

ASOCIACIÓN URUGUAYA DE HISTORIA ECONÓMICA
5AS JORNADAS DE INVESTIGACIÓN

SIMPOSIO 18: Mercado y mundo del trabajo em Uruguay y América: evolución en el siglo XX.

Laços fundamentais: turmeiros e portuários resistindo às adversidades do mundo do trabalho

Dr. Edgar Ávila Gandra, professor Adjunto da Universidade Federal de Pelotas. E-Mail: edgargandra@yahoo.com.br

Dra. Márcia Janete Espig, professora Adjunta da Universidade Federal de Pelotas. E-Mail: marcia.espig@terra.com.br

Esse artigo quer refletir sobre aspectos das experiências de dois grupos de trabalhadores que tem sua prática ligada a sazonalidade e incerteza de rendimentos. Soma-se a isso a interpretação acerca de suas ações frente a adversidades do mundo do trabalho. O desafio que nos propomos é o estudo de duas categorias inseridas em diferentes contextos, que, no entanto, possuem elos de ligação que permitem estudos relacionais significativos no que diz respeito a suas práticas de resistência. Para esse fim elencamos como objeto de estudo dois grupos de trabalhadores. Um destes grupos é o dos turmeiros que se envolveram na construção da linha sul da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (EFSPRG) entre os anos de 1908 e 1910. Os turmeiros eram trabalhadores braçais que desenvolviam as tarefas menos especializadas de construção da dita ferrovia. Foram milhares de homens que, em sua experiência cotidiana, conviveram com episódios de repressão por parte da empresa responsável pela concessão daquele caminho de ferro, a Brazil Railway Company (BRC). Reagindo a este contexto adverso, estes operários desenvolveram práticas de resistência tais como greves, reclamações a autoridades, abandono do trabalho, entre outras. As evidências empíricas utilizadas para o estudo deste caso foram variadas. Dentre elas citamos jornais, relatórios governamentais, memórias de engenheiros e de descendentes de imigrantes. O segundo grupo a ser analisado é o dos trabalhadores portuários que atuavam basicamente no transporte e na manutenção de cargas no cais do Porto de Rio Grande-RS, através da atividade braçal denominada *capatazia*. Esse segmento de trabalhadores realizava uma atividade similar ao desenvolvido pelos estivadores a bordo dos navios. Atuavam também como serventes no refeitório e nos armazéns, desempenhando uma infinidade de tarefas, desde a limpeza até os serviços de escritório. Entre os anos de 1959 e 1969, o Porto de Rio Grande empregava para este tipo de serviço um número que variava entre oitocentos a mil e duzentos trabalhadores, com uma alta mobilidade decorrente da natureza da atividade. Destacamos o fato de ser uma categoria ligada a um setor estratégico e dinâmico da estrutura produtiva. Como evidência empírica dessa pesquisa foi utilizada uma variada documentação abarcando fontes orais, atas e documentos da administração do Departamento Estadual de Portos Rio e Canais (DEPREC). Utilizou-se ainda a metodologia da História Oral, relacionando-a conceitualmente com as perspectivas recentes da História Social do Trabalho. A partir dessas duas análises buscamos interpretar a insegurança estrutural que motivou essas categorias a se organizarem e desenvolverem ações de resistência frente às adversidades enfrentadas na luta por direitos.

Os turmeiros da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (EFSPRG)

Entre os anos de 1908 e 1910 ocorreu a construção da linha Sul da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (EFSPRG) que percorria o trecho entre União da Vitória, no Paraná, e Marcelino Ramos, no Rio Grande do Sul. Esta ferrovia cruzava de norte a sul uma região na época disputada pelos estados de Santa Catarina e Paraná e que hoje corresponde ao interior catarinense. Embora a construção tenha transcorrido muito lentamente até o ano de 1907, a partir daí a empresa EFSPRG foi incorporada por uma empresa holding¹ norte americana, a Brazil Railway Company (BRC). Nos anos seguintes, a BRC imprimiu grande agilidade aos trabalhos, sendo necessário, para tanto, uma notável ampliação do número de trabalhadores envolvidos. No auge da construção, em janeiro de 1910, existiam seguramente mais de sete mil operários envolvidos neste trabalho, sendo possível que o número atingisse cerca de oito mil homens. Estes trabalhadores pouco qualificados recebem a denominação de “turmeiros” por parte das fontes consultadas.

É importante mencionar que neste mesmo local da construção da linha Sul ocorreu, alguns anos após, um grave movimento social, o Movimento do Contestado (1912-1916). Duramente combatido pelo exército brasileiro, em seu auge os rebeldes chegaram a dominar um território de aproximadamente 28.000 quilômetros quadrados, somando cerca de 20.000 pessoas (QUEIROZ, 1966). Segundo boa parte da historiografia, os turmeiros teriam participado posteriormente do movimento do Contestado, tese que vem sendo questionada por pesquisas recentes (MACHADO, 2004; ESPIG, 2008). Nesta comunicação, iremos ressaltar os aspectos de resistência que afloraram da documentação pesquisada, sobretudo em situações de repressão e greve.

Um aspecto relevante do cotidiano destes operários foi a constituição de um serviço de segurança pela Companhia construtora da Ferrovia. A organização do serviço de segurança da Companhia liga-se ao nome de Aquiles Stenghel, engenheiro-chefe dos trabalhos a partir de novembro de 1908. Italiano que já comprovara sua competência em variados serviços ferroviários, notadamente na Estrada de Ferro do Paraná em seu trecho Curitiba-Paranaguá, Stenghel assumiu a chefia do trecho Sul da EFSPRG num momento crucial, em que a empresa lutava para cumprir os prazos de construção. Entre novembro de 1908 e dezembro de 1910 Stenghel foi o responsável pela construção do trecho mais difícil da EFSPRG, em uma zona extensa e inóspita, acabando por concluí-la dentro do prazo negociado com o governo. Para vencer os mais de 300 quilômetros no prazo desejado, o engenheiro impôs uma disciplina rígida sobre os trabalhos e, por conseguinte, sobre os trabalhadores. Os jornais sugerem que a aparição do Corpo de Segurança se deu no primeiro momento da reorganização feita por Stenghel em finais de 1908 (DIÁRIO DA TARDE, 29/12/1910; PARANÁ MODERNO, 16/04/1911).

O policiamento na construção era feito pelo poder privado e controlado pelo engenheiro. Método similar foi utilizado no início de 1910 para a segurança da Estrada de Ferro Madeira – Mamoré, outra importante ferrovia de propriedade da BRC (FERREIRA, 2005, p. 272). Em ambos os casos, usava-se como justificativa para a criação de um grupo paramilitar o argumento da carência de força pública regular nas zonas em questão. No caso da EFSPRG, a situação agravava-se devido à questão de limites entre Paraná e Santa Catarina, que elevava a tensão social e dificultava a atuação das forças públicas estaduais na região.²

¹ Por definição uma empresa holding controla outras empresas por meio de participação acionária.

² O próprio nome “Contestado” é uma referência a dois antigos conflitos de limites: entre Argentina e Brasil (a Questão de Missiones, ou Palmas, solucionada pelo governo republicano em 1896) e, posteriormente, à demanda existente entre os estados de Santa Catarina e Paraná. A disputa pela região

Varia bastante, na bibliografia, a informação sobre o número de homens que comporia tal grupo. Queiroz afirma tratar-se de 200 homens em 1911, embora um dos depoimentos que coletou considere que se tratava de uns “80 praças” (1966, p. 72). Cabral (1979, p. 102) considera que o Corpo de Segurança já foi criado com 200 homens. Thomé (1983, p. 95) acredita que o Corpo de Segurança possuía aproximadamente 80 homens, montados e fortemente armados. Machado (2004, p. 152) nos fala em 300 homens, referindo-se contudo à estrutura da serraria que pertencia a uma subsidiária da BRC, a *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, e não à construção propriamente dita. Mais do que um dado impreciso, acreditamos que esta diversidade de números indique que o contingente do Corpo de Segurança variou ao longo do tempo, de acordo com as necessidades da empresa. Pelo que pudemos apurar, o Corpo de Segurança da EFSPRG atuou sob esta denominação a partir de fins de 1908 ou início de 1909.

A pesquisa em jornais da época veio acrescentar informações interessantes sobre as funções repressivas do Corpo de Segurança da EFSPRG. A maioria dos periódicos exibiu uma representação bastante positiva sobre a ação deste grupo. Ele teria prestado “[...] grandes serviços na repressão de constantes conflitos provocados pelos moradores da região” (PARANÁ MODERNO, 16/04/1911).³ Nesta perspectiva, o Corpo de Segurança serviria para defesa da direção da estrada e mesmo dos trabalhadores frente à população local.

Todo o valle do Rio do Peixe é ainda um sertão quasi despovoado, onde ha muito se abrigam os bandidos da sociedade, encontrando ahi seguro e impenetravel refugio os mais terriveis facinoras, expulsos ou foragidos de S. Paulo, Paraná, Santa Catharina e Rio Grande do Sul. **Ahi foi e continua a ser theatro de muitos crimes**, cujos autores ou mandatarios, pelo terror ou pela astucia, tomavam a suprema preponderancia em toda essa obscura zona, alliando-se a outros bandidos, que estão sempre promptos a executar as façanhas projectadas e concebidas pelos seus astuciosos chefes. **Innumeros crimes são alli cometidos e seus autores continuam sob a mais vergonhosa impunidade. Com a criação do Corpo de Segurança, que exerceu sempre rigoroso policiamento, observou-se porém, ao longo da linha, ordem e calma, dando toda a segurança ao numeroso pessoal da estrada** (PARANÁ MODERNO, 16/04/1911). [grifos nossos]

Aos poucos, esta representação evoluiu e passa a apontar como motivadores da organização do Corpo de Segurança um grupo de personagens: os moradores da região, os operários e a ameaça indígena. Neste sentido, acredita-se que “[...] Stenghel foi forçado a criar um corpo de policiamento mantido pela construção” (DIÁRIO DA TARDE, 29/12/1910). Oficialmente, o Corpo de Segurança da construção da EFSPRG

criou um clima de tensão local, causando também a ausência de infra-estrutura básica e confusões frente à cobrança de taxas e impostos. Naquele período este tema possuía grande apelo junto a opinião pública, e gerou um grande volume de publicações, tanto em Santa Catarina quanto no Paraná, em geral altamente tendenciosas. A questão de limites foi solucionada definitivamente apenas após a pacificação da região, em 1916. Praticamente todas as obras sobre o movimento mencionam, de forma mais ou menos detalhada, a importância da questão de limites entre estes estados. Vide, dentre outros, Cabral (1979, p. 23-66), Vinhas de Queiroz (1966, p. 67-69) e Machado (2004, p. 123-127).

³ As fontes citadas neste trabalho tiveram sua grafia original mantida.

tinha, como uma de suas tarefas, proteger os trabalhadores de eventuais atrasos no pagamento ou excessos dos taifeiros⁴ (DIÁRIO DA TARDE, 29/12/1910).

É interessante observar que um dos mais fortes motivos para a organização desta força paramilitar não é sequer mencionado pelos periódicos. A defesa da direção da ferrovia e da própria companhia frente aos taifeiros e aos turmeiros certamente constituía tarefa primordial do Corpo de Segurança. Muitas vezes a Companhia atrasava os pagamentos aos taifeiros, que conseqüentemente não os repassavam aos turmeiros. Neste caso a confusão era grande, podendo gerar conflitos como protestos, greves ou mesmo violência aberta, como veremos mais abaixo.

Existe ainda uma representação jornalística de cunho negativo sobre o Corpo de Segurança da EFSPRG, que esclarece parte de suas atribuições repressivas. A principal voz neste sentido será a do jornal *O Progresso*, de Ponta Grossa. Este, ao criticar o poder assumido por Stenghel, pontua os excessos cometidos pelo Corpo de Segurança sob suas ordens. Embora existam variadas evidências de violência cotidiana contra os turmeiros da Estrada de Ferro anteriores à constituição do Corpo de Segurança, foi com sua criação que as denúncias se concentraram sobre este grupo e alguns de seus participantes.

Os relatos de episódios de violência cometida pelo Corpo de Segurança contra os turmeiros apontam para um aspecto repressivo, visando modelar comportamentos e disciplinar os milhares de trabalhadores envolvidos na construção. Em algumas ocasiões as acusações eram dirigidas também a figura de Stenghel, tais como o relato do espancamento e cárcere privado do polonês Antonio Rovis, que participara de uma greve; ordens de assassinato contra turmeiros; a ameaça de morte contra o sub tarefeiro João Gordo; pagamentos de valores menores do que os inicialmente acordados com os taifeiros, aos quais não se dava possibilidade de reclamação; e demissões sumárias dos taifeiros sem lhes pagar o que era devido (O PROGRESSO, 13/11/1909). Outros casos graves narrados pela imprensa:

Ferido pelo esbulho que lhe usurpou o trabalho, representado por tantos sacrifícios, um operario exacerba-se, protesta. Foi o quanto bastou para ser agarrado pela guarda e surrado. [...]

Um outro operario, um polaco, não sabemos em que falta incorreu [...]. Setenciada a morte foi fuzilado com um tiro de carabina. O condenado teve o craneo esmagado por uma bala de winchester. E assim passou da vida á morte um miseravel... um operario que talvez, nem merecesse a compaixão de uma sepultura e fosse o seu corpo arremçado ao Rio do Peixe (O PROGRESSO, 27/01/1910).

O pavor infligido surtia efeito sobre os turmeiros. Em fevereiro de 1910 um ex-trabalhador da EFSPRG chegou à redação do *Diário da Tarde*, em Curitiba, denunciando os maus tratos. Segundo ele, existia na estação Calmon um rancho de madeira onde os trabalhadores permaneciam 15 a 20 dias, às vezes até sofrendo fome, para esperar o recebimento dos seus salários (DIÁRIO DA TARDE, 05/02/1910). O ex-trabalhador afirma que

⁴ Os taifeiros, também conhecidos como “tarefeiros”, eram pequenos empreiteiros, que recebiam da Companhia por empreitada. Estes homens recebiam os trabalhadores, já divididos em turmas numerosas, e se responsabilizavam pelo pagamento de seus salários (THOMÉ, 1983, p. 88/89). Ao que tudo indica, os taifeiros também costumavam contar com alguns “homens de confiança”, capangas que os ajudavam na difícil tarefa de controle dos trabalhadores.

Muitos trabalhadores, aterrorizados com as torturas já aplicadas a outros companheiros, nem se atrevem a fazer reclamações, pois temem lhes aconteça o que sucedeu a Pascoal de Tal, que, segundo lhe constou, foi amarrado por quatro capangas dum engenheiro, desaparecendo mais tarde sem que se saiba seu fim (DIÁRIO DA TARDE, 05/02/1910).

Anteriormente à formação do grupo em questão já havia queixas e denúncias sobre maus tratos e atrasos nos pagamentos. A resistência a tais problemas deu-se de variadas formas. Uma das formas de resistência foi a realização de greves, embora tenhamos poucos casos suficientemente documentados.

Um dos casos registrados ocorreu em 1908. O episódio envolveu cerca de dois mil trabalhadores (DIÁRIO DA TARDE, 07/08/1908). Um certo Dr. Saldanha, que ocupava a função de empreiteiro geral da construção da Linha Sul em 1908, teria desempenhado então um importante papel, pois estimulou os trabalhadores a interromperem suas atividades e a protestarem:

Em virtude de transferencia de serviço de construção na Linha Sul do sr. Saldanha para a companhia todos trabalhadores pararam serviço, notando-se grande excitação. Dr. Martins e pagador da estrada estão no matto com 200 contos e não podem chegar a um accordo com sr. Saldanha. O primeiro telegraphou que é impossível voltar com dinheiro sem perdas de vida. Tendo sr. Saldanha as folhas de pagamento em seu poder negando-se a entregal-as, pagador não effectuará pagamentos e trabalhadores impedem sua volta com os duzentos contos, estando elle e Dr. Martins em perigo de vida (DIÁRIO DA TARDE, 07/08/1908).

Saldanha havia celebrado com o engenheiro norte-americano Ryant, que no momento era o diretor geral da construção, um contrato prejudicial à empresa, pois este conhecia pouco o português e confiara na redação do brasileiro. Para resolver o problema, o norte americano preparava um golpe sobre os direitos contratuais do empreiteiro. Ele enviou ao encontro de Saldanha o chefe da construção, Dr. Álvaro Martins. A missão de Martins era informar a Saldanha que este não prosseguiria no trabalho e dizer aos operários que passariam a receber seu salário diretamente da Companhia, o que feria o contrato (HELLING, 1931, p. 58).

Este episódio foi cercado de grande tensão e perigo, pois Saldanha, astuciosamente, não foi ao encontro do grupo na estação, forçando-os a entrar no mato com os 200 contos de réis destinados ao pagamento. Uma vez em seus domínios e hospedados na residência de um americano, o grupo viu-se em apuros. Por fim, o pagamento foi feito, e as ameaças de violência cessaram. Mas fica claro que muitas das situações de protesto e conseqüentemente de resistência dos turmeiros eram ocasionadas pelos atrasos no pagamento.

Outro acontecimento, sobre o qual localizei poucos detalhes, foi uma greve realizada em abril de 1909 – já, portanto, sob a direção de Stenghel e após a criação do Corpo de Segurança. A única referência que pude encontrar foi uma notícia⁵ dando

⁵ Acreditamos que isto não significa a inexistência de outros movimentos semelhantes, mas demonstra a escassez de fontes sobre os episódios de greve dos turmeiros.

conta de que cerca de 100 homens encontravam-se em greve, um número relativamente baixo:

O Dr. Chefe de Policia recebeu hontem telegramma do commissario de União da Victoria, communicando-lhe que ha 100 homens em greve na construção da Estrada de Ferro SP-RS, os quaes dispararam varios tiros contra um trem, não tendo, porém, os projetis attingido pessoa alguma.

O chefe da construção pedio a intervenção daquella autoridade, que seguiu para o local acompanhado de 3 praças, que compõe o destacamento de Porto da União (DIÁRIO DA TARDE, 15/04/1909).

As greves de trabalhadores de ferrovias ocorriam em várias Estradas de Ferro, com intensidade variável. Naquele mesmo ano de 1909, em janeiro, os operários da *Western*, construída em Pernambuco, fizeram um movimento e tiveram suas reivindicações atendidas (DIÁRIO DA TARDE, 20/01/1909). A se confiar no relato do jornal acima citado, esta greve na Linha Sul teve uma adesão bastante limitada e não foi pacífica, pois incluiu tiros contra o trem de linha. Não temos qualquer indicação das demandas dos grevistas (embora as possamos facilmente inferir) e nem uma pista sobre o desenlace da situação. Como vimos acima, houve denúncias posteriores sobre supostas ordens de Stenghel para espancamentos contra participantes do movimento (O PROGRESSO, 13/11/1909), em atitudes exemplares para o restante dos trabalhadores.

Outra forma de resistência realizada pelos trabalhadores era o abandono do trabalho. Muitos operários se evadiram da construção, por variados motivos, mas sobretudo devido ao não cumprimento das promessas salariais, maus tratos impingidos ou péssimas condições de vida na região. O movimento de fuga, para alguns, tinha início logo após sua chegada ao local dos trabalhos, e envolvia apelos às autoridades:

Os colonos contractados na Europa pela EFSPRG e que já estiveram em serviço naquella via-ferrea, começaram de abandonar o trabalho vindo para esta capital [Curitiba], em virtude de não ter a direcção da companhia, segundo declaram, cumprido com as clausulas contractadas. Na hospedaria de immigrants aqui, acham-se grandes turmas daquelles colonos que solicitam providencias para voltar á patria. O sr. consul austriaco foi até ao Porto da União da Victoria entender-se a respeito com a direcção da companhia (DIÁRIO DA TARDE, 04/05/1908).

Aos poucos este quadro passou a repetir-se tragicamente. Os periódicos lamentavam que a EFSPRG trazia “levas de trabalhadores” que seguiam para o interior, retornando algum tempo após a pé e “[...] estropiados, sem dinheiro, sem passagem para repatriarem-se”. Estes acabavam por vagar pelas ruas, sem abrigo, ou protestavam frente aos consulados de seus países em Curitiba, capital do Paraná, estado a partir do qual se dava a entrada de grande número de imigrantes.

Outros trabalhadores emigravam para países próximos, em busca de melhores condições de trabalho. Causou espécie a emigração espontânea feita por um grupo de 60 imigrantes poloneses, “robustos e aptos para o serviço da lavoura” para Posadas, na Argentina (DIÁRIO DA TARDE, 15/07/1908). Estes alegaram que a EFSPRG faltou com os compromissos assumidos (DIÁRIO DA TARDE, 28/07/1908).⁶

⁶ A nacionalidade destes imigrantes dificilmente pode ser precisada, pois na época a imprensa e mesmo o poder público confundiam estes dados com frequência. Um dos inúmeros *Relatórios* do governo paranaense de 1911 mencionava os números de imigrantes chegados à hospedaria da capital, incluindo

Um interessante caso de resistência envolveu um grupo de operários russos que alegava ter emigrado com a promessa de salários altos (remuneração diária de 7\$000, mais a alimentação por conta da Companhia). Uma vez no Brasil, os dispêndios com alimentos eram descontados e de forma tão exorbitante que pouco lhes sobrava. Um dos homens que fazia parte do grupo afirmou ter trabalhado por 20 dias e algumas noites na estrada, tendo recebido apenas 15\$000, descontada a importância referente à alimentação, já que os gêneros eram debitados por valores muito elevados. Este grupo deslocou-se da região da construção até Curitiba, a fim de protestar junto ao cônsul alemão (DIÁRIO DA TARDE, 06/07/1908).⁷ A se crer nas informações dos russos, havia ainda muitas irregularidades no transporte dos imigrantes trabalhadores até o Brasil. Devido a uma proibição à propaganda imigratória na Rússia, estes tiveram que transpor a fronteira clandestinamente, pagando aos agentes da EFSPRG o valor de 70 a 100 rublos cada um. (DIÁRIO DA TARDE, 06/07/1908).⁸

O mesmo grupo de trabalhadores é retratado por uma importante fonte memorialística. Segundo Robert Helling, alemão que trabalhou por longo período na construção e posterior operação da EFSPRG,

Na construção de nossa Estrada de Ferro foram contratados trezentos russos que tinham vindo direto de Odessa [...]. Eram belas figuras altas com olhos de um azul claro e maneiras calmas. No entanto, não gostavam do trabalho e da comida. Depois de pouco tempo, nenhum deles apareceu mais no canteiro de obras. Acamparam na última estação em volta das cantinas, e em função de lá não haver ranchos suficientes, sem delongas eles ocuparam os vagões de carga vazios e lá firmaram residência (HELLING, 1931, p. 77).

Percebe-se, portanto, que o descontentamento dos operários tivera início bem antes de seus protestos. Podemos pensar a pausa no trabalho como uma primeira prática de resistência, que culminou com a ida a Curitiba e com os protestos realizados. Aparentemente o grupo pertencera ao Exército Russo, pois “[...] todos estavam uniformemente vestidos com velhas fardas militares acinzentadas” (HELLING, 1931, p. 78). Helling conseguiu desalojar estes homens dos vagões da empresa e, após pagá-los, constatou que não desejavam mais trabalhar na Estrada de Ferro. Neste momento é que eles marcharam “[...] a pé ao longo da linha férrea até Curitiba, a capital do Estado, mais de 500 km [...]” (HELLING, 1931, p. 79) e lá pediram para serem repatriados.

Podemos pensar a paralisação como um primeiro estágio de resistência à rotina opressiva de trabalho na construção da ferrovia. Os pedidos dirigidos ao cônsul alemão e os protestos nas ruas de Curitiba ampliaram este processo. Frente a tal situação, o engenheiro Bryant, que então representava a Companhia no Estado, foi convocado pelo cônsul alemão para dar explicações e tentar resolver o impasse (DIÁRIO DA TARDE, 07/07/1908). Inteligentemente, já que o grupo de russos tornara-se um problema aos olhos da opinião pública, Bryant ofereceu através do consulado uma série de

(dentre outros) certo número de “polacos russos”, “polacos austríacos” e ainda “russos” (ESTADO DO PARANÁ, Relatório apresentado ao Presidente do Estado pelo Secretario d’Estado dos Negocios de Obras Publicas e Colonização, 1911, p. 21).

⁷ Segundo consta, as reclamações eram dirigidas ao cônsul alemão pois a Rússia não possuía um cônsul na capital paranaense.

⁸ Esta posição crítica era coerente com o discurso enunciado pelo Diário da Tarde, uma folha de composição liberal e oposição ao Governo Federal, de posições regionalista e sensacionalista (DALFRÉ IN ESPIG; MACHADO, 2008, p. 214).

concessões. Os feitores de turma contra os quais se queixavam seriam substituídos;⁹ da mesma maneira, seriam substituídos os fornecedores de alimentos considerados de baixa qualidade; e os pagamentos seriam feitos, doravante, mensalmente (DIÁRIO DA TARDE, 11/07/1908). Frente a tantas concessões, parece ao articulista do *Diário* que a recusa dos russos em trabalhar é “inexplicável”. Com isso, a imagem da EFSPRG recupera-se frente a opinião pública paranaense, e os russos passam a ser vistos como “preguiçosos” que se negam ao trabalho duro.

Alguns dias depois, a diretoria da Companhia, acreditando impossível um acordo com “aquella gente”, resolveu repatriá-los. O jornal comenta que parte deles negaram-se a regressar à Rússia, pois estariam envolvidos em atos criminosos na pátria de origem. Estes permaneceram na Capital paranaense (DIÁRIO DA TARDE, 18/07/1908).

O retorno do grupo tornara-se uma questão política, como reconhece Helling:

A empresa havia trazido os russos do Rio de Janeiro para o Paraná, e deveria, portanto, providenciar para que o bando fosse despachado. A companhia não estava diretamente obrigada a isso, mas tinha interesse em manter boas relações com o governo estadual; e até mesmo o Governo Federal concordou energicamente com a solicitação do governo estadual, de modo ela se viu incumbida de fretar um pequeno vapor e por fim mandar todo o grupo diretamente de volta para Odessa; pois outros países também se recusaram a deixar os vagabundos desembarcar. A brincadeira custou à empresa a ninharia de 50.000 marcos (HELLING, 1931, p. 79).

Embora o episódio tenha arranhado a imagem da EFSPRG, esta conseguiu dar-lhe uma boa solução frente à opinião pública e ao Governo do Estado.

É possível que a variedade étnica dos homens envolvidos na construção da linha Sul da EFSPRG tenha dificultado a possibilidade de uma resistência mais organizada. A empresa não via com bons olhos a utilização de mão de obra originária da região da construção. A população cabocla era considerada indolente e pouco capaz para as tarefas exigidas. No Relatório (1889) dos primeiros estudos realizados sobre a construção da futura EFSPRG, o engenheiro João Teixeira Soares concluía que as condições técnicas seriam favoráveis, visto que não seriam necessários túneis ou grandes viadutos, que encareceriam sobremaneira o projeto. Contudo, alertava que haveria uma carência de trabalhadores: estes teriam que ser obtidos de mais longe, e seu salário deveria ser mais elevado que nas demais seções (SOARES, 1889, p. 12).

Assim, a dinamização da construção, operada especialmente entre 1908 e 1910, envolveu estratégias de recrutamento de nacionais mas, principalmente, de estrangeiros, quer trazidos de seus países de origem especialmente para a tarefa, quer aliciados nas zonas de colonização, ou mesmo no centro do país. Os estrangeiros recrutados eram basicamente europeus, tendo a BRC desprezado a mão-de-obra japonesa que se oferecia para imigração e colonização em larga escala. Houve ainda uma transferência irregular de operários de conservação da via permanente dos trechos em funcionamento da EFSPRG e de trabalhadores da linha São Francisco. Porém se a Companhia soube captar grande volume de mão-de-obra com uma rapidez excepcional, encontrou maiores dificuldades em manter tais trabalhadores. As irregularidades no pagamento e a dureza das condições de vida na construção levaram muitos turmeiros a abandonarem os

⁹ Apenas nesta edição do *Diário da Tarde* é que surge pela primeira vez a menção aos maus tratos de feitores.

trabalhos. É provável que o tempo médio de permanência destes operários junto as tarefas de construção tenha sido curto. No caso de imigrantes assentados em colônias do Paraná, o trabalho era sazonal e realizado nos períodos de entressafra agrícola. Some-se a isso a quantidade de nacionalidades envolvidas (alemães, russos, poloneses, etc.) e compreende-se a dificuldade em realizar ações de resistência mais organizadas.

Os trabalhadores portuários de capatazia riograndinos, 1959-1969

Os portuários riograndinos possuíam a função básica de transporte e manutenção de cargas no cais do porto de Rio Grande, através da atividade braçal denominada *capatazia*. Realizavam um trabalho similar ao desenvolvido pelos estivadores, porém a bordo dos navios. Atuavam também como serventes no refeitório e nos armazéns, desempenhando uma infinidade de tarefas, desde a limpeza até os serviços de escritório. O Porto de Rio Grande empregava, neste tipo de serviço, entre 1959 e 1969, em torno de um mil e duzentos operários que atuavam como diaristas avulsos, trabalhando apenas quando havia necessidade de seus préstimos. A utilização de um grande número de operários nos serviços de operação do Porto está relacionada à pequena automação do mesmo, tornando necessária a força humana no desenvolvimento de todas as tarefas, pois: "[...] na indústria portuária essa é a forma predominante do trabalho, por ser um setor onde, apesar da presença do capital se observar em grande escala, a divisão técnica do trabalho e a maquinaria ocupam um papel pouco significativo" (SILVA, 1995, p.27).

Em específico sobre a Guarda Portuária, destacamos que era uma organização estatal, eram funcionários concursados do DEPREC para exercerem que possuía poder de polícia dentro das dependências do Porto de Rio Grande, sendo destacado pelos trabalhadores sua ação repressiva, bem como, a existência de uma Cadeia dentro do Porto (GANDRA,1999). Alguns autores afirmam que os operários que exercem atividades musculares, como é o caso dos estivadores e portuários, geralmente são estigmatizados pela sociedade: "O trabalho no porto, instável e pesadíssimo, tem sido classificado como um daqueles em que as chamadas 'classes laborieuses', confundem-se com as 'classes dangereuses'." (OLIVEIRA, 1995, p. 04). Endossando essa posição, Ingrid Sarti ressalta:

[...] uma certa imagem predomina nos círculos acadêmicos e é extrapolada para a sociedade. Trata-se do operário que exerce sua força muscular dentro do esquema de corporação sindical mantida pela corrupção de uma liderança mafiosa como a que Elia Kazan registrou em seu "clássico" do cinema, 'On the Waterfront' (SARTI, 1981, p. 13).

No caso específico do operário das docas de Rio Grande, essa estigmatização possuía uma profunda relação com o seu notável estado de miserabilidade. Os portuários, como já mencionamos, possuíam precárias condições de vida, sejam em relação à moradia, à alimentação ou ao vestuário. Prestavam qualquer tipo de serviço braçal, a fim de minimizar a pobreza. Os próprios trabalhadores reconhecem que a sua pobreza atraía a desconfiança da classe abastada, que os consideravam potencialmente capazes de violências e furtos. Neste sentido, são recorrentes nos periódicos locais de Rio Grande, as notícias sobre o perigoso bairro Getúlio Vargas, moradia da maioria dos portuários, local considerado um antro de toda espécie de gente, e que deveria ser

evitado" (GANDRA, 1999.)

Para controlar e disciplinar os portuários a Guarda portuária possuía um efetivo que oscilava em torno de 60 homens que, em caso de necessidade (greves por exemplo), podiam solicitar apoio da brigada militar e da Marinha do Brasil, o que de fato fizeram em vários momentos.

O alto grau de exploração percebido pelos operários das docas permite entender o elevado volume de abandono de emprego. A maioria dos operários das docas aguardavam apenas uma oportunidade para desenvolver outras atividades, que lhes propiciassem melhores condições de trabalho e de remuneração. A consciência da sua exploração também se manifestava na sua relação com os capatazes da administração portuária de Rio Grande e entre eles próprios, pois era marcada por conflitos e violências. Agressões físicas e verbais eram comuns e estavam ligadas geralmente às condições de trabalho. Esse clima motivou a criação, no Porto, de uma cadeia para os indisciplinados. Exemplificamos com as palavras de Antônio Nailem Espíndola:

[...] então um companheiro que era da minha escala por sinal, estava em cima do lote de couro, arriando, que pegava entre dois e jogavam lá em baixo, [para que] os que estavam lá em baixo colocarem no carrinho e empurrar [...] até a beira do cais para os que estavam lá fazerem a lingada, e aí [...] subiu o capataz e reclamou que ele estava demorando. E o coitado do rapaz, ali trabalhando que nem um animal e [irritou-se com] o capataz, que chamavam de Cavanhaque. O rapaz deu-lhe um soco no meio dos olhos e ele rolou. Prenderam o cara porque naquela época, inclusive, tinha presídio dentro do porto. Tinha o chefe da guarda que se chamava Campos [...] então o tiraram o rapaz dali já preso, detiveram o rapaz [por] 72 horas no xadrez [...] lá dentro para qualquer coisa que o trabalhador discutia, já vinham dois e algemavam e levavam para o xadrez [...].

A Guarda portuária zelava pelo controle e disciplina do trabalho no Porto de Rio Grande, que eram ininterruptas ao longo do dia. Logo, havia um rodízio no horário de serviço do trabalhador portuário. Quando em escala, era das sete horas às onze e trinta; das treze e trinta às dezessete horas e das dezessete às dezenove. E posteriormente, havia uma 'chamada' quando tinha serviço no 'porto velho' da cidade do Rio Grande. Para trabalhar das dezenove e trinta às vinte e quatro horas; ou das dezenove e trinta às quatro horas; ou das dezenove e trinta às sete horas da manhã. Destacamos que, mesmo após dez horas de trabalho, muitos operários permaneciam no cais na expectativa da *chamada* do turno da noite, pois este se constituía em pagamento de horas extras. Na medida em que o valor da diária estava aquém das suas necessidades, situação agravada com o atraso dos pagamentos, as horas extras complementavam o salário. Em uma nota, o *Jornal Rio Grande*, assim avalia a situação dos portuários:

Reina descontentamento nos meios portuários desta cidade em vista do atraso verificado nos pagamentos de ordenados referentes ao mês de julho.[...] O atraso dos pagamentos já está acarretando dificuldades aos funcionários portuários, os quais se mostram revoltados com o descaso da administração estadual e estão tomando providências para que seu problema encontre a devida solução. (JORNAL RIO GRANDE, Rio Grande, nº 199, 7.ago.1959, p.8).

Com relação aos baixos vencimentos dos obreiros do cais, a administração do porto promovia uma confusão premeditada, não adotando nenhum padrão para vincular

os vencimentos dos mesmos e utilizando-se do caráter avulso dos portuários para lhes negar aumento de salários. Esta situação foi possível pelo fato dos trabalhadores estarem a serviço de um órgão público, mas não serem funcionários estatais. Essas questões geraram várias greves e tensões que obrigaram os trabalhadores portuários a se organizarem em uma entidade representativa para lutarem por seus direitos.

As difíceis condições de vida desta categoria propiciaram uma experiência em comum e motivaram a elaboração de uma identidade de classe, que veio possibilitar a criação do Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuários de Rio Grande. Hobsbawn reforça nossa afirmação:

[...] ficou historicamente comprovado que é difícil contestar e impedir a consciência de classe, já que ela surge natural e logicamente da condição proletária, pelo menos na forma elementar de consciência sindical, isto é, o reconhecimento de que trabalhadores como tais precisam organizar-se coletivamente contra os empregadores, a fim de defender e melhorar suas condições como operários assalariados (HOBSBAWM, 1987, p.88).

Resistindo às adversidades do mundo do trabalho, procuraram se organizar em uma entidade, que os representasse, constituindo, após várias lutas, uma associação de classe que, posteriormente, se transformou no Sindicato dos Trabalhadores Portuários de Capatazia de Rio Grande. Na época ser sindicalizado abria a possibilidade de inúmeros direitos. Com a transformação da associação em Sindicato, em 2 de abril de 1960, contando oficialmente com 441 filiados, os militantes da categoria continuaram a desempenhar importante papel reivindicatório, conseguindo a regulamentação de vários direitos para os trabalhadores. Dentre estes, temos o da taxa de produção e a da organização da jornada de trabalho e o do acordo que obrigava a administração do Departamento de Portos, Rios e Canais (DEPREC) do Rio Grande do Sul a utilizar, prioritariamente, a mão-de-obra dos sindicalizados.

Convém aqui refletirmos sobre a relevância desses direitos para a vida dos portuários. A regulamentação do período de serviço e a preferência por mão-de-obra sindicalizada acabavam com as maiores preocupações da categoria, pois tornava possível a organização da jornada de trabalho e garantia ao obreiro, mesmo que este não estivesse na escala de serviço, um salário mensal de, pelo menos, 25 diárias, o que lhe propiciava melhores condições de vida. Com referência a essas conquistas, o suplemento "O peixeiro", do jornal "Agora", de Rio Grande, publicou a seguinte nota:

Percebendo que a história não está adaptada à realidade local, Alves aponta que os rio-grandinos desconhecem, por exemplo, que dois moradores de Rio Grande tiveram papel preponderante na mudança de rumos para os trabalhadores de portos brasileiros. Um é o próprio Dinarte [presidente do Sindicato dos Portuários na época] que, em acordo realizado no Rio de Janeiro, em 1960, através de grupo interministerial, onde ele representava os portuários de todo o país, **conseguiu para a categoria avanços como 30 dias de férias em dobro, abono de Natal, abono de família, adicional por tempo de serviço e um salário básico para cada aposentado, independente dos vencimentos recebidos pela Previdência Social.** Outra figura de destaque foi o já falecido João Batista de Paula Ramos, ex-presidente do Sindicato dos Estivadores, autor intelectual dos **artigos 285 a 289 da CLT, que implantou o serviço de produção para todos os portos brasileiros.** (AGORA, Rio

Destacamos que esse artigo também possibilita avaliar que, já em 1960, os militantes portuários de Rio Grande encontravam-se no mesmo patamar de seus colegas pertencentes aos demais sindicatos do país. O salário-produção possibilitou um grande aumento nos vencimentos dos portuários. Nas palavras de Cristóvão Barbosa dos Santos:

[...] existia uma taxa de produção e como o volume de produção era muito alto, está me entendendo?! [...] o salário do trabalhador passou [comparativamente], digamos, de 42 reais por dia, às vezes para 400 reais por dia. Gerava aquela controvérsia, aquela ciumeira, diziam assim, “trabalhador portuário da beira do cais do porto de Rio Grande está ganhando tanto como o governador.”¹⁰

Antes estigmatizados pela pobreza, agora o serão pela boa remuneração. Com todas essas conquistas, o Sindicato passou a ter maior credibilidade entre os operários da categoria, sendo reconhecida sua importância para a melhoria de vida que experimentavam. O número de membros da entidade aumentou, bem como a sua participação nos debates promovidos pelos ativistas da mesma. Na fala de José dos Santos Leal: “. [...] eu acho, se não tiver um retorno financeiro, não há sindicato que sobreviva. Então, depois que começou a vir o retorno financeiro, inclusive aqueles que já falei, que eram chamados rebeldes, pegaram a vir [para o Sindicato] e teve gente que trabalhou bastante pelo sindicato”.¹¹

Observamos que a união dos portuários riograndinos favoreceu a melhoria de vida dos mesmos e uma unidade de ação para resistir às adversidades do mundo do trabalho. Essa resistência assumiu várias formas, afinal como afirma Marilena Chauí, a “[...] resistência [...] pode ser difusa - na irreverência do humor anônimo percorre as ruas, muros da cidade - quanto localizada em ações coletivas ou grupais” (CHAUI, 1986, p. 63). A obra de Chauí ainda nos permite afirmar que a resistência tanto pode ser deliberada, como espontânea, assumindo uma postura multifacetária, e possibilitando uma melhor apreensão das várias formas de resistências, que os militantes portuários de Rio Grande elaboraram fazendo frente à realidade por eles vivenciada.

A capacidade de resistência e identificação de interesses dos portuários riograndinos foi duramente testada com o advento do golpe civil-militar de 1964. Estando o presidente do sindicato no Rio de Janeiro, quem respondia pelos portuários era seu vice-presidente, Antônio Nailem Espíndola, que teceu o seguinte relato.

[...] o estouro foi trinta e um de março de noite e no outro dia, quando me acordei e liguei o rádio e estava dando, inclusive, que o porto estava sendo guarnecido pela Brigada Militar. Explicando que o governo tinha sido deposto. [...] Quando eu cheguei, encontrei o presidente da estiva que já estava lá e ele me disse que derrubaram o governo e nós vamos ter que ver, porque nós não vamos poder trabalhar. E quem estava no comando da Brigada Militar era o capitão Leão, que me disse que eles só estavam lá cumprindo ordem do comandante geral da Brigada Militar, para dar proteção ao porto: “nós não viemos aqui para atacar o trabalhador, não estamos contra os trabalhadores [...]”. Então, nos reunimos, eu, o presidente dos conferentes da época e o Carnaval [presidente da estiva Elmo Simões]. [...] Decidimos

¹⁰ Entrevista realizada por Edgar Avila Gandra, em 17 de fevereiro de 1997.

¹¹ Entrevista realizada por Edgar Avila Gandra, em 20 de fevereiro de 1997.

ali rápido na rua, o que cada um deveria ir para sua distribuição de trabalho, que não havia trabalho até resolver o problema [impedir o golpe]¹².

Além da paralisação das suas atividades no porto, outra forma de resistência empregada pelos obreiros das docas foi a adesão de muitos aos comitês de resistência ao Golpe de 1964. Na cidade do Rio Grande, desde o primeiro momento, começaram a circular listas para a inscrição de voluntários para enfrentar os golpistas. No depoimento de Farydo Salomão, então prefeito de Rio Grande-RS, eleito pelo PTB e apoiador de João Goulart: "[...] quando nós abrimos o voluntariado, muitos companheiros [...] estavam prontos para arrancar daqui para Porto Alegre."¹³ Milhares de trabalhadores riograndinos mobilizaram-se em defesa do governo Goulart, chegando a impedir a circulação, em 2 de abril de 1964, do porta-voz dos conservadores comprometidos com o golpe no município, o Jornal Rio Grande. Um artigo denominado de "Violência Sindical" retrata esse episódio:

O jornal Rio Grande não circulou no dia de ontem. E isso porque ainda vivíamos no regime da anarquia e da estupidez fomos vítimas de uma violência e contra ela protestamos com vigor. [...] Procurando sustentar o dispositivo Brizolista, o espúrio Comando Geral de Greve, ontem pela manhã concitou os trabalhadores a deixarem os locais de trabalho em manifestações de solidariedade aquele que havia sido deposto pelas forças armadas. [...] Esperamos que fatos deploráveis como o que ocorreu ontem não se reproduzam [...] Basta de greves políticas, basta de Anarquia! (JORNAL RIO GRANDE, Rio Grande, n: 92, 03.abr.1964, p. 01).

Observamos que nem todos os portuários se dispuseram ao enfrentamento com os golpistas. Neste sentido, novamente recorremos ao depoimento de Hélio Soares: "Olha era assim, é bom, é ruim, presta não presta, foi assim uns do lado outros contra, ficaram divididos [...]"¹⁴. Contudo, podemos afirmar, através da análise das entrevistas, que a grande maioria foi contrária ao golpe de 31 de março. Diante da capitulação do governo Goulart, os portuários e demais trabalhadores abortaram a resistência. Decepcionaram-se com a atitude da administração que apoiavam. Na interpretação de Espíndola: "Infelizmente, depois tivemos que recuar, quando vimos que o governo estava deposto e começamos a escutar no rádio que o Brizola tinha ido junto com o João Goulart para o Uruguai. Então naquele dia não teve trabalho, mas no outro dia tivemos que voltar ao trabalho."¹⁵

A historiografia tende a minimizar as resistências dos trabalhadores ao golpe de 1964; afirmando que estavam atrelados ao governo de Goulart e, quando esse capitulou, foram facilmente desmobilizados,¹⁶ visto ser um movimento de cúpula, aspecto que não concordamos. Reconhecemos que a maior parte da classe operária brasileira estava desmobilizada, porém discordamos desta visão, pois, pelo menos neste objeto de estudo, os obreiros das docas de Rio Grande, este fenômeno não ocorreu. A militância portuária riograndina recebia, amplo respaldo de sua base. Os militantes portuários não poderiam ser caracterizada como "pelegos" e, que sua vinculação ao governo Goulart, motivava-se por inúmeros direitos conquistados na administração deste. Contudo, não hesitavam em se confrontar com o governo quando não atendida suas reivindicações.

Neste contexto, sua resistência em 64 caracterizou-se, principalmente, pelo nível de consciência da necessidade de defenderem seus interesses. E, quanto às críticas de "fácil desmobilização", podemos afirmar que a categoria não se desmobilizou, mas sim reorientou sua maneira de agir. Neste sentido, o golpe de 1964 pode ser visto como um momento de transição, da instalação forçosa de uma nova realidade para os trabalhadores portuários de Rio Grande, mas não de abandono da capacidade de

¹² Entrevista realizada por Edgar Avila Gandra, em 25 de fevereiro de 1997

¹³ Entrevista depositada no Núcleo de Documentação História –FURG.

¹⁴ Entrevista realizada por Edgar Avila Gandra, em 21 de fevereiro de 1997.

¹⁵ Entrevista realizada por Edgar Avila Gandra, em 25 de fevereiro de 1997

¹⁶ Vide Jacob Gorender, Moniz Bandeira, Octávio Ianni, referenciados em nossa bibliografia.

resistência desses trabalhadores. O medo esteve presente no Sindicato desde a constatação da vitória do movimento de sublevação, imprimindo uma vigorosa mudança na vida desses militantes, tanto no aspecto público como no privado. Nas palavras de Hélio Amaro Soares, "[...] nós tínhamos medo era de uma repressão porque nós éramos, como vou te dizer, recém-nascidos em 1964, foi aquele baita choque: ai! Não liquidar com nós!"

Diante das incertezas, alguns portuários preferiram abandonar a cidade, procurando escapar da repressão. O comentário de José dos Santos Leal é ilustrativo deste fato: "[...] muitos saíram daqui da cidade, eu mesmo fui um que saiu da cidade. É para evitar complicação. Segundo, eu estava de férias e me avisaram que iam me prender, então eu me afastei, eu voltei e como eles não tinham nada contra mim, porque eu nunca fui fichado em partido político [..]"¹⁷

Os ativistas que fugiram conseguiram escapar da repressão imediata. Pelo contrário, os que permaneceram na militância, bem como os demais trabalhadores portuários sentiram, já nos primeiros momentos, as conseqüências de seu posicionamento legalista.

Os portuários que mantiveram suas atividades de trabalho, passaram a executar suas funções sob o estigma do medo. Os boatos sobre as possíveis prisões eram uma constante, circulando entre os trabalhadores e constituindo-se como um elemento novo da cotidianidade, inaugurando um novo período da vida sindical, que extrapolou para todo o corpo social.

Dois dirigentes portuários foram presos, Dinarte Luz Alves e Antônio Nailem Espíndola e outros 26 trabalhadores sindicalizados foram demitidos. A prisão desses militantes demonstra a preocupação dos golpistas com os ativistas das docas. Devemos ter sempre presente, a importância do controle dessa estratégica categoria.

Sobre o encarceramento dos portuários são de extrema relevância os comentários de Antônio Nailem Espíndola:

Bom, eu fui preso dentro do porto quando cheguei a uma hora, de manhã, fui distribuir o trabalho. Estavam todos meio apreensivos porque diziam que iam ter prisões, porque nós havíamos resistido no início. Eu falei que não ia me esconder, que eu não tinha cometido crime algum. **O que eu fazia, no caso, defender o trabalhador.** Então, quando eu cheguei a uma hora, o inspetor Ernani Freire, que era o chefe da guarda do porto, ai ele me chamou e falou que o delegado regional queria falar comigo. Quando eu cheguei lá, ele me deu voz de prisão. Me disse: 'você está preso por ordem do Ministro da Marinha'. Ai, eu pedi para me explicarem o motivo da minha prisão. Ai, ele disse que não tem nem explicação, mandou me examinar para ver se eu não tinha arma, e logo chegou um jipe e me levaram para o capitão, e ele me disse de novo: 'você está preso em nome da lei'. E eu pedi porquê. Ai, ele me disse: 'não tem explicação'. Me mandou para o navio Conopus, lá encontrei um pessoal da viação férrea e já começou a chegar mais gente, dai chegou Dinarte, Capitão Athaydes. [grifos nossos]¹⁸

Nesse depoimento, além de reafirmar que a resistência dos portuários ocorreu motivada pela defesa de seus interesses, o entrevistado permite-nos refletir sobre duas outras questões. A primeira é que se evitou prender os militantes na presença de seus companheiros. E a segunda é que não expuseram os motivos de sua prisão. Tudo ocorrera num estilo que nos lembra a obra de Kafka. Isto demonstra, à priori, os aspectos que caracterizaram as detenções no período da ditadura militar. Salientamos ainda que a sede do Sindicato foi invadida à procura de armas e material julgado de ordem subversiva. Contudo, antevendo a ação repressiva dos golpistas e conscientes que tinham sido derrotados, os militantes portuários de Rio Grande incendiaram as atas e demais documentos, inviabilizando supostas provas de subversão. Essa atitude, além de demonstrar que os documentos no Sindicato comungavam com o antigo governo,

¹⁷ Entrevista realizada por Edgar Avila Gandra, em 20 de fevereiro de 1997

¹⁸ Entrevista realizada por Edgar Avila Gandra, em 25 de fevereiro de 1997.

revela, também, uma prática de resistência, pois negou aos vitoriosos informações sobre suas atividades políticas.

Neste contexto, os ativistas portuários, quando foram presos, sabiam que estavam sendo por serem contra a mencionada revolução, pois ser contrário ao advento golpista era ser subversivo. Aliás, sob o rótulo de subversivo e/ou comunista foram justificados todos os aprisionamentos e desaparecimentos da época, mesmo sem nenhuma prova.

Os encarcerados, que não se limitavam aos portuários, foram conduzidos inicialmente para o navio oceanográfico Canopus, da marinha brasileira. Além dos que já citamos, vários sindicalistas, vereadores como o capitão Athaydes Rodrigues e o próprio prefeito do município também foram presos. O cotidiano dos prisioneiros do navio Canopus era diferenciado. Enquanto figuras expressivas eram relativamente bem tratadas, pois tinham a possibilidade de passeios, assistir filmes e ler jornais e livros. Esse foi o caso do capitão Athaydes Rodrigues, já os "de abaixo", ou seja, portuários e demais trabalhadores, não possuíam muitos privilégios, dormindo em espaços restritos e ali ficavam confinados, sem poder conversar, nem ler. Exemplificamos com os depoimentos do capitão Athaydes e do militante portuário Antônio Nailem Espíndola, respectivamente:

Chegamos a um camarote. Está vazio, isto é não vejo qualquer ocupante. [...] Tem um relativo conforto, e sobre uma escrivaninha, vejo um exemplar de 'Os Sertões'. [...] Mal começo a leitura, quando o imediato retoma e convida-me a passar para a sala de armas; onde verei um filme. [...] Tomo conhecimento do regime carcerário. Podemos ler jornais e ouvir o rádio de bordo. As refeições são boas e três vezes por dia [...] (RODRIGUES, 1980, p. 20-21)

No caso do portuário Antônio Espíndola as regras são duras. Como podemos observar no relato abaixo:

[...] nós fomos levados para o navio e daí fomos colocados ali, um monte de homens dentro de uma pecinha que tinha cinco metro quadrados, a gente dormia nuns beliches e a comida vinha para a gente, o vigia nos alcançava por uma frestinha. A pessoa não podia nem conversar, não podia ouvir rádio, não podia ler jornal, não podia se comunicar com a família.¹⁹

A remoção para a capital gaúcha e o desembarque dos prisioneiros foi noticiado pelo Jornal Rio Grande, de 25 de abril de 1964. Em uma notícia de primeira página, aparecia o nome de todos, tornando pública sua condição de presos políticos.

A documentação oral e escrita que analisamos nos permite afirmar que mesmo estando detidos e enfrentando uma série de adversidades, os militantes portuários expressavam preocupação em manter seus empregos. Prova disso é a solicitação às autoridades por atestados que provassem que eles estavam afastados do trabalho obrigatoriamente, encontrando-se a disposição da Delegacia de Ordem Política e Social (DOPS). Os ativistas portuários ficaram detidos cinquenta e sete dias e, quando retornaram ao município de Rio Grande, já haviam sido demitidos. Tais demissões foram justificadas pelas suas participações em uma greve ocorrida em 1963. As verdadeiras razões das exclusões das atividades do porto ficaram, dessa forma, dissimuladas. Os operários das docas que permaneceram no exercício de suas funções no porto vivenciaram sua própria experiência no contexto do cotidiano marcado pelo medo. Mesmo afastados do cárcere, sofreram os mais diversos tipos de repressão.

No primeiro momento, o temor destes relacionava-se com o fechamento do Sindicato e a demissão de todos os trabalhadores sindicalizados. Tanto que o Jornal Rio Grande, de 12 de maio de 1964, publicou uma matéria na qual o governador pedia a intervenção militar do Exército no porto da cidade, alegando, entre outros motivos, os altos salários dos portuários sindicalizados.

¹⁹ Entrevista realizada por Edgar Avila Gandra, em 25 de fevereiro de 1997

A intervenção não se efetivou. Porém, por um longo período, os operários das docas viveram em um clima de tensão. Seu cotidiano de trabalho também foi alterado, aliás, essa realidade ocorreu nacionalmente. A esse respeito o jornal "Voz Operária", n. 15, de março de 1966, destaca a seguinte matéria:

Marítimos, estivadores e portuários tem sido alguns dos setores mais visados pelos homens da ditadura, desde o golpe de abril. A lei 4.860, de 29 de novembro de 1965, condensou e aprofundou mais ainda as medidas antioperárias do governo. [...] Com base no 20 ato Institucional, decretou que o trabalho nos setores portuários e marítimos passaram a ser considerados do 'interesse da segurança nacional'. Por esse decreto, o delegado do trabalho marítimo pode suspender qualquer trabalhador por 90 dias e instaurar inquérito contra ele [...] Outra cláusula desse decreto-lei determina que as guardas portuárias fiquem subordinadas aos capitães dos Portos [...] transformados em força de repressão de seus companheiros de trabalho (apud FREDERICO, 1987, p. 33-34).

Na conjuntura específica de Rio Grande, neste período, coube aos administradores do porto, agora fortalecidos, lançar mão de uma perseguição sistemática aos trabalhadores, principalmente aos militantes, objetivando um maior controle dessa categoria e, até mesmo, o fechamento de seu Sindicato. Os depoentes afirmam que os administradores aproveitaram-se do Golpe de 1964 para persegui-los. Segundo Espíndola:

Após 64 piorou mais porque eles ficaram, a administração ficou, com mais força, o problema da administração era ser contra o sindicato e eles ficaram com mais força, eles achavam que eles eram os revolucionários que eles tinham feito a revolução, mas não fizeram nada, os administradores aqui não fizeram nada, depois é que a cama estava pronta e eles se deitaram.²⁰

Essa perseguição ocasionou uma mudança forçada no cotidiano de trabalho desses operários. Sua liberdade de circulação, nas dependências do porto, foi cerceada. Anteriormente, quando acabavam seus afazeres em algum navio, os portuários possuíam o direito de utilizar o tempo restante da forma que desejassem. Com a ditadura, foram obrigados a cumprir rigorosamente o horário de trabalho. Delineava-se uma nova distribuição do fator tempo o que levava a uma perda que feria diretamente a antiga rotina.

O refeitório do porto, um espaço privilegiado, onde, além de se alimentarem, os trabalhadores socializavam-se, foi fechado. Com isso, onerou-se financeiramente este segmento da classe operária, ocasionando, também, a eliminação de um local de discussão, descontração e integração. Observamos assim, a transformação de um antigo modo de trabalho, expressa pelo fechamento de espaços sociais e de uma maior rigidez no tempo do trabalho. Essas mudanças, implementadas com base na coação, foram bastante sentidas pelos obreiros das docas, tanto que mereceram menções em todas as entrevistas colhidas. Há, nos depoimentos, um alto nível de consciência de deterioração de seu modo de vida, após a implementação dessas transformações. Em conversas informais, Hélio Amaro Soares nos afirmou que o fechamento do refeitório foi uma atitude revanchista do então governador Ildo Meneghetti.

Segundo Soares, logo após o golpe de 1964, Meneghetti visitou o porto e quando esteve no refeitório não recebeu a menor simpatia dos trabalhadores, que não lhe deram atenção enquanto discursava e negaram-se a aplaudi-lo. Dois dias após essa visita, por ordem do governo estadual, o refeitório foi fechado. Um outro fator, preponderante na mudança do modo de vida dos obreiros do cais, foi o drástico rebaixamento de seus salários, tendo como consequência elevadas privações materiais. Nas palavras de José dos Santos Leal: "Ah, afetou! A gente tinha um padrão de

²⁰ Entrevista realizada por Edgar Avila Gandra, em 25 de fevereiro de 1997.

melhorar bem de vida e a gente ficou naquela base da sobrevivência, não mal como muitos trabalhadores, mas, também, não bem como a gente vinha tendo”²¹. As perdas foram significativas já que ocorrera a redução de 50% do seu salário, com o rebaixamento dos percentuais das tabelas de produção. Além disso, os direitos conquistados foram cortados, mantendo-se “[...] apenas o adicional por tempo de serviço e as '25 diárias'.” (SILVA, 1995, p. 206). Quanto às demais conquistas, tais como salário-chuva, descanso semanal, salário-família, entre outros, foram abolidos ou reduzidos dos vencimentos dos obreiros das docas.

Além do visível declínio do padrão de vida, as famílias dos operários das docas sentiram toda a tensão que cercava o porto de Rio Grande penetrar em suas casas. A possibilidade da demissão e da prisão era uma constante preocupação das esposas e filhos desses trabalhadores das docas. O cotidiano do medo distendia-se do local de trabalho, penetrando nos lares.

Nas eleições realizadas em 04 de novembro de 1964, ocorreu a vitória de trabalhadores comprometidos com os ideais da administração do Sindicato anterior ao golpe. A diretoria era composta por José dos Santos Leal, presidente, Moacir Martins Rodrigues, secretário e José Maria Rodrigues, tesoureiro. Com esta, houve o gradual retorno dos operários ao seu Sindicato.

Destaca-se que Moacir Martins Rodrigues foi identificado por Antônio Nailem Espíndola como comunista. Fato que não deveria ser ignorado por outros trabalhadores. Contudo, não ocorreu nenhum caso de denúncia, demonstrando que a “polícia secreta no porto”, se existia, não era tão eficaz quanto se propagava. Além disso, estava instalada na Capitania dos Portos de Rio Grande, neste período, uma comissão interessada em descobrir (ou forjar) comunistas nas entidades representativas dos trabalhadores das docas. Caso Moacir Rodrigues fosse identificado como tal, não poderia ter concorrido à diretoria do Sindicato. Mesmo com toda essa investigação não ocorreu delação.

A não denúncia denota a existência de solidariedade. Sobre esta questão, são preciosas as palavras de Antônio Nailem Espíndola, quando indagado sobre a presença dos comunistas no Sindicato dos portuários após o golpe de 1964:

[...] continuaram, mas evidente que ninguém mais se manifestou, até antes do golpe militar havia aquela manifestação, eles não se manifestavam publicamente, mas nós sabíamos todos, um por um. Podíamos até fazer uma relação.²²

Outro exemplo de solidariedade de classe ocorreu quando um dos diretores deu um desfalque no Sindicato. Os trabalhadores, objetivando a não participação da polícia no assunto (que provavelmente acarretaria em uma intervenção do Ministério do Trabalho na entidade) destituíram o membro faltoso da administração e cobriram, do próprio bolso, as perdas acarretadas por ele

Imediatamente após a eleição desta chapa, ocorreu a ameaça de fechamento do Sindicato. Segundo o artigo “Ameaçado de extinção o Sindicato dos Trabalhadores Portuários”, do Jornal Rio Grande, de 10 de novembro de 1964, essa medida diminuiria os gastos da folha de pagamento do DEPREC. Podemos questionar se não teria existido uma estreita relação entre os dois fatos, a vitória de uma chapa combativa e a ameaça de fechamento da entidade.

Não encontramos referências oficiais que expliquem as razões que impediram extinção, visto que o próprio governador Ildo Meneghetti enviou um representante ao Ministério do Trabalho, com o objetivo de conseguir a cassação da carta sindical da organização portuária. Entretanto, o Sindicato manteve-se. Para Cristóvão Barbosa do Santos:

Não, eles tentaram diversas vezes interferir no sindicato dos portuários,

²¹ Entrevista realizada por Edgar Avila Gandra, em 20 de fevereiro de 1997

²² Entrevista realizada por Edgar Avila Gandra, em 25 de fevereiro de 1997.

chegaram a pedir a cassação do sindicato dos portuários, mas acontece que o sindicato dos portuários foi fundado estritamente dentro da lei, dentro da legislação brasileira, ele estava abrangido pela Consolidação da Lei do Trabalho, pelo direito de sociedade, é livre associação sindical, tinha parecer favorável e por isso é que, diversas vezes, eles bateram na justiça e perderam [...]²³

Percebemos, na citação desse entrevistado, o valor que o mesmo atribui ao papel da lei. Além da tentativa de fechamento do Sindicato, o governo começou a impedir o ingresso de novos trabalhadores no mesmo, o que se constituiu em um grande problema para os sindicalistas. Para os governantes, era uma forma de estagnar até a desestruturação completa da entidade de classe dos portuários. Outra tentativa de destruição da entidade representativa dos operários do cais de Rio Grande foi a suspensão, em outubro de 1964, do pagamento que o DEPREC dava aos militantes liberados para servir ao Sindicato. Este fato causou um profundo transtorno à recém eleita diretoria. Não recebendo vencimentos, os membros eleitos teriam de continuar trabalhando na escala, o que reduziria uma ação sindical, impossibilitando a sobrevivência da entidade de classe dos operários das docas. Sobre esta questão, os comentários de José dos Santos Leal:

Não teria condições, porque até poderia sobreviver [o Sindicato], mas seria muito difícil, por exemplo, o cara estar trabalhando lá e não tinha como sair e resolver o problema aqui. Ai ia chegar o ponto talvez que, para mim, foi a intenção da chefia da época, dos administradores da época, que eles achavam que com aquilo eles quebrariam o Sindicato. Que, pra mim, um administrador me perguntou, que eu pertencia a diretoria do sindicato dessa época que eles cortaram o salário, e agora como é que nós íamos ficar sem salário [...]

Essa crise foi superada pela consciência de classe dos trabalhadores, visto que os mesmos, em assembléia, deliberaram pagar, do próprio bolso, o salário aos companheiros, para que estes mantivessem o Sindicato aberto. Essa atitude coletiva comprova a importância que a categoria delegava à sua entidade de representação. Até aqueles que pararam de freqüentar a entidade de classe dos doqueiros de Rio Grande, contribuíram para que este se mantivesse em pleno funcionamento. O comportamento prova que a solidariedade entre os obreiros, mesmo abalada, mantinha-se.

Este fato se consubstancia em uma forma de resistência, pois não consentiram na desarticulação de sua entidade de classe, enfrentando e superando os entraves criados pelos administradores do DEPREC.

No porto, os ativistas atuavam na fiscalização das tabelas de produção, no que se referia ao pagamento dos vencimentos dos obreiros das docas, visto serem comuns erros da chefia do DEPREC com relação aos mesmos. E, geralmente, esses enganos diminuía os salários dos trabalhadores. Essa atividade constituía-se, para os portuários, como uma forma de luta contra a administração do porto de Rio Grande. Nas palavras de Cristóvão Barbosa dos Santos:

[...] nós conferíamos a produção do porto, nós reclamávamos quando a produção estava errada, tal terno [sistema de cooperação entre os portuários que trabalham em equipe] botou tantas toneladas, tanto é tanto, toca tanto para tanto aqui na folha de produção, digamos assim, toca quatrocentos dá cento e vinte, né? Mas onde é que estão os outros duzentos e oitenta, aí temos refazer os cálculos para ver onde estava errado, essa era a função do Sindicato. O Sindicato sempre foi um instrumento de luta [...].²⁴

²³ Entrevista realizada por Edgar Avila Gandra, em 25 de fevereiro de 1997.

²⁴ Entrevista realizada por Edgar Avila Gandra, em 17 de fevereiro de 1997.

Destacamos que, visto o fechamento dos antigos caminhos de reivindicações, os militantes portuários direcionaram suas ações principalmente para a justiça. Antes, porém, analisaremos outras práticas de luta, bem como a estigmatização que a sociedade conferia aos trabalhadores portuários.

A resistência efetivada pelos operários do cais foi multifacetária, tanto institucionalizada por meio do Sindicato (negociações com administradores e ações judiciais), como diluída nas "pequenas batalhas" desenvolvidas no porto de Rio Grande. Entre essas práticas espontâneas de luta, destacamos o emprego de táticas para burlar o controle da administração portuária, sejam pelas fugas do serviço, sejam pelo não comparecimento nas convocações extraordinárias de trabalho.

As fugas se davam quando terminava o serviço em algum navio, antes do final da carga horária diária obrigatória. Ociosos escapavam das dependências do DEPREC, pulando o muro. Alguns retornavam no horário regulamentado ao fim do seu turno, para responder a chamada de saída, outros simplesmente iam embora sem a intenção de retornar neste dia, confiando na sorte de não serem descobertos.

Outra forma de fugir ao controle foi denominada, pelos portuários, de "pato". Consistia na prática de um acordo no qual um assumia as funções do outro de forma alternada. De maneira que o trabalhador não comparecia ao porto em todos os seus turnos. Isso acontecia em dias em que não atracavam navios e, conseqüentemente, não havia taxa produção, pois, nos dias de grande fluxo de embarcações, tal fato não ocorria.

Além dessas, os trabalhadores enfrentavam a administração através do não comparecimento nas convocações extraordinárias, o que demonstrava o descaso destes operários com sua chefia. Destacamos que, muitas vezes, principalmente na prática do não comparecimento as convocações, ocorriam punições aos "indisciplinados". Essa punição parece que não os assustava, pois as fichas de identificação desses trabalhadores revelam vários casos de reincidência. Essas práticas de resistência caracterizaram uma tentativa de retorno à "liberdade" de movimentação existente antes do golpe. Com estas, mantiveram uma relativa flexibilidade no controle de seu tempo.

Um mito valorizativo existente entre a categoria dos portuários consiste na idealização de que eles foram os primeiros a rebelar-se judicialmente contra a "revolução", o que aumentou a confiança da categoria na diretoria do sindicato. O relato de suas experiências no judiciário, suas ações e suas vitórias, estimularam atitudes semelhantes de outros sindicatos de trabalhadores portuários de outras regiões do país.

Os relatos de Cristóvão Barbosa dos Santos e Moacir Martins Rodrigues, respectivamente, ilustram a vanguarda dos portuários do município de Rio Grande na relação com a justiça trabalhista e o quanto a idéia de lutar juridicamente em defesa dos seus direitos mobilizou os sindicatos de portuários em todo o país.

Conseguiram manter o Sindicato porque era o seguinte, você veja isto, você que não tem nada, que conseguiu uma casa e o emprego que tinha, de uma hora para outra se você vai se posicionar contra, visceralmente contrário ao regime dominante, você vai ser posto na rua, você vai passar fome, vai passar necessidade [...] não foi no sentido da arrogância, não foi no sentido da prepotência, não foi no sentido de medir forças, foi no sentido de reivindicar juridicamente aquilo que nos tinham tirado, tá? E aí a revolução levou pau! [...] nós íamos a Federação [dos portuários] e nós [...] ganhamos isto na justiça.²⁵

Então, quer dizer, outros portos, até a Bahia, Salvador, quer dizer, agarrava também aquelas vitórias. Também Espírito Santo. Então algumas conquistas que nós conseguimos através do poder judiciário [...] era tão berrante que a gente ia para o poder judiciário e ganhava, tanto que não chegamos a perder uma só ação, por causa que nós procurávamos entrar com aquelas coisas que eram justas.

²⁵ Entrevista realizada por Edgar Avila Gandra, em 17 de fevereiro de 1997.

Com o exposto acima, percebemos que, na percepção dos portuários, a justiça tornou-se a saída para os portuários reaverem seus direitos, sendo esse um ponto fundamental da reconstrução dessa categoria.

Considerações finais

O desafio colocado por este texto foi o de buscar comparar duas categorias de trabalhadores que viveram em períodos distintos. Tal desafio é complexo, visto que optamos em buscar aproximações entre ambas na sua intencionalidade de resistir às adversidades do mundo do trabalho. Logicamente, tem-se presente que as diferenças entre ambas são imensas, e que um olhar apressado poderia indicar que essas impedem um estudo comparativo. Discorda-se dessa perspectiva e pretende-se apontar aspectos que permitem/legitimam nossa análise.

Uma questão importante é o aspecto do grande número de trabalhadores em ambas as categorias, bem como a natureza basicamente braçal de suas atividades, característica importante para análise de sua capacidade de resistência enquanto grupo social. Outra questão de destaque é o fato que ambas as categorias de trabalhadores são formadas por grande número de migrantes /imigrantes²⁶ que vivenciaram um processo de adaptação a uma nova realidade, necessitando “criar” raízes e estabelecer laços de pertença a um novo grupo social. Essa necessidade auxiliou a estabelecer em maior ou menor grau uma identidade para as categorias em apreço. Essa identidade permeia a ação desses trabalhadores em estudo. Nos dados apresentados, observa-se a emergência da prática social denominada por Thompson de “solidariedades comunitárias” (THOMPSON,1992, p. 74).

Também é interessante analisar que ambas categorias vivenciaram contextos turbulentos no cenário nacional, o Movimento do Contestado (1912-1916) no caso dos turmeiros e sobre os portuários riograndinos o golpe civil-militar de 1964, que proporcionou um momento de efervescência organizativa do movimento sindical brasileiro e agudizou as pressões sobre os trabalhadores. Soma-se a esses contextos a vigilância intensa que ambas categorias de trabalhadores foram submetidas pelos seus empregadores, que naturalmente lhes propiciava uma autoconsciência de sua situação subalterna na sociedade. Nesse sentido, acompanhamos Mike Savage no que tange a suas formulações sobre a insegurança estrutural vivida pelos trabalhadores aqui analisados. Segundo Savage:

Na sociedade capitalista, a retirada dos meios de subsistência das mãos dos trabalhadores significa constrangê-los a acharem estratégias para lidar com a aguda incerteza da vida diária, que deriva de seu estado de impossibilidade de reprodução autônoma e sem o apelo a outras agências. Essa formulação [insegurança estrutural] nos possibilita reconhecer certas pressões estruturais sobre a vida operária, embora também pontue a urgência de examinarmos a enorme variedade de táticas que os trabalhadores podem escolher para cuidar dos seus problemas – da luta contra seus empregadores à formação de cooperativas, à demanda de amparo estatal, à tessitura de redes de apoio nas vizinhanças e por aí vai. É tão relevante olhar para as estratégias de vida atualizadas nos bairros urbanos e nos lares quanto para o processo de trabalho em si mesmo (SAVAGE, 2004, p.33).

²⁶ Os portuários em sua maioria vieram de cidades pequenas do interior rural do Rio Grande do Sul, em busca de melhores condições de vida. Os turmeiros vieram de várias localidades do país e do mundo.

Todas essas adversidades percebidas favoreceram a criação das condições para que esses trabalhadores se organizassem enquanto coletivo e lutassem por seus direitos, ou seja, emergiu entre essas categorias uma intencionalidade de resistência que foi um elemento fundamental na constituição de sua identidade enquanto grupo social.

FONTES:

Periódicos:

Diário da Tarde, de Curitiba, de 16 de março de 1908 a 31 de dezembro de 1908; 02 de janeiro de 1909 a 31 de dezembro de 1909; 01 de janeiro de 1910 a 31 de dezembro de 1910. [coleção incompleta]

Jornal AGORA, de Rio Grande-RS. 25 de fevereiro de 1990, Suplemento “O Peixeiro”. p.4. Arquivo Biblioteca Rio – Grandense, Rio Grande-RS

Jornal Rio Grande, de 18 de 1956 a 23 de dezembro de 1969. Arquivo Biblioteca Rio – Grandense, Rio Grande-RS

Missões, de União da Victoria, 18 de junho de 1910 a 25 de agosto de 1910.

O Libertador, de Campos Novos, de 9 de janeiro de 1910 a 9 de novembro de 1911. [coleção incompleta]

O Progresso, de Ponta Grossa, segundo semestre de 1909 e primeiro semestre de 1910.

Paraná Moderno, Curitiba, de 27 de novembro de 1909 a 4 de novembro de 1911.

Fontes Impressas:

ESTADO DO PARANÁ, **Relatório apresentado ao Presidente do Estado** pelo Secretario d’Estado dos Negocios de Obras Publicas e Colonisação, 1911.

HELLING, Robert. **40 Jahre im Innern von Brasilien**; Erlebnisse eines Eisenbahningenieurs, von Robert Helling. Berlin, Pyramidenverlag, Dr. Schwarz & Co., [1931] Tradução em português de Filipe Neckel, Mirien Plarre e Thiago Benitez. Supervisão: Erica Foerthmann Schultz.

Entrevistas:

Antônio Nailem Espíndola, Rio Grande, 25.fev. 1997.

Cristóvão Barbosa dos Santos, Rio Grande, 17 de fev. 1997.

Hélio Amaro Soares, Rio Grande, 21.fev.1997.

José dos Santos Leal, Rio Grande, 20.fev.1997.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ALBERTI, Verena. **História oral: a experiência do CPDOC**. Rio de Janeiro : Fundação Getulio Vargas, 1990.

ALBUQUERQUE, Mário Marcondes. **Contestado: distorções e controvérsias**. Curitiba: Lítero-Técnica, 1987.

BANDEIRA, Moniz. **O Governo João Goulart e as lutas sociais no Brasil (1961 a 1964)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978. p. 182.

_____. **O Governo João Goulart: as lutas sociais no Brasil (1961-1964)**. Rio de Janeiro: Revan, 2001. Edição revisada e ampliada.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **A Campanha do Contestado**. 2ª ed. Florianópolis: Editora Lunardelli, 1979.

CADÓ, Elizabeth M. Pedroso. **Movimentos grevistas de trabalhadores urbanos no RS: 1955-1964**. Porto Alegre, IESPE/PUC, 1982

- CHAUI, Marilena. **Conformismo e Resistência** : aspectos da cultura popular no Brasil. São Paulo : Brasiliense, 1986.
- ESPIG, Márcia Janete. **Personagens do Contestado**: Os turmeiros da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1908-1915). Porto Alegre: UFRGS, 2008. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2008.
- ESPIG, Márcia Janete; MACHADO, Paulo Pinheiro (orgs). **A Guerra Santa revisitada**: novos estudos sobre o Movimento do Contestado. Florianópolis: Editora da UFSC, 2008.
- FERREIRA, Jorge. (org). **O populismo e sua história: debate e crítica**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A ferrovia do diabo**: história de uma estrada de ferro na Amazônia. São Paulo: Melhoramentos, 2005.
- FORTES, A. & Outros. **Na luta por direitos**: estudos recentes em História Social do Trabalho. Campinas: Editora da UNICAMP, 1999.
- FREDERICO, Celso (Org.). **A Esquerda e o Movimento Operário 1964-1985**. v. 1. São Paulo : Novos Rumos, 1987.
- GANDRA, Edgar Avila Gandra. **O Cais da Resistência**: a trajetória do Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuários de Rio Grande no período de 1959 a 1969. Cruz Alta, Editora da UNICRUZ, 1999.
- GORENDER, Jacob. **Combate nas trevas**: a esquerda brasileira: das ilusões perdidas à luta armada. 3. ed. São Paulo: Ática, 1987.
- GREMAUD, Amaury Patrick. **O Brasil e o fluxo internacional de capitais, 1870-1930** – o caso da Brazil Railway Co. São Paulo: USP, 1992. Dissertação (Mestrado em Economia), Universidade de São Paulo, Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, 1992.
- HOBSBAWM, Eric J. **Os trabalhadores**. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1981.
- _____. **Mundos do Trabalho**. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1987.
- IANNI, Octávio. **A formação do estado populista na América Latina**. 2. ed. São Paulo: Ática, 1989.
- _____. **Estado e Planejamento Econômico no Brasil (1930-1970)**. Rio de Janeiro : Civilização Brasileira, 1971.
- _____. **O Colapso do Populismo no Brasil**. 2.ed. Rio de Janeiro : Civilização Brasileira, 1971.
- KROETZ, Lando. **As Estradas de Ferro de Santa Catarina 1910-1960**. Curitiba: UFPR, 1975. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Paraná, 1975.
- _____. **As estradas de ferro do Paraná (1880-1940)**. São Paulo: USP, 1985. Tese (Doutorado em História Econômica), Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade de São Paulo, 1985.
- MACHADO, Paulo Pinheiro. **Lideranças do Contestado**: a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916). Campinas: Ed. da Unicamp, 2004.
- MONTEIRO, Duglas Teixeira. **Os errantes do novo século**: um estudo sobre o surto milenarista do Contestado. São Paulo: Duas Cidades, 1974.
- NODARI, Renato. **Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande**: Causas e conseqüências de sua construção em território catarinense – 1900/1940. Porto Alegre: UFRGS, 1999. Dissertação (Mestrado em Economia), Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1999.

OLIVEIRA, Carlos Alberto. **Do cais à cidade** : os estivadores de Rio Grande nos anos 60. 19º Simpósio Nacional de História da ANPUH. História e Cidadania. Belo Horizonte : FAFICH / UFMG, 20-25 de julho 1997.

OLIVEIRA, Carlos Alberto. **Quem é do mar não enjoa: memória e experiência de estivadores do Rio Grande/RS**. São Paulo: PUC-SP, 2000. (Tese de Doutorado).

PEREIRA DE QUEIROZ, Maria Isaura. **La "Guerre Sainte" au Brésil: Le mouvement messianique du "Contestado"**. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, 1957.

PETERSEN, Sílvia Regina Ferraz. Dilemas e desafios da historiografia brasileira: a temática da vida cotidiana. **História & perspectivas**, Uberlândia, n. 6, jan./jun., 1992.

_____. **Cruzando fronteiras: as pesquisas regionais e a história operária brasileira**. Anos 90 : Revista do Programa de Pós-Graduação em História. Porto Alegre : UFRGS, n.3, maio.1995.

QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e conflito social** (a guerra sertaneja do Contestado - 1912-1916). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.

SAES, Flavio Azevedo Marques de. Os investimentos franceses no Brasil: o caso da Brazil Railway Company (1900-1930). **Revista de História da USP**, São Paulo, n. 119, jul. 1985 / dez. 1988.

SARTI, Ingrid. **O porto vermelho** : os estivadores santistas no sindicato e na política. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1981.

SAVAGE, MIKE. "Classe e história do trabalho". In SILVA, Fernando T. e outros. **Culturas de classe: identidade e diversidade na formação do operariado**. Campinas: Editora da UNICAMP, 2004

SILVA, Fernando Teixeira da. **A carga e a culpa: os operários das docas de Santos – direitos e cultura de solidariedade 1937 – 1968**. São Paulo: Hucitec, 1995.

SILVA, Fernando Teixeira & 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.

THOMÉ, Nilson. **Trem de ferro: história da ferrovia no contestado**. 2ª ed. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

THOMPSON, E. P. **A formação da classe operária inglesa** : a árvore da liberdade. v. 1. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1987.

TREVISAN, Edilberto. **Ao apito do trem: antecedentes e construção da ferrovia de Paranaguá a Curitiba**. Curitiba: Ed. da Rede Ferroviária Federal S. A., 1985.

WEFFORT, Francisco. Democracia e movimento operário: algumas questões para a história do período (1945-1964). **Revista de Cultura Contemporânea**, n. 2, São Paulo: CEDEC, 1978.