sindicato dos Portuários de Santos. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, nº 6.280, vol. 3.

prestados na ocasião da função deste sindicato", considera-vam que o "câmbio" não os atingia e tinham o direito de es-colher o porão que quisessem.[31]

Tal conquista foi com certeza o resultado de pressões coti-dianas dos trabalhadores na lida do cais. A Delegacia do Tra-balho Marítimo,

> *"tendo em vista as constantes reclamações de que o rodízio dos estivadores não está sendo cum-prido, não obstante reiteradas instruções dessa delegacia",*

determinou, então, que os contramestres auxiliares fossem escolhidos pelos contramestres gerais "dentro do rodízio".[32]

Outrossim, uma das mais importantes atuações do sindica-to 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 contra-mestres e chefes de estiva".*[33]

Nessa função destacou-se o comunista José Félix da Silva (Chuvisco), buscando "colocar ordem" na distribuição e exe-cução dos serviços e empenhando-se em limitar o poder dos contramestres. Coube a ele ainda a fama de enfrentar

31. Sindicato dos Estivadores de Santos, Ata da Assembleia Geral Extraordinária, 21 abr. 1945.

32. *A Tribuna*, 11 e 18 out. 1941.

33. Depoimento do estivador José Francisco de Souza no citado pro-cesso-crime contra Antonio An-dré Carijo.

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."*[34]

Nas gestões de Higino, portanto, foi implementado um controle sistemático do trabalho 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". Isso levou futuros comunistas, como Rodrigues Garcês e seu

34. Depoimento de Francisco Rodrigues Garcês, concedido ao autor em 14 de julho de 1998.

amigo Antônio Brito Lopes, a se empenharem nesse serviço, Assim, o Centro passaria a implementar uma prática mais afinada com o 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 mestre podia olhar para ele, não gostar dele, mas tinha que pegar a carteira dele [...]. Tudo isso nós criamos na estiva.”*[35]

As gestões de Higino podem ser caracterizadas como o início de um processo de “pacificação da estiva”, pois vimos que as disputas pelas oportunidades de emprego nos portos entre os trabalhadores avulsos eram um dos fundamentos de conflitos ruinosos dentro e fora da “parede”. Esse processo foi um dos fatores decisivos para a formação das 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.[36] 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 outros três estivadores.[37]

35. Depoimento de Francisco Rodrigues Garcês, concedido ao autor em 14 de julho de 1998.

36. 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. Conceição Martins (org.). *Memória sindical de Santos, 1930-1964*. Santos: Fundação Arquivo e Memória, 1997, p. 60; Prontuário do Sindicato dos Portuários de Santos. Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor DEOPS, nº 6.280.

37. Alcindo Gonçalves. *Lutas e sonhos: cultura política e hegemonia progressista em Santos (1945-1962)*. São Paulo/Santos: Editora da Unesp/Prefeitura Municipal de Santos, 1995, pp. 99-102.

Não cabe aqui analisar a marcante participação dos comunistas no porto de Santos entre 1945 e 1964.[38] 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.

38. Analisei em detalhes a sua atuação em Fernando Teixeira da Silva. *A carga e a culpa*, capítulos 3 a 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, lideradas durante 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 tornaram o principal grupo responsável pelo crescente radicalismo dos trabalhadores na cidade, com efeitos paradigmáticos no movimento operário em âmbito nacional. 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 presentes 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.[39]

39. Depoimento de Domingos Garcia concedido ao autor em 20 jun. 1990.

Duas conquistas tornaram-se célebres por terem golpeado duramente tais esquemas. Em 1955, foi instituída a "roda grande" ou "rodízio geral". Até essa data, o estivador apresentava-se 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 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 equitativa do trabalho. Além disso, para se evitar o favorecimento de pequenos grupos, fiscais e contramestres "corriam o porto" em sentido contrário ao das turmas, de modo que a 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.[40]

Mas o passo decisivo para democratizar o trabalho de estiva foi dado em 1956, quando o Senado aprovou a lei que instituía o rodízio também aos contramestres gerais. Os represen-

40. Depoimento de Domingos Garcia.

tantes 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 igualmente oferecida a todos a oportunidade de maior remuneração que o cargo lhes oferecia.[41] Esta 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. Vale ressaltar 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

41. Segundo Garcia, tratava-se de uma reivindicação lançada por um grupo de estivadores santistas, no Congresso Nacional dos Estivadores, realizado no Rio de Janeiro, em 1954. Desde a gestão de Higino, a categoria vinha lutando para implementar esta medida, fortemente combatida por Manoel Cabeças.

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 gestões de Manoel Cabeças procuraram desrespeitá-lo, levando a oposição a insistir na institucionalização e no reconhecimento legal desse sistema.[42] 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.[43] 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. Já a conquista do rodízio dos contramestres gerais encontrou desafios ainda maiores, pois tanto eles quanto as entidades estivadoras pretendiam derrubar a lei que instituía um "novo monopólio a favor do sindicato".[44] 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

42. Depoimento de Domingos Garcia.

43. *A Tribuna*, 26 maio 1953.

44. 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. Ingrid Sarti. *O porto vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981, pp. 51-52.

critérios de experiência no trabalho e "boa conduta", o que implicava, entre outras coisas, respeito aos colegas, controle do alcoolismo e garantia de "bom desempenho" no trabalho.[45] 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 implícito o "direito" operário de recusa à execução de um serviço organizado fora das regras convencionadas, tornando comum a paralisação ou o atraso na execução do trabalho.

Entretanto, se a fiscalização sindical era contratualmente reconhecida, 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".*[46]

45. 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.

46. *Diário da Manhã*, 26 abr. 1933.

Contudo, as arbitragens do Ministério do Trabalho podiam demandar muito tempo e revelar-se contraproducentes para os interesses de 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. Todavia, a insuficiência de tempo e árbitros para resolver grande número de "pequenas causas" fazia do comitê 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 estabelecidas, sem que fossem penalizados com a perda da matrícula, podendo assim deixar um serviço para ingressar em outra "parede".[47]

Se, em Santos, os estivadores não chegaram a desfrutar de tal poder contratualmente instituído, não pareciam, porém, 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.

47. Herb Mills and David Wellman. "Contraccually Sanctioned Job Actions and Workers' Control: the Case of San Francisco Longshoremen". *Labor History*, 28, 1987, p. 182.

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, dirigiu-se 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 oito 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; ao regressar, não deram continuidade

ao trabalho até que o material de proteção lhes fosse fornecido, o que degenerou na violência física entre Chuvisco e Soveral.[48]

Aos empregadores interessava evitar pequenas paralisações como essa por meio de um contrato coletivo de trabalho válido para toda a estiva. Ficariam, assim, livres da 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 violar 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 autoestima. Era também um ingrediente fundamental para o operário se tornar um "bom trabalhador do sindicato". Os próprios estivadores exigiam de seus companheiros que as tarefas fossem executadas corretamente, criando um senso de comunidade, traduzido no lema "faça a coisa certa para poder estar entre seus próprios companheiros". Se as condições de trabalho fossem 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 Herb Mills e David Wellman, um homem que levasse para o navio sua medida de energia, qualificação,

48. José Félix da Silva [réu], 1944. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Tribunal do Júri da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Segunda Vara Criminal, nº 14.141, maço 51.

experiência, robustez e engenhosidade estaria expressando seu senso de fraternidade e comunidade com seus companheiros. A razão disto 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 se transformar em criativa experiência ética.[49] Em síntese, os ternos de estiva podem ser definidos como "pequenas sociedades cooperativas".[50]

O contato social originado pelo trabalho realizado em ternos implicava familiaridade, intimidade, táticas de sobrevivência, formas secretas de resistência coletiva, mas também em redes de expectativas em relação aos próprios colegas: preservação do emprego, vida familiar, alcoolismo etc. Neste sentido, "além do envolvimento, os colegas são os maiores censores".[51] O estivador Manoel Gaspar Cannas foi muitas vezes "tirado na parede" por seu amigo e contramestre José Pedro Brito, mas como seus colegas reclamavam que Cannas "ultimamente dá-se ao vício da embriaguez", Brito deixou de escalá-lo e passou a ser perseguido e agredido pelo estivador.[52]

49. Herb Mills e David Wellman. "Contraccually Sanctioned Job Actions and Workers' Control".

50. Stanley Aronowitz. "Introdução". *In:* William DiFazio. *Longshoremen, Community and Resistance on the Brooklyn Waterfront*. South Hadley, 1985, p. XVI.

51. Depoimento de Júlio Blanco ao autor, *apud* Fernando Teixeira da Silva. *A carga e a culpa*, p. 28.

52. Manoel Gaspar Cannas [réu], 1935. Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos, Tribunal do Júri da Comarca de Santos, Juízo de Direito da Segunda Vara Criminal, caixa R-3.

Imagem 22. O cais do Porto de Santos, 1939.

Fonte: Sophia Pretzel Waldheim. Vista atual do cais do porto, 1939. Fundação Arquivo em Memória de Santos, Acervo Iconográfico, Porto. Disponível em: https://www.fundasantos.org.br/galeria/main.php?g2_itemId=771. Acesso em: 02/01/2025.

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. 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 as penalidades "um abuso que deve cessar imediatamente".[53] Tais sanções serviam 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.

53. *O Diário*, 12 out. 1939.

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 prevalentes desde o momento em que os serviços tiveram início, as dificuldades encontradas e 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.[54]

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.

54. Herb Mills e David Wellman. "Contraccually Sanctioned Job Actions and Workers' Control", pp. 178-181. No processo movido contra Chuvisco, aparecem referências de como ele havia procedido antes de "atracar-se" com Soveral, informando-se com os envolvidos no caso.

TRISTE FIM DE ANTONINHO NAVALHADA

Em 1959, encontramos pela última vez 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 tentara matá-lo 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 contra-mestre, retirava-se e no dia seguinte ia receber a paga de um trabalho que não fez. Os outros tra-balhavam 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 só-cio 'número 1'."*[55] *[ênfase minha]*

Se a violência "por questões de serviço" não foi eliminada, por outro lado o motivo da "rixa" é indicativo das transfor-mações pelas quais passou o poder de mando na estiva. Tais transformações, com efeito, foram uma experiência da qual participaram ativamente os militantes comunistas.

55. *O Diário*, 25 e 26 dez. 1959.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Observamos na Introdução deste livro que as escolhas dos recortes cronológicos e temáticos de diversos estudos se prendem, entre outros aspectos, à questão 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. Tal problemática tem sido exaustivamente abordada pela dualidade autonomia-heteronomia de classe, fincando em grande medida as balizas cronológicas dos estudos.

Entre várias abordagens desde os anos 1970, vingou a tese sobre a subordinação dos trabalhadores às orientações político-ideológicas da esquerda, inaugurando a "teoria do cupulismo".[1] Nos "anos populistas", os comunistas teriam instrumentalizado os sindicatos com o objetivo de "politizar" o movimento operário. Em outros termos, os militantes do partido teriam optado por uma ação no interior da estrutura sindical, reforçando-a na medida em que levaria os trabalhadores a agir no quadro dos marcos institucionais. As reivindicações "econômicas" e os problemas vividos nos locais de trabalho estariam submetidos a "objetivos políticos". Tal "politização" atrelaria o movimento operário ao Estado em detrimento da sólida organização da sociedade civil, afastando as entidades de cúpula das bases operárias.

1. Fiz uma análise mais sistemática dessa interpretação em Fernando Teixeira da Silva. "Direitos, política e trabalho no porto de Santos". *In:* Alexandre Fortes *et al. Na luta por direitos. Estudos recentes em história social do trabalho*. Campinas: Editora da Unicamp, 1999, pp. 51-86.

O resultado disto seria a subordinação dos trabalhadores ao populismo, o que teria facilitado a derrota das correntes nacionalistas em 1964.[2]

No entanto, a partir de meados dos anos 1980, uma crescente produção acadêmica passou a reavaliar esse conjunto de pressupostos, colocando em outros termos os temas da democracia, da cidadania e da participação política dos trabalhadores. Um dos objetivos de vários estudos é romper com as análises para as quais a atuação "correta" dos trabalhadores dependeria basicamente das avaliações e opções políticas de suas lideranças.[3]

Outras abordagens operam com a cisão bases/lideranças. É o caso dos trabalhos de Joel Wolfe.[4] A fim de recuperar as "origens históricas do novo sindicalismo", Wolfe reavaliou o papel dos sindicatos e de "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. Seu estudo não se limita a conjunturas históricas muito reduzidas no tempo, 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. O movimento operário, em sua avaliação, não aparece como simples resultado da ação de sindicatos e "minorias militantes"

2. Esta análise aqui brevemente esboçada teve como seu principal formulador o sociólogo Francisco Weffort. Cf. *Sindicato e política*. Tese de livre-docência. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1972; *Idem.* "Democracia e movimento operário: algumas questões para a história do período (1945-1964)". *Revista de Cultura Contemporânea*, 1978, pp. 15-25.

3. Podemos enumerar os seguintes estudos que vêm questionando a "teoria do cupulismo", com base em exaustivo aporte empírico: Hélio da Costa. *Em busca da memória: comissão de fábrica, partido e sindicato no pós-guerra*. São Paulo: Scritta, 1995; Fernado Teixeira da Silva. *A carga e a culpa. Os operários das docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade, 1937-68*. São Paulo/Santos: Hucitec/Prefeitura Municipal de Santos, 1995; John French. *O ABC dos operários: conflitos e alianças de classe em São Paulo, 1900-1950*. São Paulo/São Caetano do Sul: Hucitec/Prefeitura Municipal de São Caetano do Sul, 1995; Jorge Ferreira (org.). *O populismo e sua história: debate e crítica*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001; Alexandre Fortes. "Revendo a legalização dos sindicatos: metalúrgicos de Porto Alegre (1931-1945)". *In:* Alexandre Fortes *et al. Na luta por direitos Estudos recentes em história social do trabalho*. Campinas: Editora da Unicamp, 1999, pp. 21-49; Antônio Luigi Negro. "A 'via willyana'. Industrialização e trabalhadores do setor automobilístico". *Tempo*, 7, jul. 1999, pp.71-97; Paulo Fontes. *Trabalhadores e cidadãos - Nitro Química: a fábrica e as lutas operarias nos anos 50*. São Paulo: AnnaBlume/Sindicato dos Trabalhadores

masculinas. Sua investigação revela persistente organização operária baseada em eficientes comissões de fábrica, muitas delas constituídas, sobretudo, por mulheres da indústria têxtil. Seu estudo desfaz ainda a interpretação de que, antes de 1978, tais comissões teriam tido existência espasmódica e estavam fadadas ao fracasso. Ao contrário, essas organizações foram mais duradouras do que se poderia considerar, sobrevivendo muitas vezes à repressão e à intervenção estatal.[5]

Wolfe, contudo, acentua a tese sobre a distância radical entre sindicatos e comissões de fábrica. Ao contrário destas, as organizações sindicais não teriam representado os principais interesses dos trabalhadores. Na Primeira República, teria havido o afastamento entre lideranças anarquistas e a grande massa de operários em razão do radical anticlericalismo libertário de militantes oriundos de ofícios qualificados, da defesa de um programa revolucionário e da crítica à presença de mulheres nas fábricas. A intervenção estatal nas relações de trabalho no pós-1930 daria continuidade à fissura entre bases e lideranças (fortalecendo a visão conservadora sobre o papel das mulheres na sociedade) e sustentaria dirigentes dos sindicatos oficiais ("pelegos"). Nas décadas de 1920 e 1930, a plataforma revolucionária e anti-imperialista do PCB também radicalizaria o distanciamento entre líderes e trabalhadores.

Químicos e Plásticos de São Paulo, 1997; Marco Aurélio Santana. *Partido e militância sindical. A atuação comunista no Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro (1947-1964)*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1992; *Idem.* "Política e história em disputa: o 'novo sindicalismo' e a ideia da ruptura com o passado". *In:* Iram Jácome Rodrigues (org.). *O novo sindicalismo: vinte anos depois*. Petrópolis: Vozes, 1999, pp. 9-31; José Ricardo Ramalho. *Estado Patrão e luta operária: o caso FNM*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989; Marcelo Badaró Mattos. *Novos e velhos sindicalismos. Rio de Janeiro (1955-1988)*. Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 1998; Elina G. Pessanha. "De operários navais a metalúrgicos". *In:* Alice R. Abreu e Elina G. Pessanha (orgs.). *O trabalhador carioca*. Rio de Janeiro: JC, 1994.

4. Joel Wolfe. *Working Women, Working Men. São Paulo and Rise of Brazils 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*, 14 n. 27, 1994, pp. 27-60. A ênfase conferida aqui ao seu trabalho se justifica pelo fato de que ele permite um diálogo com o presente estudo nessas considerações finais. A análise que se segue sobre os pressupostos do autor encontra-se também em Fernando Teixeira da Silva e Hélio da Costa. "Trabalhadores urbanos e populismo: um balanço dos estudos recentes". *In:* Jorge Ferreira (org.). *O populismo e sua história: debate e crítica*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

O autor não desconsidera que, em certas conjunturas, operários e dirigentes sindicais se aproximaram e lutaram lado a lado, desempenhando papel relevante no desenvolvimento de vários movimentos. Contudo, Wolfe afirma reiteradamente que havia uma constante inabilidade dos sindicatos 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.[6] Em síntese, as direções sindicais teriam instrumentalizado as organizações de classe para fins revolucionários, cooptativos ou particularistas. Já as comissões de base teriam representado os "verdadeiros interesses dos trabalhadores": luta por melhores condições de vida e trabalho e contra a racionalização da produção, ruptura com as representações sociais em torno das questões de gênero, diluição da retórica estatal de colaboração de classe, ceticismo quanto às promessas varguistas e resistência ao sindicalismo oficial, tornando-o impopular entre os trabalhadores.

Entretanto, as fissuras entre líderes sindicais e bases são, em muitos casos, mais deduções de pressupostos do autor do que claramente demonstradas pelas evidências.[7] Ainda que tenha pesquisado a trajetória de trabalhadores de dois ramos industriais significativos, Wolfe generaliza suas

5. Para um estudo exaustivo a esse respeito, particularmente entre as décadas de 1940 e 1960, cf. Antonio Luigi Negro. *Linhas de montagem. O industrialismo nacional-desenvolvimentista e a sindicalização dos trabalhadores (1945-1978)*. São Paulo: Boitempo, 2001.

6. A institucionalização das comissões de fábricas, transformadas em comissões de sindicatos, teria se iniciado no início dos anos 1950, quando "pelegos moderados", "reformistas" e jovens militantes do PCB reconheceram a importância da atuação dos líderes de bases nas estruturas formais dos sindicatos. A democracia interna das comissões de fábrica criaria um movimento sindical democrático, de modo que a "greve dos 300 mil", de 1953, seria o coroamento de uma longa tradição de organização operária de base desde 1917.

7. Cf. Oliver Dinius. Resenha de "Working Women, Working Men". *História Social*, 3, 1996, p. 222.

evidências e conclusões para o movimento operário como um todo, abstraindo interpretações de um conjunto de dados muito concretos com suposta validade e perspectiva nacionais. Tais premissas fazem com que as comissões de fábrica se apresentem em um movimento linear até atingir seu cume no "novo sindicalismo". Se análises do final dos anos 1970 acentuavam as descontinuidades e tratavam o período de 1930 a 1964 como um longo 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.

A HISTÓRIA DOS TRABALHADORES DE SANTOS NO ENTREGUERRAS: UMA SÍNTESE

Não pretendo generalizar 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 o equívoco de que as propostas e as atividades

dos dirigentes sindicais foram, invariavelmente, elementos exteriores e, muitas vezes, contrários à classe trabalhadora em geral.

Busquei mostrar 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. Não deixaram, na prática, de 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.[8] 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 à *closed shop*, quando esta 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

8. Estas evidências, porém, não podem ser generalizadas, uma vez que, na Primeira República, ou ao menos até o final dos anos 1910, os operários qualificados tendiam a se organizar em sindicatos de ofícios, os quais eram mais propensos à ação de minorias militantes do que a um sindicalismo de massa. Cf. Claudio Batalha. *O movimento operário na Primeira República*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

seja, no momento em que engenheiros e grandes construtores tornavam vitoriosos seus propósitos antissindicais iniciados na conjuntura da Primeira Guerra Mundial.

Não resta dúvida de que as querelas ideológicas entre anarquistas e sindicalistas revolucionários tiveram efeitos desagregadores na hegemonia desfrutada pela FOLS (Federação Operária Local de Santos) no pré-guerra. Todavia, verificamos também que nenhuma corrente "sectária" dos libertários chegou a exercer uma prática antissindicalista 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 suposto projeto revolucionário que, em detrimento das necessidades prementes e imediatas da classe trabalhadora, teria jogado todas as 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 apontei 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 system*), alterações na organização e no funcionamento da indústria da construção,

fortalecimento do sindicalismo reformista, ampliação da linguagem jurídica sobre a necessidade de leis e instituições que amparassem os direitos da classe operária.

Não se trata 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". Tal interpretação visa demonstrar que o "caráter incompleto" da ideologia libertária 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.[9] 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.[10]

O que pretendi demonstrar 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. Isto nada tem a ver com supostos e irremediáveis descompassos 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 de Santos (CDS) manifestaram apoio a

9. Boris Fausto. *Trabalho urbano e conflito social, 1890-1920*. 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. Angela de Castro Gomes. *Burguesia e trabalho. Política e legislação social no Brasil (1917-1937)*. Rio de Janeiro: Campus, 1979. Sobre essa questão, cf. ainda Kazumi Munakata. "Compromisso de Estado", *Revista Brasileira de História*, 4 n. 7, mar. 1984, pp. 58-71.

10. Para uma crítica a essa "cobrança", cf. Michael M. Hall e Paulo Sergio Pinheiro. "Alargando a história da classe operária: organização, lutas e controle". *Coleção Remate de Males*, 5 fev. 1985, pp. 95-119.

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.

Porém, essas 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. Ademais, 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 "pelegas" que teriam como objetivo principal instrumentalizar os sindicatos para fins exclusivamente privados, patronais, "oficialistas" ou escusos. Sindicatos dominados pelos reformistas, 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 problema não se limitava a questões de ordem ideológica, mas a radicais transformações pelas quais passava o ramo de atividades, colocando para os trabalhadores e seu sindicato a possibilidade de tri-

lharem o caminho da negociação, em especial com a fração mais frágil dos empresários do setor. De maneira muito semelhante comportou-se o sindicato dos estivadores em meados da década de 1920, quando optou por um sindicalismo bastante pragmático. Ao colaborar com os armadores e seus representantes, que vinham oferecendo os serviços de estiva, o sindicato pretendia bloquear também os passos largos da gigante Companhia Docas em seus intentos de exercer o controle da totalidade das operações de carga e descarga no porto. O sindicato dos trabalhadores em café entabulou reiteradas negociações com os patrões, firmemente entrincheirados na Associação Comercial de Santos (ACS). 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 diretoria colaboracionista anterior, colocando por algum tempo a categoria na órbita do Partido Comunista.

Porém, de um modo geral, as comissões de trabalhadores não eram o simples resultado da confrontação com as organizações sindicais e suas direções, mas o embrião de sindicatos ou de sua reaparição, depois de um período de sufocamento imposto ao movimento operário pela polícia e pelos patrões. 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 reformistas, 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, não deixaram, porém, de fazer referência às injustiças e aos males atribuídos a ele, tais como exploração, desrespeito aos direitos operários e violência contra trabalhadores. Sua crítica moral ao capitalismo enfatizava o caráter digno, honrado e respeitável da atividade produtiva, sem descurar 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.[11] 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.[12] 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 reformista.

Este último 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 reavaliada. Claudio Batalha mostrou o equívoco desta conclusão em relação ao Rio de Janeiro.[13] No que se refere a Santos, o movimento operário tem sido muito mencionado, mas ainda pouco pesquisado, sobretudo no período abarcado por este trabalho. Persiste a imagem de uma cidade em que a classe operária teria traçado uma trajetória política e organizativa radical por haver adotado, de um modo geral e por muito tempo, ideologias de férreo combate ao capitalismo.

11. *Gazeta do Povo*, 10 jan. 1921.

12. Cf. Claudio Batalha. *Le syndicalisme 'amarelo' à Rio de Janeiro (1906-1930)*. Tese de doutorado. Paris: Université de Paris 1, 1986, vol. 2, capítulo 8.

13. *Idem, ibidem.*

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, há registros de ter 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 junto ao Ministério do Trabalho, conforme pretende Ricardo Antunes.[14] 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 reformistas, como também as que primeiro aceitaram a oficialização de seus sindicatos e louvaram "a brisa suave da liberdade trazida pela revolução de 1930".[15] Note-se ainda que não identifiquei 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 uma 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, tais recursos não foram o único fundamento de seu poder. Para manter legitimidade entre amplas parcelas de trabalhadores, tiveram que lutar ferreamente para

14. Cf. Ricardo Antunes. *Classe operária, sindicatos e partido no Brasil: da Revolução de 30 até a Aliança Nacional Libertadora*. São Paulo: Cortez, 1982, pp. 82-115; Braz José de Araújo. *Operários em luta: metalúrgicos da Baixada Santista (1933-1983)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985, p. 52.

15. O primeiro trabalho a analisar com clareza e empenho empírico o processo de oficialização dos sindicatos santistas foi o de Ângela Maria Carneiro Araújo. *Construindo o consentimento: corporativismo e trabalhadores no Brasil dos anos 30*. Tese de doutorado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1994.

neutralizar por completo a política monopolista do "polvo" (CDS). Alcançada a *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 relações cotidianas 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", particularmente em razão da influência dos "valentões da estiva", que exerciam um poder no sindicato capaz de dividir a categoria segundo critérios pessoalistas em meio a um mercado de trabalho bastante disputado. Para eliminar a política excludente de favoritismos e enfraquecer as bases sociais de grupos que se firmavam no sindicato através da intimidação e de valores incrustados em um determinado *éthos* do trabalho masculino, foi fundamental a atuação dos comunistas na estiva de Santos. Com o objetivo de compreender sua integração no seio da categoria, foi necessário reconstituir aqui seu "encontro" com importantes valores presentes na cultura do trabalho dos estivadores, da qual eram parte os comunistas. O que pretendi concluir é que essa crescente influência dos militantes do PCB em um setor que, durante muito tempo, lhes foi refratário, não resultou pura e simplesmente 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 buscaram levantar a bandeira dos direitos dos trabalhadores para alcançar legitimidade entre eles. No entanto, encontraram muitas dificuldades: intransigência da plataforma de frente única, radicalismo isolacionista, enraizamento dos reformistas 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.

A influência gradativa do PCB entre os estivadores, em particular, evidencia também um enraizamento de seus militantes nas bases da categoria. Tal vinculação só se fortaleceu 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 operários que sofriam contínua discriminação na dura parede de cada dia. Deparamo-nos ao longo deste trabalho 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, houve esforços por parte de muitos trabalhadores para mitigar a violência e estabelecer uma microssociedade política, fundamentada em critérios contratuais de convivência no mundo do trabalho. Mas estes 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 dos conflitos, foram-se fortalecendo práticas integrativas e criadoras das 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 regência dos militantes do PCB. 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. Sobreviveu ao regime militar e aos ventos liberais que, a todo transe, pretendem "desregulamentar" o setor sob o argumento de que no mundo

capitalista não passa de corporativo populismo sustentar a antiga organização de uma categoria que insistia em “viver sem patrões”.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

LISTA DE ABREVIATURAS

ACS - Associação Comercial de Santos

ANL - Aliança Nacional Libertadora

BOC - Bloco Operário e Camponês

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

CES - Centro dos Estivadores de Santos

CGT - Confederação Geral do Trabalho

CI - Centro Internacional

CUT - Companhia União de Transportes

DEOPS - Departamento de Ordem Política e Social

FOLS - Federação Operária Local de Santos

FOSP - Federação Operária de São Paulo

FSS - Federação Sindical de Santos

FUB - Frente Única Brasileira

FUS - Federação Única Sindical

FUSPS - Frente Única Sindical e Popular de Santos

JC - Juventude Comunista

PRM - Partido Republicano Municipal

SBCV - Sociedade Beneficente dos Condutores de Veículos

SPR - São Paulo Railway

STC - Sociedade dos Trabalhadores em Café

UAOA - União de Artes, Ofícios e Anexos

UC - União dos Carroceiros

UOE - União dos Operários Estivadores

USP - União Sindical Proletária

FONTES

Fontes manuscritas

ATAS SINDICAIS

Atas das assembleias gerais ordinárias e extraordinárias do Sindicato dos Estivadores de Santos (1939-1945).

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 Nacional da Torre do Tombo-Lisboa

Secretaria do Interior. Secretaria Geral. Correspondência do Presidente do Ministério e Ministro do Interior ao Ministro das Colônias, maço 570, caixa 81, 24 out. 1919.

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).

ENTREVISTAS

Antônio Brito Lopes (ex-estivador), 14 jul. 1998.

Cândido Pereira (ex-feitor da Companhia Docas de Santos), 28 jun. 1990.

Domingos Garcia (ex-presidente do Sindicato dos Estivadores de Santos), 20 jun. 1990.

Francisco Rodrigues Garcez (ex-estivador), 14 jul. 1998.

Leonardo Roitmann (ex-portuário da administração da Companhia Docas de Santos). Entrevista concedida ao Centro de Memória Sindical de São Paulo, 30 ago. 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, 17 maio 1990.

INFORMAÇÕES DIPLOMÁTICAS

Ministerio de Estado e Trabajo - Madri, Arquivo General de la Administración

Inspeccion General de Emigracion, Estatística de españoles residentes en Santos, 10 fev. 1928, pasta Assuntos Varios, 129.

Arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal - Lisboa

"Anarquistas portugueses e de outras nacionalidades expulsos do Brasil", piso 3, armário 12, maço 50.

Anúplio Lemos. Relatório anual do consulado de Santos referente a 1934. Santos, 1935.

"Listas de indivíduos a quem não podem ser concedidos passaportes ou vistos", piso 2, armário 12, maço 49.

"Arquivo da Embaixada de Portugal no Rio de Janeiro", 1908, maço 47. Augusto Borges dos Santos. Relatório consular referente ao ano de 1924. Santos, 1925.

_____. Relatório consular referente ao ano de 1925. Santos, 10 mar. 1926.

_____. Relatório consular referente ao ano de 1921. Santos, 1928.

_____. Relatório consular referente ao ano de 1928. Santos, 1929.

"Colônias Portuguesas no Estrangeiro". Santos, 1934.
Inquérito Consular, piso 3, armário 11, maço 468.

"Comunismo e relações da União Soviética com diversos países", piso 3, armário 10, maço 18.

"Condecorações portuguesas a brasileiros", piso 3, armário 29, maço 38.

"Emigração para a América do Sul", piso 3, armário 19, maço 79.

"Legação do Rio de Janeiro", caixa 233 (1920-1928).

"Portugueses expulsos do Brasil", piso 3, armário 12, maço 110.

"Portugueses expulsos do Brasil por indesejáveis", piso 3, armário 7, maço 106.

"Questões resultantes do movimento revolucionário brasileiro de 1930", piso 3, armário 15, maço 15.

"Socorros e repatriações. Consulado de Santos", piso 3, armário 14, maço 26.

National Archives II - Washington, D.C.

GOFORTH, Herndon W. Labor difficulties on the wharves at Santos, Brazil, 18 jan. 1924, State Department.

Records relating to international affairs of Brazil, 1910-1929. Report of the economic and financial conditions in Brazil, by Mr. E. Hambloch, out. 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 7/1/303.

PROCESSOS CRIMINAIS

Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos

Juízo de Direito da Primeira Vara Criminal

Antonio André Carijo [réu], 1926, caixa 132, n. 1.617.

Antonio André Carijo [réu], 1931, caixa 208, n. 2.587.

Antônio de Oliveira Mainarte e José Joaquim Alves [réus], 1919, caixa 30, n. 410.

Antonio Rodrigues Julião, Antonio Ribeiro, Guilherme Luz, José Augusto do Amaral, Jacynto Amado Alves, Abel Cardoso e Manuel Antonio Pereira [réus], 1921, caixa 60, n. 602.

Genaro Barros, Abel Moraes e Manoel Perdigão [réus], 1916, caixa 30, n. 195.

João Batista Paulo [réu], 1919, caixa 39, n. 390.

José da Silva, Antônio do Carmo e Augusto Duarte [réus], 1917, caixa 30, n. 303.

José Honório da Silva [réu], 1932, caixa 217, n. 2.689.

Manoel Gaspar Cannas, Manoel Mazzini Baptista e Firmino José de Freitas [réus], 1926, caixa 124, n. 1.511.

Manoel Vianna [réu], 1934, caixa M-2.

Manuel Campos, José Joaquim Alves, Miguel de Souza, Santiago Monteiro e Antônio Braga [réus], 1919, caixa 42, n. 4.123.

Juízo de Direito da Segunda Vara Criminal

Antonio André Carijo e Manoel Lourenço Gomes, 1930, caixa P-1/1933.

Antonio André Carijo, 1943, caixa 109, n. 11.663.

José Félix da Silva, 1944, caixa 51, n. 14.141.

Manoel Gaspar Cannas, 1935, caixa R-3.

PROCESSOS DE EXPULSÃO DE ESTRANGEIROS

Arquivo Nacional

Abílio Cabral e João José Rodrigues, 1919, IJJ7/139.

Adolpho Antas, José Alves, Manoel Campos, Joaquim M. Pinto, Antonio Luiz Ramos e Manuel Fernandes, 1913, IJJ7/160.

Antonio Rodrigues Julião, 1920, IJJ7/139.

José Fernandes Alvarez, Manoel Esteves Fernandes, Bernardino do Valle, Luiz Gonzaga Madureira, João Perdigão, 1928, IJJ7/ l 67.

Manoel Campos, 1920, IJJ7/168.

Manoel dos Santos, 1919, IJJ7/ 145.

Manuel Perdigão e Francisco Ferreira, 1919, IJJ7/146.

Miguel Garrido, 1919, IJJ7/145.

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 n. 1.284/PSE.

Bernardino José Marques do Valle, processo n. 3.702/PSE.

José Marques de Mello, processo n. 1.359/PSE.

José Rosa da Silva, processo n. 455-A/PSE.

Júlio Cesar Leitão, 1932, processo n. 460/SPS.

Júlio Cesar Leitão, 1932, processo n. 322/SPS.Z

Júlio Cesar Leitão, 1932, processo n. 4.960/PSE.

Manuel Simões dos Santos e outros, processo n. 3.151/PSE.

PRONTUÁRIOS DO DEPARTAMENTO 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.

Leôncio 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, vol. 3, n. 6.280.

Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil de Santos, n. 316.

Fontes Impressas

DADOS ESTATÍSTICOS E CENSITÁRIOS

Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, Diretoria Geral de Estatística, Recenseamento do Brasil realizado em 1 de setembro de 1920, vol. IV, População.

Fundação IBGE, Censo Demográfico de 1940.

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

JORNAIS

Grande imprensa

Arquivo do Estado de São Paulo

O Estado de S. Paulo, 1919-1920.

Biblioteca Nacional de Lisboa

O Século (Lisboa), 1908, 1919-1920, 1927-1928.

Biblioteca da Sociedade Humanitária dos Empregados do Comércio

Comércio de Santos, 1920-1921, 1923-1928.

Correio de Santos, 1932, 1936.

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), 1920, 1921, 1932-1934.

Praça de Santos, 1927-1932.

A Tarde (Santos), 1917.

Hemeroteca Municipal de Santos

A Tribuna (Santos), 1915-1920, 1923-1926, 1930-1935, 1938, 1940-1941, 1980.

Imprensa Operária

Arquivo Edgard Leuenroth

A Plebe (São Paulo), 1917, 1920-1921, 1923-1924, 1934-1935.

Vida Nova (Santos), 1922.

Hoje (São Paulo), 1945-1946.

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.

LEGISLAÇÃO

BRASIL. Departamento Nacional de Portos e Navegação. Legislação portuária. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1934.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Lei n. 675, de 28 de junho de 1922, aprova o Código de Construções do Município. Santos, 1924.

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.

RODRIGUES, Edgar. "La cuestion social em el Brasil". *Voluntad,* 14, abr. 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.

OBRAS LITERÁRIAS

AMADO, Jorge. *Os subterrâneos da liberdade 2: agonia da noite*. São Paulo: Círculo do Livro, s. d.

LEAL, Alberto. *Cais de Santos: romance.* Rio de Janeiro: Cooperativa Cultural Guanabara, 1939.

PRATA, Ranulpho. *Navios iluminados.* São Paulo: Scritta, 1996.

RELATÓRIOS, PARECERES, PROJETOS, BOLETINS, ENSAIOS DE ÉPOCA ETC.

Arquivo Edgard Leuenroth - UNICAMP

PEREIRA, Armando de Arruda. *Construindo quartéis para o Exército*. São Paulo: Gráfica Paulista, 1930.

Biblioteca do Instituto de Filosofia, História e Ciências Humanas da UNICAMP

IDORT. Revista de Organização Científica, VXI n. 183, mar. 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 ago. 1934.

_____. Parecer E. C. 35 09 da Companhia Docas de Santos ao ministro do Trabalho Agamenon Magalhães. Rio de Janeiro, 29 ago. 1934.

_____. Supremo Tribunal Federal. "Apelação cível 3.763". *In: Memorial da Companhia Docas de Santos*. Rio de Janeiro: Tipografia Jornal do Comércio, 1920.

_____. Tribunal Superior do Trabalho. Processo TST, n. 2.527-48. *Diário da Justiça*, 21 jul. 1948.

CÂMARA DOS DEPUTADOS DO BRASIL. Comissão Parlamentar de Inquérito sobre o porto de Santos. Rio de Janeiro, 1947.

COMPANHIA DOCAS DE SANTOS. *Relatório apresentado pela diretoria em assembleia geral ordinária de 18 de abril de 1912*. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1912.

_____. *Relatório apresentado pela diretoria em assembleia geral ordinária de 30 de abril de 1915*. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1915.

_____. *Relatório apresentado pela diretoria em assembleia geral ordinária de 29 de abril de 1916*. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1916.

_____. *Relatório apresentado pela diretoria em assembleia geral ordinária, de 30 de abril de 1918*. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1918.

COMPANHIA DOCAS DE SANTOS. *Relatório apresentado pela diretoria em assembleia geral ordinária de 30 de abril de 1921*.
Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1921.

_____ . *Relatório apresentado à assembleia geral ordinária de 30 de abril de 1929 pela diretoria*. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1929.

_____ . *Relatório apresentado à assembleia geral ordinária de 30 de abril de 1935 pela diretoria*. Rio de Janeiro: Tipografia Jornal do Comércio, 1935.

Biblioteca Nacional de Lisboa

Boletim da Câmara Portuguesa de Comércio de São Paulo, 6, jul. 1916.

Portugal, Comissariado Geral dos Serviços de Emigração. *Boletim de Emigração e Ministério do Interior*. Lisboa, 1, Ano I, out.-dez. 1919.

TELLES, Moacir. *A emigração portuguesa para o Brasil*.
Lisboa: Livraria Ventura Abrantes, 1913.

Biblioteca Roberto Simonsen

SIMONSEN, Roberto C. *O trabalho moderno.* São Paulo: s. ed., 1919.

_____ . *À margem da profissão: discursos, conferências, publicações*. São Paulo: São Paulo Editora, 1932.

_____ . *Il município di Santos*. Santos: s. n., 1912.

Biblioteca da Sociedade Humanitária dos Empregados do Comércio de Santos

CÂMARA MUNICIPAL DE SANTOS. *Relatório apresentado à Câmara Municipal de Santos pelo prefeito Joaquim Montenegro e relativo ao ano de 1919*. São Paulo: Tipografia Brasil, 1920.

Companhia Docas do Estado de São Paulo - Museu do Porto

ARAUJO, 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 SANTOS. *A solução das crises do porto de Santos: estudo elaborado pela Associação Comercial de São Paulo*. São Paulo: São Paulo Editora, 1927.

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 1910-1921". *Journal of Latin American Studies*, 25, fev. 1993, pp. 73-102.

ALBUQUERQUE, Marli Brito Moreira de. *Trabalho e conflito no porto do Rio de Janeiro (1904-1920)*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1983.

ALEXANDRINO, Carlos e SILVA, Ricardo M. da. *Sombras sobre Santos: o longo caminho de volta*. Santos: Secretaria Municipal de Cultura de Santos, 1988.

ANDRADE, Carlos Roberto M. "De Viena a Santos: Camillo Sitte e Saturnino de Brito". *In:* SITTE, Camillo. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Ática, 1992, pp. 206-234.

ANTONACCI, Maria Antonieta M. "Institucionalizar ciência e tecnologia: em torno da Fundação do IDORT (São Paulo, 1918-1931)". *Revista Brasileira de História*, 7 n. 14, mar.-ago. 1987, pp. 59-78.

_____ . *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*. Tese de doutorado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1994.

_____ . "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, pp. 9-29.

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.

ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de *et al. A Baixada Santista: aspectos geográficos*. São Paulo: USP, 1965, 4 vols.

ARNESEN, Eric. "'To Rule or Ruin: New Orleans Dock Workers' Struggle for Work Control, 1902-1903". *Labor History*, 28 n. 2, primavera, 1987, pp. 139-166.

BABCOCK, Robert H. "Saint John Longshoremen During the Rise of Canada's Winter Port, 1895-1922". *Labor/Le Travail*, 25, primavera 1990, pp. 15-46.

BALL, Michael. "O desenvolvimento do capitalismo na provisão da habitação". *Espaço & Debate*, 36, 1992, pp. 11-34.

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, Claudio 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, pp. 145-158.

_____ . *O movimento operário na Primeira República*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

_____ . "'Nós, filhos da Revolução Francesa', a imagem da revolução no movimento operário brasileiro no início do século XX". *Revista Brasileira de História*, 10 n. 20, mar.-ago. 1990, pp. 233-249.

_____ . *Le syndicalisme 'amarelo' à Rio de Janeiro (1906-1930)*. Tese de doutorado. Paris: Université de Paris I, 1986, 2 vols.

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, pp. 27-38.

BEAN, R. "Employers' Associations in the Port of Liverpool, 1890- 1914". *International Review of Social History*, 21 n. 3, dez. 1976, pp. 358-382.

BEIGUELMAM, Paula. “Morros santistas”. *Sociologia*, 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.

BORGES, Vavy Pacheco. *Tenentismo e revolução brasileira*. São Paulo: Brasiliense, 1992.

BRAVERMAN, Harry. *Trabalho e capital monopolista: a degradação do trabalho no século XX*. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

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*, 36 n. 2, ago. 1991, pp. 165-200.

BROWN, Jonathan C. “What is Workers’ Control?”. *Workers’ Control in Latin America, 1930-1979*. Chapel Hill, Londres: The University of North Carolina Press, s. d., pp. 1-15.

CAETANO, Coraly Gará. *Desvendando mistérios: Roberto Simonsen e a luta de classes*. Tese de doutorado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1994.

CAMPOS, Cristina Hebling. *O sonhar libertário: movimento operário nos anos de 1917 a 1921*. Campinas: Editora da Unicamp, 1988.

CANCELLI, Elizabeth. *A cultura do crime e da lei: 1889-1930*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2001.

CANÊDO, Letícia B. *O sindicalismo bancário em São Paulo*. São Paulo: Símbolo, 1978.

CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial no Brasil.* São Paulo: Global, 1985.

CARELLI, Mário. *Carcamanos e comendadores. Os italianos de São Paulo: da realidade à ficção*. São Paulo: Ática, 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.

CAULFIELD, Sueann. *Em defesa da honra: moralidade, modernidade e nação no Rio de Janeiro (1918-1940)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2000.

CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril. Cortiços e epidemias na Corte Imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

_____ . *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

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*. Tese de doutorado. Stanford: Stanford University, 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*, 3, 1996, pp. 221-226.

DREYFUS, Michel. *Histoire de la C.G.T.* Bruxelas: 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:* LOPES, José Sérgio Leite (org.). *Cultura & identidade operária*. São Paulo: Marco Zero, s. d., pp. 171-201.

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*, 25, ago. 1977, pp. 551-574.

FAUSTO, Boris. *Crime e cotidiano: a criminalidade em São Paulo (1880- 1924)*. São Paulo: Brasiliense, 1984.

_____. "Pequenos ensaios da história da República". *Cadernos Cebrap*, 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*. Dissertação de mestrado. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 1986.

FONTES, Paulo R. *Um Nordeste em São Paulo: trabalhadores migrantes em São Miguel Paulista, 1945-1966*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008.

_____. *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)". *Anos 90*, 7, 1997, pp. 88-124.

_____. "Revendo a legalização dos sindicatos: metalúrgicos de Porto Alegre (1931-1945)". *Na luta por direitos. Estudos recentes em história social do trabalho*. Campinas: Editora da Unicamp, 1999, pp. 21-49.

FORTES, Alexandre e NEGRO, Antonio Luigi. "Historiografía, trabajo y ciudadanía en Brasil". *Entrepasados*, 15, 1998, pp. 65-87.

FOUCAULT, Michel. "Sobre a prisão". *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro: Graal, 1979.

_____. "A vida dos homens infames". *O que é um autor?.* Lisboa: Vega, 1992, pp. 89-128 (Coleção Passagens).

FREIRE, João. *Anarquistas e operários. Ideologia, ofício e práticas sociais: o anarquismo e o operariado em Portugal 1900-1940*. Porto: Afrontamento, 1992.

_____. "Introdução". *In:* VASCO, Neno. *Concepção anarquista do sindicalismo*. Porto: Afrontamento, 1984.

FREITAS, Oscar Xavier de. *Ibrahim Nobre: promotor e tribuno*. São Paulo: s. ed., 1973.

FRENCH, John D. *Afogados em leis: a CLT e a cultura política dos trabalhadores brasileiros*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2001.

_____. *O ABC dos operários: conflitos e alianças de classe em São Paulo, 1900-1950*. São Paulo/São Caetano do Sul: Hucitec/ Prefeitura Municipal de São Caetano do Sul, 1995.

FRENCH, John D. "The Origin of Corporatist State Intervention in Brazilian Industrial Relations, 1930-1934: a Critique of the Literature". *Luso-Brazilian Review*, 28 n. 2, inverno, 1991, pp. 13-26.

GAMBETA, Wilson. "Desacumular a pobreza: Santos, limiar do século". *Espaço e Debate*, 11, 1984, pp. 17-27.

GARCIA, Marco Aurélio. "Reforma ou revolução/Reforma e revolução". *Revista Brasileira de História*, 10 n. 20, mar.-ago. 1991, pp. 9-38.

GINZBURG, Carlo. "O inquisidor como antropólogo". *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa: DIFEL, 1991.

_____. *El juezy el historiador: anotaciones al margen del caso Sofri*. Madri: 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*, 1987.

_____. "Os trabalhadores da construção civil na belle époque". II Congresso Brasileiro de História Econômica, ABPHE, UF F, Niterói, 13-16 de outubro de 1996.

_____. *Os trabalhadores do porto de Santos*. Dissertação de mestrado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1986.

_____. *Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo/Santos: Editora da Unesp/Prefeitura Municipal de Santos, 1992.

GOLDENSTEIN, Léa. "Cubatão e sua área industrial". *In:* ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de *et al* (orgs.). *A Baixada Santista: aspectos geográficos*. Vol. 4. São Paulo: USP, 1965, pp. 11-65.

GOLDENSTEIN, Léa. *A industrialização da Baixada Santista: estudo de um centro industrial satélite*. São Paulo: Instituto de Geografia da 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:* FAUSTO, Boris (org.). *História Geral da Civilização Brasileira*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996, tomo 3, vol. 3.

_____. *A invenção do trabalhismo*. Rio de Janeiro: Vértice/IUPERJ, 1988.

_____. "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/Santos: Editora da Unesp/Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

GRENDI, Edoardo. "Repensar a micro-história". *In:* REVEL, Jacques (org.). *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.

GRIBAUDI, Maurizio. "Escala, pertinência, configuração". *In:* REVEL, Jacques (org.). *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.

_____. *Mondo operaria e mito operaria: 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.

_____. "Immigration and the Early São Paulo Working Class". *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas,* 12, 1975, pp. 393-407.

HALL, Michael McDonald. "Prefácio". *In:* FORTES, Alexandre *et al*. *Na luta por direitos. Estudos recentes em história social do trabalho*. Campinas: Editora da Unicamp, 1999.

HALL, Michael McDonald e GARCIA, Marco Aurélio. "Urban labor". *In:* CONNIFF, Michael e MCCANN, Frank (orgs.). *Modern Brazil: Elites and Masses in Historical Perspective*. Lincoln: University of Nebraska Press, 1989, pp. 161-191.

HALL, Michael McDonald e PINHEIRO, Paulo Sérgio. "Alargando a história da classe operária: organização, lutas e controle". *Coleção Remate de Males*, 5 fev. 1985, pp. 95-119.

HALL, Michael McDonald e PINHEIRO, Paulo Sérgio. "O grupo Clarté no Brasil: da revolução dos espíritos ao Ministério do Trabalho". *In:* PRADO, Antonio Arnoni (org.). *Libertários no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1986, pp. 251-287.

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". *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/Santos: Hucitec/Prefeitura Municipal de Santos, 1996.

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, pp. 117-145.

JAMES, Daniel. *Resistance and Integration: Peronism and Working Class, 1946-1976*. Nova York: Cambridge University Press, 1988.

JONG, Rudolf de. "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.

JULLIARD, Jacques. *Autonomie ouvrière: études sur le syndicalisme d'action directe*. Paris: Gallimard, 1988.

KAREPOVS, Dainis (coord.). *A história dos bancários: lutas e conquistas, 1923-1993*. São Paulo: Sindicato dos Bancários e Financiários de São Paulo, 1994.

_____. "A primeira participação: a Coligação Operária de Santos". *A esquerda e o parlamento no Brasil: O Bloco Operário e Camponês (1924-1930)*. Tese de doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2002.

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, 1995-977*. S. n. t., 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*. Nova York, 1954.

KHOURY, Yara Aun. "Edgard Leuenroth: uma vida e um arquivo libertários". *Revista Brasileira de História*, 17 n. 33, 1997, pp. 112-149.

KIMELDORF, Howard. *Reds or Rackets? the Making of Radical and Conservative Unions on the Waterfront*. Califórnia: 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 Masculinity, Middle-Class, Morality, and Labor Politics in the Chilean Copper Mines". *Journal of Social History*, 30 n. 2, inverno, 1996, pp. 435-463.

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/Santos: Hucitec/Prefeitura Municipal de Santos, 1996.

LEE, Robert. "The Socio-Economic and Demographic Characteristics of Port Cities: a Typology for Comparative Analysis?". *Urban History*, 25 n. 2, 1988.

LEITE LOPES, J. S. *A Companhia Paulista: a tecelagem dos conflitos*. São Paulo: Marco Zero, Unicamp, 1988.

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, pp. 77-102.

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, pp. 203-224.

_____ . "Crisis y resignificación de la microhistoria. Una entrevista a Giovanni Levi". *Prohistoria: Debates y Combates por la Historia que Vienne*, 3, 1999, pp. 187-191.

_____ . *Herança imaterial: trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

_____ . "Sobre a micro-história". *In:* BURKE, Peter (org.). *A escrita da história: novas perspectivas*. São Paulo: Editora da Unesp, 1992, pp. 133-166.

LEVINE, Robert M. *Pai dos pobres? O Brasil e a Era Vargas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

_____ . *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*. Dissertação de mestrado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1992.

LINDEN, Marcel van der e THORPE, Wayne. "Essor et déclin du syndicalisme révolutionnaire". *Le Mouvement Social*, 159, abr.-jun. 1992, pp. 3-36.

LIPSET, Seymour Martin. *O homem político*. Rio de Janeiro: Zahar, s. d.

LOBO, Eulalia Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

LOBO, Eulalia Maria Lahmeyer *et al*. *Questão habitacional e o movimento operário*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1989.

LOBO, Hélio. "Docas de Santos: suas origens, lutas e realizações". *Jornal do Comércio*, 1936.

LOPREATO, Christina da Silva Roquette. *O espírito da revolta: a greve geral anarquista de 1917*. Tese de doutorado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1996.

LOVEL, John. "Sail, Steam and Emergent Dockers' Unionism in Britain, 1850-1914". *International Review of Social History*, 32, 1987, pp. 230-249.

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 n. 2. inverno, 1979, pp. 215-223

MARQUES, Antônio José. *Os trabalhadores em pedreiras em Ribeirão Pires. A organização sindical dos canteiros e as lutas operárias no começo do século XX*. Dissertação de mestrado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1996.

MARSON, Adalberto. "O taylorismo e seus artifícios". *In:* ARAÚJO, 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.

MATTOS, Marcelo Badaró. *Novos e velhos sindicalismos. Rio de Janeiro (1955-1988)*. Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 1998.

MAUTNER, Yvone. “A era das estradas de ferro: o trabalho assalariado na indústria da construção”. *Espaço & Debate*, 36, 1992, pp. 62-68.

MELLO, William. *Rank and File Radicals on the Brooklyn Waterfront: the Dockers News, 1950-1970*. S. l., s. d., texto datilografado.

MENEZES, Lená Medeiros. *Os estrangeiros e o comércio do prazer nas ruas do Rio (1890-1930)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.

MILLER, Raymond Charles. “The Dockworker Subculture and Some Problems in Cross-Cultural and Cross-Time Generalization”. *Comparative Studies in Society and History*, 11, 1969, pp. 302-314.

MILLS, Herb. “The San Francisco Waterfront: the Social Consequences of Industrial Modernization”. *In:* ZIMBALIST, A. (ed.). *Case Studies on the Process*. Londres: Monthly Review Press, 1979.

MILLS, Herb e WELLMAN, David. “Contractually Sanctioned Job Actions and Workers’ Control: the Case of San Francisco Longshoremen”. *Labor History*, 28, primavera 1987, pp. 167-195.

MONTGOMERY, David. *El controle obrero en Estados Unidos*. Madri: 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 Nineteehth Century”. *Labor History*, 17 n. 4, 1976, pp. 485-509.

MUNAKATA, Kazumi. “Compromisso de Estado”. *Revista Brasileira de História*, 4 n. 7, mar. 1984, pp. 58-71.

_____. *A legislação trabalhista no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1984.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira. *A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada Imperial*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001.

NEGRO, Antônio Luigi. “A ‘via willyana’. Industrialização e trabalhadores do setor automobilístico”. *Tempo*, 7, jul. 1999, pp. 71-97.

_____. *Linhas de montagem. O industrialismo nacional-desenvolvimentista e a sindicalização dos trabalhadores (1945-1978)*. São Paulo: Boitempo, 2001.

NEGRO, Antônio Luigi e FONTES, Paulo. “Trabalhadores em São Paulo: ainda um caso de polícia”. *In:* AQUINO, Maria Aparecida de *et al*. (orgs.). *No coração das trevas: o DEOPS-SP visto por dentro*. São Paulo: Arquivo do Estado, Imprensa Oficial, 2001, pp. 157-179.

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 et déclin, survivances”. *Provence Historique*, 12, 1962, pp. 363-397.

NIJHOF, Erik. “Les syndicats de dockers de Londres, du Havre, de Rotterdam et de Hambourg, 1850-1914”. *In:* ROBERT, Jean-Louis *et al*. (orgs.). *L’invention des sindicalismes: le sindicalisme en Europe à la fin du XIXe siècle*. Paris : Sorbonne, 1997, pp. 73-95.

OLIVEIRA, Carlos Alberto de. *Quem é do mar não enjoa: memória e experiências de estivadores do Rio Grande-RS (1945-1993)*. Tese de doutorado. São Paulo: PUC-SP, 2000.

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*. Tese de doutorado. Londres: University of London, 1987.

PEREIRA, Astrojildo. *A formação do PCB*. Lisboa: Editora Prelo, 1976.

PEREIRA, Miriam Halpern. *A política portuguesa de emigração, 1850-1930*. Lisboa: A Regra do Jogo, 1981.

PERROT, Michelle. *Jeunesse de la greve: France, 1871-1890*. Paris: Seuil, 1984.

_____ . *Les ouvriers en greve: 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 e WHITESIDE, Noel. *Casual Labour: the Unemployment Question in the Port Transport Industry (1880-1970)*. Oxford: Clarendosn 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, pp. 31-60.

PITT-RIVERS, Julian. *Antropologia del honor o política de los sexos*. Barcelona: Critica, 1979.

PROST, Antoine. "Social e cultural indissociavelmente". *In:* RIOUX, Jean-Pierre e SIRINELLI, Jean-François (orgs.). *Para uma história cultural*. Lisboa: Estampa, 1998, pp. 123-138.

RAMALHO, José Ricardo. *Estado patrão e luta operária: o caso FNM*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989.

RÉBÉRIOUX, Madeleine. "Lugares da memória operária". *O direito à memória: patrimônio histórico e cidadania*. São Paulo: Departamento de Patrimônio Histórico, Prefeitura Municipal de São Paulo, 1992, pp. 47-56.

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, pp. 5-31.

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. *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 operaria na revolução burguesa: a política de alianças do PCB: 1928-1935*. Belo Horizonte: Oficina de Livros, 1990.

RUDÉ, George. "O ludismo". *A multidão na história: estudos dos movimentos populares na França e na Inglaterra, 1780-1848*. Rio de Janeiro: Campus, 1991.

SAHLINS, Marshall. *Historical Metaphors and Mythical Realities. Structure in the Early History of the Sandwich Islands Kingdom*. Michigan: The University of Michigan Press, Ann Arbor, 1985.

_____. *Ilhas de história*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1990.

SANTANA, Marco Aurélio. *Partido e militância sindical. A atuação comunista no Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro (1947- 1964)*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1992.

_____. "Política e história em disputa: o 'novo sindicalismo' e a ideia da ruptura com o passado". *In:* RODRIGUES, Iram Jácome (org.). *O novo sindicalismo: vinte anos depois*. Petrópolis: Vozes, 1999, pp. 9-31.

SANTOS, Davino Francisco dos. *A Coluna Miguel Costa e não Coluna Prestes*. São Paulo: Edicon, 1994.

SANTOS, Francisco Martins dos. *Polianteia santista: história de Santos*. Vol. 3. Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1996.

SANTOS, Ricardo Evaristo dos e MATOS, Paulo. *Transporte coletivo em Santos: história e regeneração*. Santos: PRODESAN, 1987.

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, pp. 133-170.

SILVA, Fernando Teixeira da. “Aliança Nacional Libertadora e insurreição de 1935 no Brasil”. Texto apresentado no Colóquio Internacional 60 Anos das Frentes Populares Instituto Superior das Ciências do Trabalho e da Empresa, Lisboa, 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, pp. 51-86.

_____ . “Imigração portuguesa e movimento operário no Brasil”. *Acervo. Revista do Arquivo Nacional*, 10 n. 2, jul.-dez. 1997, pp. 97-106.

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, 2001, pp. 205-272.

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*, 3, 1996, pp. 87-124.

SILVA, Hélio. *1935: A revolta vermelha*. Vol. VIII: *O ciclo de Vargas*. 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. “O anarco-sindicalismo no Brasil: notas sobre a produção de um conceito histórico-historiográfico”. *In:* D’ANGELO, Ana Lúcia Vellinho (org.). *Histórias de trabalho*. Porto Alegre: Unidade Editorial, 1995.

_____ . “Contribuição a uma ‘história dos de baixo’ do sindicato”. *Estudos Ibero-Americanos*, XXI n. 1, jun. 1995.

_____ . “Quem construiu o calçamento da Rua da Praia (e de outras tantas ruas do Cone Sul)?”. *In:* D’ANGELO, Ana Lúcia Vellinho (org.). *Histórias de Trabalho*. Porto Alegre: Unidade Editorial, 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/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*. Dissertação de mestrado. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 1986.

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.

TELO, António 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.

_____. *A formação da classe operaria inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

_____. "Modos de dominação e revoluções na Inglaterra". *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Editora da Unicamp, 2001, pp. 203-255.

TOLEDO, Edilene T. *O Amigo do Povo: grupos de afinidade e a propaganda anarquista em São Paulo nos primeiros anos deste século*. Dissertação de mestrado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1993.

_____. "O sindicalismo revolucionário e a Federação Operária de São Paulo no início do século XX". *Cadernos de História Social*, 2, out. 1995, pp. 27-41.

_____. *O sindicalismo revolucionário em São Paulo e na Itália: circulação de ideias e experiências na militância sindical transnacional entre 1890 e o fascismo*. Tese de doutorado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 2002.

_____. "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*, 8-9, 1998.

VELASCO E CRUZ, Maria Cecília. *Amarelo e negro: matizes do comportamento operário na República Velha*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro, 1981.

_____. "O porto do Rio de Janeiro no século XIX". *Tempo*, 8, 1999, pp. 1-18.

_____. "Portos, relações de produção e sindicato: o caso do Rio de Janeiro na Primeira República". *Ciências Sociais Hoje.* Rio de Janeiro: Cortez, 1986, pp. 143-170.

_____. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. Tese de doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1998.

VIANNA, Marly de Almeida Gomes. *Revolucionários de 35: sonho e realidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

VIDA DE ROBERTO SIMONSEN (A), texto datilografado pertencente à Biblioteca Roberto Simonsen. S. n. t., Catálogo Coletivo de Livros e Periódicos.

WEFFORT, Francisco. "Democracia e movimento operário: algumas questões para a história do período (1945-1964)". *Revista de Cultura Contemporânea*, 1978, pp. 15-25.

_____. *Sindicato e política*. Tese de livre-docência. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1975.

WEINHAUER, 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.

WEINSTEIN, Bárbara. *(Re)formação da classe trabalhadora no Brasil (1920-1964)*. São Paulo: Cortez/CDAPH-IFAN, USF, 2000.

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*, 14 n. 27, 1994, pp. 27-60.

_____. *Working Women, Working Men. São Paulo and Rise of Brazil's Industrial Workingclass, 1900-1955*. Durham: Duke University Press, 1993.

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*. Tese de doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1990.

XERRI, Eliana Gasparini. "Uma incursão às fontes sobre o movimento operário de Rio Grande no início do século XX". *Estudos Ibero Americanos*, XXII n. 2, dez. 1996, pp. 91-110.

ZAIDAN FILHO, Michel. *PCB (1022-1929): 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 Siecle". *Le Mouvement Social*, 103, abr.-jun. 1978, pp. 7-30.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho, originalmente concebido como tese de doutorado desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), foi beneficiado com auxílios do CNPq, da CAPES e do Fundo de Apoio à Pesquisa da Universidade Metodista de Piracicaba (UNIMEP).

É impossível agradecer nominalmente a todos os funcionários dos mais diversos arquivos e bibliotecas em que realizei minhas pesquisas. A todos sou profundamente grato, especialmente ao doutor Nuno e à Miriam, Regina, Bela, Maria e Irene (Biblioteca da Sociedade dos Empregados do Comércio de Santos), à Fátima (Arquivo Geral do Fórum da Comarca de Santos), ao Evandro (Sindicato dos Estivadores de Santos) e ao Avanir (Museu do Porto de Santos).

Concluir a pesquisa teria sido muito mais difícil 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 de documentos. 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.

Aos professores Paulo Sérgio Pinheiro, Claudio Batalha, Maria Cecília Velasco e Cruz, Maria Lucia C. Gitahy e Marco Aurélio Garcia agradeço pela criteriosa arguição da tese em uma longa tarde de debates.

Joseli Nunes Mendonça, a Jô, teve a imensa paciência de ler versões anteriores deste trabalho e me ouviu falar interminavelmente sobre ele. Somente sua grande amizade seria capaz de tamanho sacrifício. Nas vezes em que estive a ponto de ir a pique, Jô foi meu porto seguro.

Sou inteiramente responsável pelos defeitos deste livro, mas eventuais méritos devem ser atribuídos ao trabalho coletivo que, por muitos anos, venho desenvolvendo com Alexandre Fortes, Antonio Luigi Negro (Gino), Hélio da Costa e Paulo Fontes. Eles estão entre meus melhores interlocutores no campo da história social do trabalho.

De meu orientador, Michael McDonald Hall, pude desfrutar de sua imensa 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 aceitado me orientar nas pesquisas que realizei em Lisboa. A investigação nos arquivos dessa encantadora cidade se aliou

à convivência agradável com Arsênio Nunes, Antonio Costa Pinto, Maria Patriarca, Francisco Carlos Palomanes, Alessandra e Primo Marcelino.

Jô, Valéria, Gino, Alexandre, Paulinho e Hélio leram parte de versões preliminares deste trabalho. Suas observações contribuíram para amenizar eventuais manifestações de insatisfação e irritação dos leitores. À FAPESP devo o interesse e o auxílio à publicação da primeira edição. A Ricardo Antunes sou grato pelo empenho para que a tese se transformasse em livro.

A segunda edição é o resultado da inesgotável criatividade de Silvia H. Lara e Maria Clementina Cunha. Sem elas, muita coisa não existiria, a exemplo desta coleção, a Sebo Eletrônico.

Este livro jamais significaria muito para mim se Valeria e Gabriel não fossem as partes que completam a minha vida.

SOBRE O AUTOR

Fernando Teixeira da Silva é professor titular do Departamento de História da Universidade Estadual de Campinas desde 2004, ex-diretor do Arquivo Edgard Leuenroth da Unicamp e pesquisador vinculado ao Cecult (IFCH/Unicamp). Fez seu pós-doutoramento na University of Illinois at Chicago em 2013 e 2014. Entre outras obras, é autor de *A carga e a culpa. Os operários das docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade, 1937-1968* (São Paulo/Santos: Hucitec/Prefeitura Municipal de Santos, 1995) e *Trabalhadores no tribunal: conflitos e Justiça do Trabalho em São Paulo no contexto do golpe de 1964*. 2ª edição revista e ampliada (São Paulo, Alameda, 2019), livro publicado também na Alemanha com o título *Workers Before the Court: Conflicts and Labor Justice in the Context of the 1964 Coup d'Etat in Brazil* (Berlim: De Gruyter Oldenbourg, 2019).

Título
Operários sem patrões. Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras.

Autor
Fernando Teixeira da Silva

Coordenação Editorial
Silvia Hunold Lara

Preparação dos Originais
Flávia Renata Peral

Revisão
Flávia Renata Peral e Luis Dolhnikoff

Capa e Projeto Gráfico
Claudia Balaban

Editoração Eletrônica
Igor Santiago Raimundo
Vitória Cristina Ramires da Silva
Ana Clara Simon
Stefanny Diniz Belloti

Formato
1668 x 2224 px

Tipologia
fonte: Fjord
corpo: 36/66 pt

IFCH / UNICAMP

Rua Cora Coralina, 100

Cidade Universitária - Barão Geraldo

13083-896 - Campinas - SP

PUBLICAÇÕES

https://www.ifch.unicamp.br/publicacoes/

Fone: 19 3521-1603

CECULT

https://www.cecult.ifch.unicamp.br/

Fone: 19 3521-1662

COLEÇÃO
SEBO
ELETRÔNICO

A Coleção Sebo Eletrônico publica novas edições de livros que tratam de temas diversos da história social. São obras impressas há tempos, já esgotadas, que marcaram a historiografia em suas respectivas áreas de estudo. Editadas agora em formato digital e distribuídas gratuitamente, elas voltam a circular. Lidas ou relidas, são bons registros de memória, podendo constituir também pontos de partida fecundos para reavaliações ou para a retomada das abordagens e interpretações inovadoras que propuseram.