

Maria Lucia Caira Gitahy

OS TRABALHADORES DO PORTO DE SANTOS  
(1889 - 1910)

Dissertação apresentada como exigência parcial para obtenção do grau de Mestre em História à Comissão julgadora da Universidade Estadual de Campinas, sob a orientação do Professor Bóris Fausto

Maio de 1983

UNICAMP  
BIBLIOTECA CENTRAL

Para os amigos Fernando, Tiago, Julia, Mariana, Everardo, Leda, Stella, Sérgio, Miguel, Mônica, Eraldo, Carlos Ernesto, Mário, Waldemar, Rafael, Mariza, Celina, Niedja, Gabriela e Zé Roberto que souberam compartilhar comigo bem mais que esta tese.

Para o Foot, amigo de sempre e introdutor na Campinêia, e para a querida Floriza.

Despeço-me desta hora no corpo deste outro navio  
Que vai agora saindo. É um tramp-steamer inglês,  
Muito sujo, como se fosse um navio francês,  
Com um ar simpático de proletário dos mares,  
E sem dúvida anunciado ontem na última página das gazetas.

(...)

Lá vai ele deixando o lugar defronte do cais onde estou.  
Lá vai ele tranquilamente, passando por onde as naus estiveram.  
Outrora, outrora...  
Para Cardiff? Para Liverpool? Para Londres? Não tem importância.  
Passa, lento vapor, passa e não fiques  
Passa de mim, passa de minha vista,  
Vai-te de dentro de meu coração

(...)

Fernando Pessoa

## Í N D I C E

	Página
I. INTRODUÇÃO .....	5
II. CAPÍTULO I: A cidade e a conjuntura .....	13
1. O porto .....	13
2. Os anos noventa .....	36
3. O Centro Socialista de Silvério Fontes .....	54
III. CAPÍTULO II: A organização operária e o papel das greves	63
1. As primeiras tentativas: 1891 - 1904 .....	63
2. O primeiro momento da organização operária: 1904-1906	75
3. A luta pelas 8 horas: 1906 - 1908 .....	98
IV. CAPÍTULO III: 1908: o porto em greve .....	106
1. Antecedentes .....	106
2. O dia a dia do movimento .....	143
3. Análise de uma derrota .....	196
V. CONCLUSÃO .....	260
VI. BIBLIOGRAFIA E FONTES CONSULTADAS .....	331

# I

## INTRODUÇÃO

Este trabalho, de alguma forma, ainda pertence a safra dos anos setenta, em que os estudos sobre o movimento operário no Brasil começam a se multiplicar e projetar os contornos de toda uma área de pesquisa. A abertura do Arquivo Edgard Leuenroth ao lado da criação dos mestrados do IFCH garantiram um espaço, aqui na UNICAMP, para que surgissem vários trabalhos ligados a esta temática. O meu chega já no fim da safra.

Entrei no Mestrado de História em 1977. Generalizações pouco fundamentadas ou trabalhos demasiado ecléticos ou pouco autoconscientes do ponto de vista teórico desperjavam toda a paciência da nossa crítica de iniciantes. Mas havia um deslize ainda mais imperdoável: "banhos de empiria" ou "relatos ingenuamente positivistas" irritavam especialmente os colegas, e não só os colegas, de 1976-1977. Sobre isto nem sequer havia discussão, bastava o carimbo de um sorrisinho mais irônico.

As "estruturas", "problemáticas", "temporalidades", "níveis", "instâncias" e "articulações" invadiam não só as cabeças mas muitas das páginas da produção acadêmica nestes anos. Preocupavamo-nos com análise do discurso, e corríamos a pedir socorro aos cursos da nossa vizinha Linguística, enquanto reclamávamos contra as invasões sociológicas ou econômicas (cistas) no nosso terreno. A crítica à teoria filosó-

fica althusseriana começava a ensaiar seus passos ainda mais teóricos e mais filosóficos entre nós.

Há poucos quilômetros dos corredores "interdisciplinares" do IFCH, desde a graduação, eu iniciara minha experiência como professora de História em cursos de madureza. Esta e outras vivências dos anos setenta também marcaram minhas opções com relação a um texto de História: eu queria uma narrativa. Teoricamente informada, claro; politicamente politicamente posicionada, claro; mas isenta de jargão acadêmico ou da última "análise de conjuntura"(arrgh!) dos grupos que atuavam na cena estudantil. Eu queria um texto em que não fosse preciso afirmar que se tratava da "ótica do conflito entre o capital e o trabalho" ou que "a luta de classes é o motor da história" (1) mas que esta luta fluísse, mais ou menos, como flui na vida.

Por outro lado, a desmontagem dos móveis profundos que acabam se concretizando num leque de escolhas que aparecem (ou, às vezes, nem mesmo aparecem muito claramente) aos atores, tinha de ser empreendida. No próprio terreno do movimento operário não faltavam livros excelentes como o de Michelle Perrot ou o de Gareth Steedman Jones a nos acenar com horizontes mais amplos.

Também não pretendi começar do marco zero em

---

(1) Estas questões foram aprofundadas, entre outros por Hobsbawn, E.J., "Labor History and Ideology" in Journal of Social History, v. 7 (4), 1974 e Haupt, George, "Pourquoi l'histoire du mouvement ouvrier?" in: L'histoire et le mouvement social, Paris. F. Maspero. 1980. p. 17-44.

termos de história da classe operária brasileira. Foi muito bom poder iniciar pela leitura de trabalhos da qualidade dos de Bóris Fausto, para ficar apenas em um exemplo. Além do mais o que me propus foi coisa bem mais limitada: um trabalho monográfico, uma pesquisa sobre os trabalhadores do porto de Santos nos vinte anos em que eles se constituem como tais e iniciam suas lutas.

Neste sentido, foi fundamental a tese de Ingrid Sarti, naquele momento a única existente sobre o tema. Focalizava um período posterior, 1930-1964. Este trabalho ao lado das análises estrangeiras sobre os trabalhadores dos portos(2),

- 
- (2) ERIC HOBBSBAWN em "National Unions on the Waterside", Labouring Men, capítulo II, p. 241-271, trata da construção das federações sindicais de âmbito nacional na orla marítima britânica. LOVELL, J. Stevedores and Dockers; New York. M. Kelley. 1969, escreve todo um volume sobre as origens do sindicalismo no porto de Londres. NGUYEN, Victor, "Les portefaix marseillais: crise et déclin - survivances", Provence Historique, v. 2 1962 p.363-397 nos coloca em contato com uma antiga corporação de portuários em Marselha em conflito com a "Société des Docks" empresa capitalista, que nestes anos reorganiza totalmente o trabalho no porto. O porto carvoeiro de Cardiff é o palco dos vários trabalhos de DAUNTON, M.J., "Jack Ashone. Unionization of seamen in Cardiff before 1914" in Welsh History Review, idem "The Cardiff Coal Trimmers Union, 1888-1914", "Aristocrat and Traders: the Bute Docks, 1839-1914" in Journal of Transport History, New Series, III (1975), id. "Coal Metropolis: Cardiff, 1870-1914" (1977). Aspects and Economic Structure of Cardiff, 1870 - 1914, Ph.D., Kent. 1974, Seguem outros títulos semelhantes na bibliografia.

introduziu-me no mundo do cais. E "todo cais é uma saudade de pedra", como dizia o poeta.

Os dois primeiros capítulos desta dissertação originaram-se de um levantamento preliminar junto a imprensa operária existente no Arquivo Edgard Leuenroth (3), mais tarde complementado com uma série de outras fontes oficiais, patronais, romances, histórias da cidade, geografia local, uma planta e mesmo fotografias do porto e de Santos, no período em estudo. No terceiro capítulo, além destas fontes recorri amplamente à imprensa diária. Todo este material foi interrogado, entre outras formas, ... "como elos numa série linear de ocorrências ou fatos contingentes - isto é, a história "tal como realmente aconteceu" (mas como nunca poderá ser plenamente conhecida) - na construção de uma exposição narrativa; sendo esta reconstrução (por mais desprezada que seja pelos filósofos, sociólogos e por um número crescente de historiadores contemporâneos que se deixaram atemorizar pelos primeiros) uma constituinte essencial da disciplina histórica, um pré-requisito e premissa de todo conhecimento histórico, a base de qualquer noção objetiva (distinta da teórica) de causação, e a preliminar indispensável à construção de uma exposição analítica ou estruturada (que identifica relações estruturais ou causais) mesmo que no curso desta análise a narração primitiva sequencial sofra ela mesma uma transformação radical;...(4)".

---

(3) Foi apresentado como trabalho de curso, no Mestrado.

(4) THOMPSON, E.P., A miséria da teoria ou um planetário de erros, Rio de Janeiro, Zahar, 1981, p. 38-39.



O trabalho encaminha-se através de uma reconstrução detalhada e não recusa portanto a forma do relato. Mantive uma divisão, no mínimo, tradicional: o primeiro capítulo é sobre as transformações que Santos atravessa após sua definição como porto do café, o segundo tenta localizar o papel dos trabalhadores do porto dentro do nascente movimento operário santista e o terceiro analisa sua maior greve até então. Pode não parecer de "bom tom" um trabalho, digamos, tão "escolar". Ainda mais se levarmos em conta os excessos "cronológicos" daquele "Dia a dia da greve" tipo novela. Mas eu cometi também uma conclusão inconclusiva, em que retomo o movimento operário santista nos anos 1909-1910 e discuto um pouco as cinco grandes greves portuárias do período.

Também não faltaram problemas com esta divisão. Porque todo um ítem sobre o Centro Socialista de Silvério Fontes no capítulo sobre os ingredientes que compuseram as características próprias a "aura" da luta política na cidade? Porque não unir este trecho ao capítulo sobre o movimento operário? O socialismo pioneiro de Silvério Fontes é como um elo partido entre dois mundos entre os quais o trânsito parece ser bastante difícil. Voltada para o mundo operário, sua voz pertence ainda a suas raízes. Porém sua relevância para o movimento operário é com certeza maior do que os rastros deixados nas poucas fontes nos permitem vislumbrar. Como este exemplo, devem haver vários outros. Nenhuma divisão é fortuita e embora não faltem explicações e discussões, posicionamentos implícitos sempre permanecem.

Não sei até que ponto fui fiel a meus próprios objetivos. Mas no interior do texto, evitei ocultar os cami

nhos (e descaminhos) de sua feitura. Neste sentido, este trabalho preocupou-se "em deixar seus andaimes à mostra", na feliz expressão de um autor (5). Era preciso, por exemplo, reconstruir a greve dia por dia, lançando mão de todos os registros: o da imprensa, a palavra operária (bem rara), a atitude patronal, a ação do governo, a movimentação e o conflito de rua, as despistadoras circunstâncias de sua eclosão. Os próprios documentos utilizados (ou pelo menos os mais difíceis de obter) são reproduzidos. Organizar os quadros também foi importante para chegar a uma visão geral da informação. Só então é que pude pensar sobre o seu conjunto.

Uma advertência aos leitores mais cuidadosos: o termo "portuário" será utilizado no decorrer do texto de forma ampla, geral, referindo-se a toda e a qualquer categoria de trabalhadores do porto. A categoria sindical "portuário" só foi criada muito mais tarde com a pulverização dos sindicatos do porto, regularização de sua existência e controle pelo Estado, nos anos trinta.

Seria impossível enumerar aqui todos os que me apoiaram e me ajudaram nas idas e vindas da minha "década unicampeira" ou desta minha entrecortada pesquisa. Mas na hora dos agradecimentos alguns nomes tem de ser mencionados. Sem dúvida o dos servidores de todos os arquivos e bibliotecas em que trabalhei, especialmente os amigos do A.E.L., na pessoa da Marisa. Beã, Ana, Nâdia, Celina e Sérgio ajudaram durante a coleta de dados em diferentes graus, cidades e momen-

---

(5) CASTORIADIS, C. A Instituição Imaginária da Sociedade. Rio de Janeiro. Paz e Terra. 1982.

tos. Tereza Mendonça e Ernani Silva Bueno cederam álbuns com fotos e livros sobre a história do porto. Leda Gitahy ajudou com os primeiros quadros e Bernardino, com as fotos. Maria Alice, Coraly, Cristina, Stella e Dale, leram e discutiram trechos e capítulos do primeiro original. Dale Tomich, além disso, em boa hora, aceitou participar da banca examinadora. À FAPESP (1977-1978) e à Fundação Ford (1981-1982) devo o apoio financeiro, sem o qual esta dissertação não teria sido produzida. Quanto ao Michael, Paulo Sérgio e Bóris, que foram cúmplices deste percurso, desde o início, só me restava transformá-los em juízes de seus resultados, com todos os méritos. Es tão com a palavra.

## ASPECTOS DO PORTO

1. Porto do Bispo em 1888

2. O mesmo em 1908

## CAPÍTULO I

### A CIDADE E A CONJUNTURA

"Vista do mar, do estuário a cidade é negra:  
black town lhe chamam os ingleses".

Júlio Ribeiro (1888)

#### 1. O Porto

Santos nasceu em 1532 entre o Ribeiro dos Jerônimos o Monte Serrate e o outeiro de Santa Catarina. Era um pequeno porto utilizado pelos que se dirigiam a São Vicente. Desde logo foi preferido a este, por suas águas tranquilas e profundas e local apropriado para o sítio da cidade, dotado de mananciais de água potável e maior facilidade de comunicação com o planalto e com a ilha. Porém, até o século XIX não chegou a ter maior expressão: "sem terras próprias para o cultivo da cana, longe dos distritos de mineração, abandonado pela própria população, Santos caiu em marasmo" (1). Com a expansão da cana-de-açúcar, o porto voltou a ter vida. Ainda assim, no ano de 1823 era uma vilazinha de 4.700 habitantes, dos quais 2.000 eram escravos e 2.700 livres; entre estes haviam

---

(1) CARVALHO, Maria Conceição Vicente de, citada por Araújo Filho, José Ribeiro. Santos, o Porto do Café, Rio de Janeiro. IBGE. 1969 p. 50.

1.400 mestiços, mulatos, cafusos e caboclos (2).

Em 1839, quando foi elevada a categoria de cidade ainda era "o typo apurado duma povoação colonial sem fortuna e as praias lodosas do porto (...) frequentadas por bandos de urubús, davam a nota característica local" (3). Umas poucas ruas centrais eram empedradas, mas inundavam-se frequentemente por falta de sarjetas ou boeiros. Não havia nenhum edifício mais sofisticado na cidade. A Matriz, sempre ruinosa, a Cadeia, disforme, onde se reunia a Câmara Municipal e mesmo a Alfândega, que ocupava um antigo convento, eram casarões coloniais bastante primitivos. O lixo não era recolhido e ficava pelas praças, ruas e quintais ou era jogado no leito dos riachos, que cruzavam a cidade a céu aberto, alterando seu curso. A iluminação pública era de azeite e os raros lampiões das esquinas eram apagados às 20 horas quando soava o toque de recolher na Cadeia ou quando havia luar.

Durante a década de 1850, o café que vinha avançando no chamado "Norte" de São Paulo, toma a dianteira no movimento do porto. Desde a década anterior avança a navegação a vapor, através da qual os ingleses impõem mais uma vez

---

(2) SANTOS, Francisco Martins dos. História de Santos (1532-1936). São Paulo. Revista dos Tribunaes. 1937. v. 2. p. 4.

(3) ÁLVARO, Guilherme A Campanha Sanitária de Santos, suas causas e seus efeitos. São Paulo. Duprat. 1919. p. 11.

sua superioridade marítima nos nossos portos (4). É um momento significativo já que em 1859 é apresentado um projeto de traçado da ferrovia Santos-Jundiá cujos trabalhos se completam em 1867. Com isso, estabeleceu-se um "tronco", trajeto obrigatório para o escoamento de todo o café do Estado, com exceção do Vale do Paraíba, controlado pela São Paulo Railway Co., a poderosa "Inglesa", cujo monopólio quase secular só se rã rompido pela Sorocabana em 1937.

Estava criado o binômio São Paulo-Santos "que produziu um verdadeiro colapso nos demais portos litorâneos deixando Santos como o monopolizador de todo o tráfego com o planalto" (5). A importância de Santos como porto exportador de café nos anos escolhidos para este estudo pode se ilustrada por um relatório apresentado pela Comissão de Finanças da Câmara Federal dos Deputados que fornece dados sobre exportação de café no quinquênio 1903-1908. Por Santos foram exportadas 43.656.029 sacas de café no valor de 1.360.096:025 \$ 000 enquanto que pelo Rio foram exportadas 16.413.200 sacas no valor de 511.253:299 \$ 000; por Vitória 2.112.646 sacas no valor de 66.698:003 \$ 000; e pela Bahia 1.067.755 sacas no valor de 30.996.509 \$ 000 (6).

Com o aumento de sua movimentação a partir de 1867, produziram-se sérios problemas devidos às condições pre

---

(4) MANCHESTER, Alan K. Preeminência Inglesa no Brasil. São Paulo. Brasiliense. 1973. p. 282-283 e ALBION, Robert G., "Capital Movement and Transportation" in Journal of Economic History, 9 (4): 361-374, 1951. nº 4. p. 361-374.

(5) ARAÚJO FILHO, J.R., op. cit., p. 363.

(6) A Tribuna, 88, 7/7/1908, publica um extrato do relatório.

cárias em que se encontrava o porto. As embarcações de alto mar ficavam a mais de cem metros dos velhos trapiches, ligadas a eles por simples pontes de madeira onde transitavam escravos e outros trabalhadores do porto, transportando virtualmente nas costas todas as mercadorias inclusive as milhares de sacas de café que por ali eram exportadas todos os anos. As vistas do porto do Consulado ou do Bispo na década de oitenta mostram a clássica "floresta de mastros" dos veleiros, encostada junto às pontes, as praias cheias de mercadorias e pequenas embarcações de todos os formatos e tipos.

Apesar desta situação calamitosa, as primeiras tentativas para a construção do cais serão infrutíferas. Uma primeira companhia que adquire a concessão fracassa e o governo estadual também não consegue levar adiante o projeto. Só em 1888 um grupo de empresários, vencendo a concorrência aberta pelo governo imperial toma a si a obra, José Pinto de Oliveira, Cândido Gaffrêe, Eduardo Palacin Guinle, João Gomes Ribeiro de Avelar, Alfredo Camilo Valdetaro, Benedito Antônio da Silva e Barros e Braga & Cia. foram os contratantes. De acordo com os termos da concessão, iniciaram as obras imediatamente. A faixa de lodo que tinha de ser dragada para a construção do primeiro trecho de cais mostrou-se maior do que os estudos tinham previsto. No lugar dos esperados  $105.933 \text{ m}^3$  foram extraídos  $498.689 \text{ m}^3$  de lodo.

Além disso a empresa entrou em litígio com os "donos" das 23 pontes e trapiches que se encontravam no local da construção, inclusive a São Paulo Railway e a alfandega, defendidas pela Câmara Municipal. Desta primeira batalha vem a rivalidade entre a Docas e o comércio de Santos, que vai se desenvolver em vários lan-



ces, ao longo do período em questão, movimentando a imprensa local, do Rio e de São Paulo e envolvendo os interesses mais diversificados. Embora nas cláusulas do contrato de concessão da Docas não constasse qualquer disposição de monopolizar o embarque e desembarque de mercadorias é exatamente isto que vai ocorrer com a construção do cais. Aos comerciantes interessava ter controle sobre este processo de embarque e desembarque de mercadorias, e ainda mais, evitar que uma única empresa determinasse as taxas que teriam de pagar. A Docas foi firmemente apoiada pelo governo que alegava irregularidades na arrecadação dos impostos alfandegários sobre as mercadorias que transitavam pelos antigos trapiches. Estes foram caindo um a um, sob o avanço da amurada do cais. Finalmente, em 1897, um decreto determinou que sô seriam utilizados quando não houvesse lugar no cais. Os dois últimos trapiches (Ferreira Gullart e Xavier Pinheiro) protestaram judicialmente, mas após a greve de outubro do mesmo ano, viram ser demolidas suas pontes. Novos processos e recursos, mas a Docas venceu, alegando que se tratava de terrenos de Marinha e que não havia fundamento em suas reivindicações a existência (7).

Com a construção do cais da Companhia Docas, não sô o negócio dos trapicheiros foi destruído, ou as redes de contrabando tiveram que se ajustar ao controle muito mais eficiente do tráfego de mercadorias; mas também a "rapi-

---

(7) Sobre a questão dos trapiches ver LOBO, Hélio Docas de Santos: suas origens, lutas e realizações, Rio de Janeiro. Jornal do Comércio, 1936. cap. 3. Outros serviços foram sendo açambarcados pela Docas: fornecimento de lastro e de água aos navios, por exemplo, ver p. 116 e seguintes.

nagem", o "desfalque" e outras formas de apropriação das mercadorias passaram a ser combatidas.

Especialmente durante a crise de congestionamento de 1892, os comerciantes queixavam-se de que a... "gaturagem tem tomado súbito impulso". As mercadorias que com o congestionamento do porto empilhavam-se nas pontes, nos trapiches, nas ruas e nas praças, eram constantemente sujeitas à "rapinagem". "A polícia sente-se impotente para dominar esta nova indústria por que nem de força pública dispõe". Os roubos e desfalques de mercadorias ocorriam também no depósitos e durante o pequeno trajeto urbano em que o produto era transportado (8).

---

(8) LOBO, Hélio, op. cit., cap. V, "Construir saneando", p. 30-55. Em um trabalho extremamente interessante sobre crime no século XVIII, Peter Linebaugh, discute o papel deste tipo de apropriação, muitas vezes "costumeira", ocorrido durante o processo de transporte de mercadorias (e no interior de outros processos de trabalho) através do qual carregadores e outros trabalhadores "completavam" sua remuneração. A repressão destas práticas (criminalizadas então) torna-se prioritária para as classes dirigentes inglesas durante o século XVIII, quando a imposição da forma - dinheiro do salário passa a permitir o cálculo e a especificação do excedente acumulado. Isto implicaria ao mesmo tempo, na redução do campo de lutas dos trabalhadores às condições de compra e venda de lutas de trabalho, num nível mais doméstico, e na posse de um instrumento de comando internacional, o dinheiro, que se revela a mais corrosiva das relações sociais. Nada mal para os construtores do império britânico, num mundo caracterizado por tão diversas sociedades, culturas e formas de produção! LINEBAUGH, Peter, "Crime and Industrialization: 18<sup>th</sup> Century Britain", Comunicação apresentada ao Seminário sobre Violência, Crime e Poder, AEL, DCS-IFCH, 17 e 18/8/1982. UNICAMP (mimeo).

Além disso com a crise de congestionamento, a especulação campeia; o carreto subiu a 10\$000 e 12\$000 por tonelada, sendo que transitaram pelo porto naquele ano cerca de 800.000 toneladas. Existiam então, no porto, algo como 100 pontões que funcionavam como armazéns flutuantes; seus alugueis diários variavam entre 150\$000 e 350\$000. Os fretes subiram de 50 a 100\$ e as estadias de navios chegaram a 400\$000 por dia (9). A diária dos carregadores atingiu seu ponto mais alto durante todo o período em estudo em torno de 6\$000 a 8\$000. Em 1908, elas giravam novamente em torno de 3\$000 a 4\$000. A Docas também não deixou de aproveitar a situação. Apresentando o término de suas obras como a única solução viável para a crise, conseguiu, após a visita de Serzedello Correia, Ministro da Viação, no mesmo ano, a triplicação do seu capital e um novo prazo para a entrega da obra. Em troca compromete-se a sanear o porto em curto espaço de tempo. Vale lembrar que neste ano as epidemias de varíola e febre amarela dizimaram por volta de 10% da população da cidade! (Ver quadro "Números e Causas de óbitos em Santos").

Ainda em 1892, um ano após a data prevista no contrato inicial, foram concluídos os primeiros 260 metros do cais, da Rua Brás Cubas até o extremo da ponte da São Paulo Railway, no Valongo, com 20 metros de largura para depósito de mercadorias durante as operações de carga e descarga. O primeiro armazém foi entregue sete meses depois e em 1893, mais 400 metros de cais e a ligação dos trilhos do porto com os da São Paulo Railway. Observando-se as fotos da construção do

---

(9) LOBO, Hélio, op. cit., p. 30-35. Infelizmente a fonte não fornece os preços em tempos "normais".

# A CONSTRUÇÃO DO PORTO

1. A oficina dos blocos

2. Inauguração do 1º bloco

3. A construção da amurada

porto é possível ter uma idéia do esforço que representava a obra naquele momento: desde as pedreiras, a extração de areia doce do leito do Rio Jurubatuba, a feitura do concreto, o levantamento da muralha. O primeiro trecho, de 988 metros do Va longo a Alfândega, como o segundo prosseguindo até o Paquetá (884 metros) era construído sobre estacas de fundação, constando de um maciço de concreto sobre o qual erguia-se a muralha de alvenaria de pedra. O último trecho, do Paquetá até os Outeirinhos (2.848 metros) foi construído com grandes blocos artificiais de alvenaria de pedra, assentados sobre um enrocamento anlainado. Sobre eles ergue-se a muralha de alvenaria de pedra semelhante a dos primeiros trechos (Ver fotos). Este último trecho só foi concluído em 1909, já no final do nosso período.

Neste Ínterim a empresa também sofrera transformações. Em 1890, aumentara seu capital e se reorganizara sob o nome Empresa das Obras dos Melhoramentos do Porto de Santos. Em 1892, passa a se constituir numa sociedade anônima, a Companhia Docas de Santos (10). Pelo contrato de 1888, a Com

---

(10) Seguem-se trechos dos estatutos então aprovados:

"Artigo 1º - Sob a denominação Docas de Santos é formada uma sociedade anonyma, tendo por objecto:

I - Continuar a construção do porto da cidade de Santos, no Estado de São Paulo, e explorá-lo nos termos da Lei nº 1.746, de 13/10/1869 e dos decretos nº 9.979, de 12/7/1888, nº 10.166, de 12/1/1889, nº 10.277, de 30/7/1889, nº 10.438, de 9/11/1889, nº 966, de 7/11/1890, nº 1.155, de 7/12/1890, nº 74, de 21/3/1891, nº<sup>os</sup> 789 e 790 de 8/4/1892, nº 813 de 7/5/1892, nº<sup>os</sup> 942 e 943 de 15/7/1892, nº<sup>os</sup> 1.069 e 1.072 de 5/10/1892, com todos os seus direitos e obrigações.

panhia construiria 866 metros de cais, e exploraria o mesmo durante trinta e nove anos, ao fim dos quais, todas as obras reverteriam a União. Com o novo contrato, de 1890, compromete-se a construir mais 966 metros, porém o prazo da concessão

---

(10) II - O commercio, em geral, de commissões, inclusive agencia de navegação e transportes terrestres.

Artigo 2º - O prazo de sua duração será de oitenta e oito anos, de acôrdo com os referidos decretos, devendo terminar em 7 de novembro de 1980.

Artigo 3º - A sêde será para todos os effeitos jurídicos a cidade do Rio de Janeiro.

Artigo 4º - O capital de 20.000:000\$000 (vinte mil contos de réis) é dividido em 100.000 acções de 200\$000 cada uma ao portador, logo que estiverem realizadas as entradas to das, se os accionistas não preferirem nominativas. Toda a acção é indivisível em referencia á sociedade.

Artigo 5º - Para a formação do capital concorrerão:

a) Gaffrêe, Guinle & Companhia com as concessões constantes dos citados decretos, obras executadas, material exis tente e todo o seu activo, isto é, com bens, coisas e direitos, o que, segundo a legislação em vigôr, sômente será admittido como prestação ou entradas das acções que subscreverem, depois de avaliado; b) os demais accionistas com dinheiro".

A Companhia seria administrada por dois diretores, cada qual caucionando sua responsabilidade com mil acções - remunerados com um conta de réis por mês, com mandato de seis anos, salvo reeleição; três fiscais; realização annual de uma assemblêia geral ordinária e quantas extraordinárias fossem necessârias. Diretores escolhidos nos seis primeiros anos: C. Gaffrêe e E.P. Guinle. Conselho Fiscal: Dr. André Gustavo Paulo de Frontin, João Evangelista Vianna e Olympio Frederico Loup; como suplentes: Saturni no Candido Gomes, Dr. Alberto de Miranda Pacheco e Manoel Vicente Lisboa.

é bastante dilatado: noventa anos (10). Houve críticas no Senado e na imprensa (Adolpho Pinto in Diario Popular, 19/6/1894, Moraes Barros, no Senado, em 23/11/1896 denunciam que a empresa fere a própria lei de 1869, que regula as concessões de portos), mas a Companhia contava com homens seus em posições-chaves. Francisco Glycerio assinou a concessão em 1890. Bernardino de Campos sempre defendeu o empreendimento. Osório de Almeida, da Docas, defendeu-a em O Estado de São Paulo, 22/7/1894, comparando os privilégios da empresa aos das estradas de ferro e prosseguindo a polêmica. Através de decretos sucessivos vão sendo dilatados os prazos para entrega das

---

(10) Estas informações são de Hélio Lobo, Docas de Santos: suas origens, lutas e realizações. Rio de Janeiro. Jornal do Commercio / Rodrigues e C. 1936, 679 p. Os decretos a que se refere o estatuto citado podem ser encontrados em A Crise do Porto de Santos. (Estudo Preliminar elaborado pela Associação Commercial de São Paulo). São Paulo. 1925.

(11) Vale a pena transcrever o decreto que prorroga de tal maneira o prazo de concessão, da obra de ELLIS, Alfredo, "Docas de Santos: discursos". Rio de Janeiro. Imp. Nacional 1906. p. 13 a 15.  
"Decreto nº 966, de 7/11/1890, autorizando a prolongar o cais em construção até Paquetá e prorroga o prazo das concessões constantes dos decretos nº 9.979 de 12/7/1888 e 10.277 de 30/7/1889"

#### Cláusulas

##### I

Ficam autorizados os concessionários das obras de melhoramentos do porto de Santos a prolongar as obras do cais, concedidas pelos decretos nºs 9.979 de 12/7/1888 e 10.277, de 30/7/1889, até o lugar denominado Paquetá.

obras da empresa e esta, em troca, comprometendo-se a agregar

---

- (11) Para a execução destas obras foram aprovados a planta apresentada em 10/7/1886, pelo engenheiro Domingos Sergio de Saboia e Silva, e o respectivo orçamento na importância de 1.438:86\$980.

## II

Da Capitania até Paquetá, em seguimento ao cais de carga e descarga, construirão os concessionários um aterro e cais de revestimento com pedras grandes arrumadas sem argamassa, sendo apenas tomadas a cimento as juntas e coroas.

No lugar mais apropriado do prolongamento entre a Rua Braz Cubas e Capitania será construída pelos mesmos concessionários uma doca destinada ao mercado de peixe, com entrada por baixo das linhas de trilhos, entrada esta que nas marés mínimas deverá dar passagem a embarcações de 0,80 m de calado.

Serão mais construídos pelos referidos concessionários em toda a extensão do prolongamento, agora autorizado, armazéns para mercadorias, guindastes, telheiros, linhas fêrreas, desvios e outros melhoramentos para o serviço.

## III

Os concessionários, de acordo com a Intendência Municipal, farão o serviço provisório necessário ao saneamento da parte do litoral compreendido no prolongamento ora autorizado até que tenham concluído todas as obras mencionadas nas cláusulas anteriores.

## IV

De todas as obras ainda não estudadas, dos armazéns, casas de máquinas, telheiros, guindastes e mais trabalhos, apresentarão os concessionários plantas e orçamentos; sendo para as obras do cais, desde a Capitania até Paquetá, marcado o prazo de seus mezes desta data e para as demais quando tiverem de proceder á sua construção.



novas benfeitorias ao porto, saneamento e à cidade (12).

---

(11)

V

A construção de todo o cais deve estar terminada dentro do prazo de cinco anos, contados da presente data, exceptuados os armazéns que serão construídos à proporção das necessidades do comércio.

VI

Gozarão os concessionários durante todo o prazo do seu privilégio, que fica elevado a 90 anos (noventa), contados da data deste decreto, de isenção de direitos para todos os materiais necessários a construção e conservação das obras do porto e dos armazéns que tiverem de edificar nos terrenos desapropriados, nas marinhas e atarrados, incluindo o combustível para o funcionamento das máquinas precisas ao serviço do porto e movimento das mercadorias.

VII

Os concessionarios empregarão quanto possivel o cimento nacional em todas as suas obras, caso alguma fabrica se proponha a fornecel-o em igualdade de condições, de preço e de qualidade, a juízo da comissão fiscal do Governo. Se o preço do genero estrangeiro for inferior ao do produto nacional, serão obrigados os concessionarios a ceder ao Governo, pelo mesmo preço por que comprarem a quantidade que for por este requisitada.

VIII

Findo o prazo do privilegio, reverterão para o Estado Federal todas as obras do cais, compreendendo os armazens, linhas ferreas e todo o terreno que for adquirido pelos concessionários, que nenhum direito terão a qualquer indenização, devendo tudo achar-se em bom e perfeito estado de consevação.

Rio de Janeiro, 7 de novembro de 1890 - Francisco Glycério.

(12) Os decretos com novas ampliações são os seguintes:

A construção do porto e o saneamento da cidade são obras interligadas, e fazem parte de um processo através do qual nestes anos, reorganiza-se o trabalho e a própria face da cidade. Na divisão das esferas de competência coube a Docas a dragagem do lodo negro que cercava a cidade, o aterro de um largo trecho, inclusive algumas ruelas à beira-mar e canalização de riachos existentes em "seu" território. Por outro lado havia, desde 1893 uma Comissão Sanitária subordinada ao governo estadual, responsável pelo combate a epidemias, de

---

(12) 1º) Decreto nº 9.979 - 12/7/1888 - 866 m de cais - do Valongo a Alfândega

2º) Decreto nº 10.277 - 30/7/1889 - mais 122 m de cais - do Valongo a Alfândega

3º) Decreto nº 966 - 7/11/1890 - mais 844 m de cais - da Alfândega ao Paquetá

4º) Decreto nº 942 - 15/7/1892 - mais 2.848 m de cais - até Outeirinhos

5º) Mais 301 m de cais até Barnabé.

TOTAL: 5.020 m. LOBO, Hêlio, op. cit., Cap. 4.

As multas por demora de entrega das obras nunca são cobradas e os prazos sempre aumentados, acusa Alfredo Ellis. Este senador move uma verdadeira campanha contra a Docas e as ferrovias por suas "taxas excessivas", defendendo os produtores de café. Sua campanha contra a Docas atinge o auge em 1906 quando consegue intimar a Companhia a exibir seus livros. Era cláusula do contrato da Docas, que quando sua renda excedesse 20% sobre o capital empregado, rever as tarifas cobradas. O senador denuncia as manobras da Docas para não fazê-lo e uma série de outras irregularidades. ELLIS, Alfredo, "Docas de Santos: discursos". Rio de Janeiro. Imprensa Nacional. 1906. Este livro pode ser encontrado na Biblioteca Nacional, Rio, ou na Biblioteca Municipal Mário de Andrade, São Paulo.

sinfeções, controle dos cortiços, lavanderias públicas, cocheiras e armazéns, possíveis focos de peste, vacinações, em fim pelo estado sanitário da cidade. Seu chefe desde 1904, o médico Guilherme Álvaro deixou interessante documento a respeito (13). Havia ainda uma Comissão do Saneamento, também estadual, que tentou disciplinar o traçado da rede de esgotos e ruas e através de uma planta que deveria ser respeitada. Da sua competência eram também o sistema de canais e outras obras de engenharia sanitária, tais como galerias para águas pluviais, jardins ao lado dos canais e mesmo a construção do Hospital de Isolamento e o edifício da Imigração. Foi encabeçada durante um bom tempo pelo engenheiro Saturnino Brito (14). No entanto, estas modificações levaram algum tempo.

Veja-se as reclamações de um grupo de comerciantes feitas no ano de 1897:

"Sem cais e sem meios de descargas, assolado pela febre amarela e pela varíola, com uma alfândega desmantelada, que não

---

(13) ÁLVARO, Guilherme, A Campanha Sanitária de Santos. Suas Causas e seus Efeitos, São Paulo, Duprat, 1919. No texto, além de descrições minuciosas e dados interessantes sobre a evolução da cidade e suas condições sanitárias, há informações sobre as atividades dos sanitaristas e mesmo menções a reação da população frente a este tipo de controle.

(14) Também este deixou uma série de documentos: "Saneamento de Santos - 1898"; "Esgotos de Santos - 1903"; "Relatórios de 1905 a 1909" e "A Planta de Santos - 1915". Ver na Biblioteca Municipal Mário de Andrade. A Planta de Santos, São Paulo. Brazil de Rothschild & Co. 1915.

possui um guindaste, que não possui armazéns para receber e acondicionar as mercadorias, que não possui pessoal suficiente para conferir e despachar com a indispensável presteza, que não possui os mais necessários utensílios, tendo sua baía coalhada de navios que esperam longos meses que lhe chegue a vez de descarregar, tendo as ruas e praças da cidade atulhadas de mercadorias de toda espécie, expostas ao tempo e à rapinagem, vendo morrer diariamente a tripulação dos navios em estadia, dizimada pela febre amarela, tal é o triste espetáculo que hoje oferecem o porto e a cidade de Santos" (15).

Apesar disso, continuava crescendo o movimento do porto; das 36.250 sacas de café exportadas em 1860, passou-se 2 milhões em 1895 e 13.130.933 sacas em 1909. A exportação neste ano chegou a 53,5% do movimento total do porto e o café sozinho foi responsável por 98,5% da mesma. Na década de noventa já eram numerosas as casas exportadoras e consignatárias que trabalhavam com o comércio de café. Havia "vários trapiches, um 1.592 casas de diversos negócios, 8 bancos, 1 casa bancária, uma praça de commercio, 6 typographias (...)" (16).

Pouco a pouco, a cidade ia tomando características próprias:

"As casas são quase todas construídas de alvenaria, com soleiras e portadas de granito lavrado. O ar, salitroso pelas emana-

---

(15) Transcrito de ARAÚJO FILHO, J.R., op. cit., Cap. 2.

(16) PINTO, Alfredo M. Santos. Santos. Imprensa Popular. 1898, p. 36.

ções marinhas, ataca, roi, carcome a pe  
dra (...) tudo é áspero, caraquento, se  
mi-decomposto. Sobre grande parte dos te-  
lhados viceja uma vegetação aêre, forte,  
vivaz (...) os mil transportes de todas  
as nações, entram pela ria, encostam-se à  
praia (...) afundam as quilhas no lodo ne  
gro, constelado de cascas de ostras, de  
ossos, de cacos de louça, de garrafas, de  
latas, de ferros velhos, destas mil imun-  
dícies que constituem os excrementos de  
toda uma população (...) pelas ruas vai e  
vem, encontra-se, esbarra-se um enxame de  
gente de todas as classes e de todas as  
cores, conduzindo notas de consignação,  
contas comerciais, cheques bancários, ma-  
ços de cédulas do tesouro, latinhas cha-  
tas com amostras de mercadorias. Enormes  
carroções articulados de quatro rodas, ti  
rados por muares possantes, transportam  
da estação do caminho de ferro para o em-  
barcadouro, os sacos de loura aniagem, em  
panturrados, regorgitando de café. Homens  
de força bruta, portugueses em sua maio-  
ria baldeiam-nos para bordo, sobre a cabe-  
ça, de um ou mesmo dois, em passo acelera  
do, ao som, por vezes de uma cantiga monô  
tona, excitativa do movimento (...). Nos  
armazéns, vastos cimentados, manobrando  
pás polidas, gastas pelo uso, batêm o ca-  
fé, fazem pilhas, cantando também (...)   
com um saco vazio sobre a cabeça" (17)

---

(17) RIBEIRO, Júlio. A Carne. Rio de Janeiro. Francisco  
Alves. 6.<sup>a</sup> ed. 1914. p. 134-138. Simplesmente  
transcrevi trechos deste romance naturalista. Embora pa-  
ra outras finalidades, seja necessária uma crítica mais  
cuidadosa de uma fonte como um romance, achei lícito

Paralelamente a cidade ia crescendo e iam sendo incorporados melhoramentos ao porto. Ao mesmo tempo que se alongava a muralha do cais, que se assentavam trilhos, erguiam-se guindastes e armazéns,

"... os cortiços construídos às pressas, para albergar a numerosa imigração (...) pontuavam as zonas mais centraes(18)(...), surgindo nos pateos e nos quintaes dos predios, de qualquer forma, de qualquer tamanho, compostos de cubículos desasseiados e acanhados, feitos de taboas de caixotes e folhas de zinco (...). Para fazer o transporte do café para as embarcações e da carga para o caminho de ferro, o número das carroças havia crescido enormemente, aumentando por isso o número das cocheiras, construídas também ao acaso, de qualquer feitio, com pranchões e telhas de zinco, quasi sempre como complemento dos cortiços, sem agua e sem esgotos, abafados e insalubres (...)" (19).

Uma estatística municipal constata a existência de 771 cortiços, dos quais 478 considerados em mau estado, no ano de 1891(19).

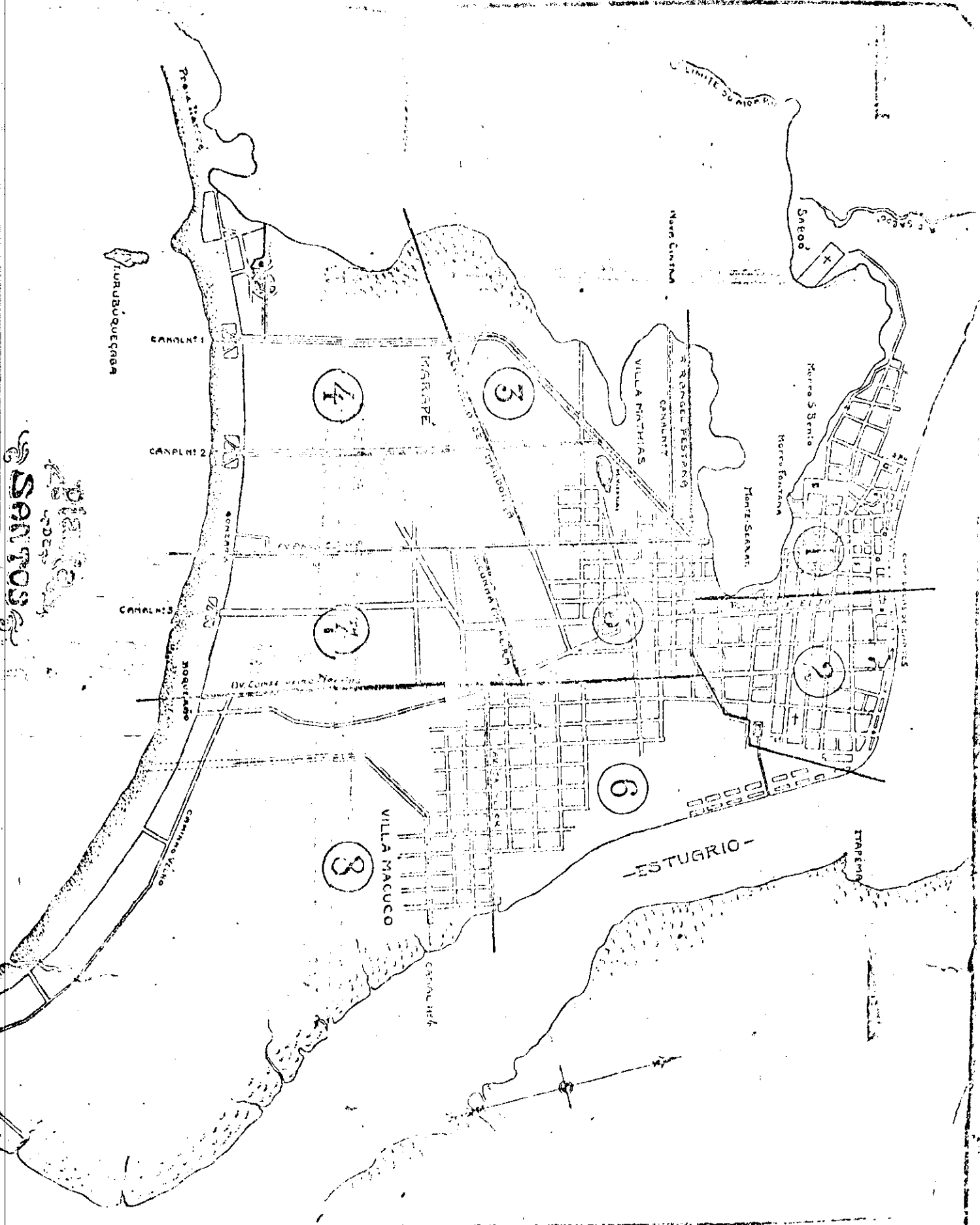
---

(17) transcrevê-lo para dar uma idéia do aspecto da cidade. O romance, editado em '888 pela primeira vez, traz descrições valiosas, segundo Mirian Ellis, Café e Literatura e História. EDUSP. 1977, da região cafeeira, da Santos-Jundiaí e da própria cidade de Santos.

(18) As "zonas mais centraes" nesta época correspondem às áreas assinaladas no mapa com os números 1 e 2, mais tarde designadas 1º e 2º distritos sanitários.

(19) ÁLVARO, Guilherme, op. cit., p. 38 e 45. Transcrevi a descrição dos cortiços e cocheiras em 1889, segundo o autor o meio ideal para a epidemia de febre amarela que ocorre naquele ano. Os dados para 1891 também são deste autor.

PIRELLA  
GÖTTSCHE LOWE  
SANTOS



O recenseamento santista de 1872 relativamente bem executado, fornece dados interessantes sobre o crescimento e a vida da cidade, naquele ano com 9.191 habitantes, alojados em 1.392 prédios, incluindo os dos morros, das travessas e das praias. Eram livres 7.585 moradores e escravos 1.606. Havia 5.012 brancos, número bem maior do que a soma dos 835 negros, 1.438 mulatos e 239 caboclos. Os estrangeiros eram 1.577, dos quais 931 eram portugueses e 255 africanos. 66% da população era analfabeta. A população em idade escolar foi calculada em 2.198 crianças, um quarto das quais frequentava as 10 classes primárias da cidade (6 masculinas e 4 femininas). Os dados estatísticos disponíveis do início da República são precários. No censo de 1890, reconhecidamente incompleto, Santos figura com uma população de 13.012 habitantes, menor portanto que a computada em 1886, de 15.605 habitantes. Segundo estudos realizados na época pelo Professor Fuentes, da Universidade de Cornell, convidado para trabalhar no Serviço Sanitário, em 1893, Santos teria 30.000 habitantes alojados em 3.234 casas, casebres e cortiços. Em 1896 os inspetores sanitários estimavam que a população local girasse em torno dos 35.000 habitantes instalados em torno de 3.600 habitações (20). Em 1900, houve uma tentativa de recenseamento cujos resultados foram cancelados pelo então presidente da república, Campos Sales. Em todo caso, neste ano, Santos possuía pelo menos 45.000 habitantes, alojados em um número próximo a 5.000 casas, incluídas as dos morros e dos vargedos do Macuco e Vila Mathias, para onde haviam mudado os moradores dos antigos cor

---

(20) ÁLVARO, Guilherme, op. cit., p. 79.



tiços demolidos pela Comissão Sanitária, de 1896 a 1900.

O cais da Companhia Docas estendia-se do Valongo até o Paquetá, com seus pátios calçados e aparelhados encontrando-se com os últimos trapiches e pontões, que "tentavam resistir ao avanço das muralhas". Em 1898 já estavam em funcionamento 1.545 metros, ao longo dos quais havia 6 armazéns: 2 de 150 metros por 15, todos construídos de ferro e munidos de guindastes, linhas de trilhos e giradores para a movimentação das mercadorias. Estes armazéns eram todos alfandegados. Havia outros 2 grandes armazéns, de pedra, com uma área de 25.000 metros quadrados destinado ao serviço de warrants e mercadorias não sujeitas a alfândega. Quinze guindastes hidráulicos com capacidade para 1.500 quilos, além de outros três a vapor com capacidade de 6.000 e 30.000 quilos e um elétrico, um guindaste-locomotiva de 14.000 quilos de capacidade. No serviço de dragagem a Companhia Docas utilizava 50 embarcações, a maioria a vapor. O escritório técnico e as vastas oficinas de reparação de material estavam situados na Rua Xavier da Silveira e Conselheiro Nébias e o escritório do tráfico, na Rua do Cais, em frente ao armazém nº 5 (21).

O calçamento das ruas começava a se ampliar e os trilhos de bondes eram assentados em direção aos arrabaldes. O lixo já era recolhido até os limites da Vila Macuco, deixando de sê-lo na Barra e nas praias. 800 combustores de gás eram agora poucos para a iluminação pública e foram substituídos por eletricidade em 1904. As Avenidas Conselheiro Né

---

(21) PINTO, Alfredo Moreira. op. cit.

bias e a Anna Costa estavam abertas, calçadas e iluminadas e embora não houvessem construções novas, já aproximavam os santistas das praias arenosas, modificando os hábitos locais. Agora as praias de Embaré e Itararé eram mais uma possibilidade de lazer para os santistas que antes limitavam-se aos circos de cavalinhos, sempre de passagem, os concertos dados pela banda dos Bombeiros, quando as noites eram boas, nas praças públicas e a festa anual do Monte Serrate, em setembro. Foram inaugurados dois hotéis na praia do José Menino e criado um grupo escolar para 350 crianças.

Quanto ao porto, durante o ano de 1909 o cais atinge sua extensão total planejada nos sucessivos contratos de prolongamento: 4.720 metros da rampa do Valongo ao extremo do cais da Mortona. Ao longo desta amurada, com os respectivos pátios de movimentação de cargas havia já 25 armazéns internos, 1 armazém frigorífico, 23 pátios cobertos com um total de 64.500 metros quadrados de capacidade, 15 armazéns externos com 122.000 metros quadrados de capacidade, 2 tanques para óleo combustível com a capacidade de 17.300 metros cúbicos e 38.300 metros de linhas férreas e desvios (22). Em 1902, haviam entrado no porto de Santos 902 navios com uma tonelage de registro de 1.401.460; em 1905, 1.087 navios com 1.694.641 e em 1910, 1.574 navios com 3.566.788 (23).

O pequeno porto de águas tranquilas, que come-

---

(22) ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de, op. cit., p. 68-69.

(23) ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SÃO PAULO, A Crise do Porto de Santos (Estudo Preliminar). São Paulo. 1925. p. 51.

çara a se movimentar com as tropas do açúcar, sofre nestes vinte anos da virada do século, transformações profundas que encontram sua razão de ser na necessidade de melhor articulação ao mercado internacional de uma crescente produção cafeeira. A construção e o monopólio do porto pela Cia. Docas geram uma reorganização do trabalho e do próprio espaço da cidade empreendida sob o signo da disciplina e da eficiência capitalistas. O firme apoio à empresa nesta "missão civilizadora", nesta "cruzada pelo progresso" por parte do Estado vai se concretizar tanto pela ação decidida (e sempre compreensiva) do governo federal, quanto pela sintonia entre a ação da empresa e a política do governo estadual. Este está criando órgãos responsáveis pelo saneamento, realizando empréstimos para investir na infra-estrutura urbana, reorganizando a polícia e a Força Pública, construindo grandes edifícios e designando para os trabalhadores bairros "apropriados". Várias medidas apontam nesta direção. O primeiro "Código de Posturas" santista é de 1897.

É aqui que se reunirá o primeiro contingente significativo de trabalhadores urbanos do estado. Ligado ao escoamento do café, setor estratégico, e à constituição do próprio espaço urbano, este proletariado travará suas primeiras lutas numa cidade cujo caráter próprio vai sendo moldado, além destes por outros fatores.

## 2. Santos dos Anos Noventa

Na conjuntura conturbada dos últimos anos do Império, a cidade foi empolgada pelas campanhas republicana e abolicionista, especialmente esta última. A partir de 1870, após o término da Guerra do Paraguai, o movimento iniciou-se em Santos, acompanhando o conjunto do estado, mas só durante os anos 80 é que se ampliou, atingindo toda a população. Das "damas" santistas que escondiam negros fugidos em seus quintais, pilares que eram das "ilustres" famílias da cidade, até os carroceiros portugueses (24) ao lado dos quais começam a encontrar ocupação remunerada os libertos à força do famoso quilombo do Jabaquara ou do de Vila Mathias (25), passando pe

---

(24) SANTOS, F.M. dos, História de Santos (1532-1936). São Paulo, 1937. v. 2. p. 29-30. Há uma descrição de um caso em que dois carroceiros portugueses pagos por um capitão do mato para atrair um escravo valioso para fora do Jabaquara para ser capturado, na verdade agarraram o próprio capitão do mato levando-o para dentro do quilombo.

(25) O quilombo do Jabaquara assim como o de Vila Mathias eram refúgios em que viviam escravos libertados por ações clandestinas como a dos caifazes de Antonio Bento. No ano de 1888 seu total na cidade de Santos chegava a 10.000, segundo F.M. dos Santos, op. cit., p. 42. Os chefes eram respectivamente Quintino de Lacerda e Pai Felipe. Trabalhou ativamente na organização do quilombo o comerciante português Santos "Garrafão".

los jornais locais, a "mocidade entusiasta" (26), comerciantes, empregados da ferrovia, marinheiros, médicos, professores, funcionários e nos últimos anos até mesmo a polícia e a administração local, aderiram ao movimento. Criou-se uma imprensa abolicionista (27), fizeram-se comícios e espetáculos; nas reuniões clandestinas (28) organizavam-se operações de resgate de escravos das plantações de café ou de refúgio dos mesmos. Santos tornou-se "território livre" dos abolicionistas. A 27 de fevereiro de 1886 uma lei municipal aboliu a escravatura na área sob sua responsabilidade. Uma sociedade destinada a "efetivar" a lei terminou com os últimos escravos do município no mês seguinte. Ocorreram também ações populares como o resgate de dez negros, que haviam chegado a Santos dentro de pipas de vinho (com a conivência dos funcionários da ferrovia) e se escondido na chácara de Geraldo Leite, despa

---

(26) A "Bohemia abolicionista" era uma sociedade que reunia jovens estudantes, comerciários, etc. Entre elas militava Eugênio Wansuit, descrito como "mulato pernóstico", ex-marinheiro da Armada Imperial, um dos principais propagandistas da Abolição. SANTOS, F. dos, op. cit., p.22-46.

(27) "A Procellaria", "O Alvôr", "Piratiny", "O Patriota", "Idea Nova" e "A Evolução" (de Silvério Fontes) eram jornais abolicionistas locais; a grande imprensa local, representada pela "Cidade de Santos" e o "Diário de Santos", também aderiu ao movimento.

(28) Essas reuniões eram realizadas na farmácia de Teófilo de Arruda Mendes, próxima ao porto, onde se combinavam ações a ele relacionadas. SANTOS, F.M. dos, op. cit., p. 24.

chante da alfândega: "dois capitães do matto, acompanhados de numerosa força policial autorizada até a violência pelo chefe de polícia de São Paulo" conseguiram capturá-los. A fuga foi planejada pelos abolicionistas:

"Quando a carroça que conduzia os escravos chegou às proximidades da Estação de Ferro, já cerca de 500 populares aguardavam sua passagem. Surgiu então um motim popular e o cidadão Fontes, distinto santista e excelente capoeira repentinamente derrubou em rasteiras os soldados da captura, enquanto o povo entre brados confundia-se com eles e Geraldo Leite saltava para (...) carroça tocando (...) para junto da água, onde uma embarcação (...) recebia (...) os negros, carregando-os a força de remos para um dos navios franceses (...), que dias depois levava-os" (29).

Não é nossa intenção aqui historiar o abolicionismo ou o republicanismo santista (tarefa interessante para outro trabalho), mas sim relevar o peso que tiveram ambas as campanhas na formação de certas características da luta política local. Mesmo pensando na constituição da força de trabalho portuária, seria difícil que um tal afluxo de escravos fugidos (F.M. dos Santos fala em 10.000 no ano de 1886 (30)) não a tivesse influenciado, pelo menos conjunturalmente, durante os anos noventa. Vejamos alguns trechos de depoimentos relativos ao destino dos foragidos chegados ao "território livre" de Santos. Os "quilombolas" do Jabaquara trabalhavam na cidade

---

(29) Todas as informações relativas à campanha abolicionista e republicana em Santos foram extraídas de Santos, F.M. dos, op. cit., p. 1-82.

(30) Este número parece bastante superestimado. Ver dados da p. 32. De qualquer maneira a hipótese de um grande afluxo fica de pé.

como carroceiros, ensacadores de café" segundo Castan (31). A mérico Martins dos Santos conta que comprou "um trem de carroças, pela quantia de 14 contos, que ofereci a Quintino de Lacerda (...) para que ele pudesse trabalhar para a manutenção do Jabaquara" (32). No quilombo de Vila Mathias se "trabalhava no corte de madeira (...) para construção, e na indústria de chapéus de palha" (33). Segundo F.M. dos Santos "todo o trabalho dos abolicionistas de Santos consistiu em receber e proteger os refugiados (...) dando-lhes colocação nas casas comerciais, nas empresas de trânsito, no porto e nos sítios ou remetendo-os para fora em navios" (34). O mesmo autor lamenta a atitude de Xavier Pinheiro, dono da caieira Paquetã, que utilizou os escravos abrigados por ele "empregando-os (...) apenas a troco de esconderijo e comida (...) para resarcir-se dos prejuízos (...) nas despesas da campanha" (35). Vicente de Carvalho "asilou perseguidos" na oficina de sua indústria de sacos de aniagem (36).

Estes depoimentos sugerem pistas com relação à origem da força de trabalho do porto, segundo Bôris Fausto (37)

---

(31) CASTAN., Scenas da Abolição. São Paulo. 1921. p. 70-71, citado por SANTOS, F.M. dos, op. cit., p. 30.

(32) SANTOS, F.M. dos, op. cit., p. 34.

(33) Id. ibid., p. 17.

(34) Id. ibid., p. 34.

(35) Id. ibid., p. 9.

(36) Id. ibid., p. 44.

(37) FAUSTO, B. Trabalho Urbano e Conflito Social (1890-1920). São Paulo. DIFEL, 1971, p. 36.

e Everardo Dias predominantemente constituída de imigrantes e "no restante nacionais de cor" (38). Os únicos dados disponíveis e razoavelmente confiáveis permitem uma comparação entre o censo imperial de 1872 e o municipal de Santos de 1913. Através desta pudemos observar um aumento muito grande da porcentagem de "brancos" sobre o total da população que se explica pelo afluxo de imigrantes neste espaço de quarenta e um anos. Quanto ao número de "pretos", "caboclos" e "pardos", em 1913 é cerca de 37% maior do que o que existia em 1872, embora a sua porcentagem no total da população tenha diminuído (39).

A versão da Companhia Docas no que toca a constituição de sua própria força de trabalho repisa as queixas patronais da época quanto a "falta de mão-de-obra". Os salários eram "elevadíssimos": um trabalhador sem ofício que em 1886 recebia de 1\$600 a 2\$000 por dia passa a receber em 1892, 6\$000. Justificando o atraso na entrega dos primeiros 260 metros de cais, a diretoria da Docas estende-se sobre as dificuldades que teve com os trabalhadores imigrantes:

"(...) os trabalhadores ali chegados para as obras do cais, foram trazidos dos vapores para a terra nas nossas embarcações, aceitaram os nossos alojamentos e, quando chamados ao serviço, nos declaravam que não queriam ficar, que não eram escravos e, sem que houvesse mais de constatar, nem de fazel-os indenizar-nos das despesas com elles feitas até

---

(38) DIAS, Everardo. História das Lutas Sociais no Brasil. Alfa-Omega. 2ª ed. 1977. p. 310.

(39) Estes dados foram retirados do Recenseamento da Cidade e Município de Santos em 31 de dezembro de 1913, p. 115.



ali, seguiam para o interior ou conservavam-se ali em serviços menos penosos (40).

Em 1892, a Companhia Docas consegue duplicação do seu capital, pelo trabalho noturno que fica estabelecido a partir de então e por estragos sofridos por máquinas e materiais importados que ficavam expostos devido a demora e dificuldades no andamento da obra. E para cumprir as cláusulas do

(39) Seguem-se tabelas relativas ao assunto, retirados da p. 114:

Raças	1872			1913		
	H	M	TOTAL	H	M	TOTAL
Branca	2.768	2.225	4.993	43.626	33.629	77.255
Preta	908	783	1.695	1.551	1.576	3.127
Cabocla	126	113	239	601	443	1.044
Parda	1.134	966	2.100	3.368	3.573	6.941

Raças	1872		1913	
	População	Proporção sobre 100 habitantes	População	Proporção sobre 100 habitantes
Branca	4.993	55,33	77.255	86,83
Preta	1.691	18,75	3.127	3,53
Cabocla	239	2,65	1.044	1,17
Parda	2.100	23,27	6.941	7,80
SOMMA	9.023	100,00	88.367	99,33

"A diferença que se nota na cifra da população de 1872 refere-se a indivíduos adventícios que foram computados em mappas à parte; e a que se nota nas sommas de 1913 resulta da exclusão da raça amarella que em 1872 tinha aqui representante algum".

(40) LOBO, Hélio. op. cit., p. 43.

decreto deste ano, envia agentes a diversos estados em busca de trabalhadores oferecendo salários, mais baixos apenas que os dos trabalhadores na extração de borracha; no Pará. Salientava ainda o fornecimento gratuito de médico, remédios e alojamento, além da passagem. Das turmas conseguidas em São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro nenhum operário chega a Santos, conseguindo emprego na lavoura, apavorados com a notícia de que epidemias devastavam a cidade.

Em Alagoas, conseguiu-se uma turma de 500 trabalhadores. O Governador, no entanto, barrou sua saída em Maceió (41). Reuniram-se então 600 sergipanos, com prática na construção de estradas de ferro. Já estavam a bordo do vapor Ondina quando o governador os fez desembarcar. Da Bahia, a Companhia Docas conseguiu transportar 300 trabalhadores, mas quando os vapores do Lloyd aportaram no Rio de Janeiro, a maioria conseguiu emprego, chegando a Santos menos de 50. Finalmente do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul veio uma leva de 2.000 trabalhadores. Ao mesmo tempo 500 portugueses com experiência na construção dos portos de Lisboa e Leixões foram trazidos. A epidemia de febre amarela, responsável por 1.742 mortes naquele ano, e a de varíola, 823 mortos (ver Quadro "Números e Causas de Óbitos em Santos, 1889-1910") encarregaram-se de dispersá-los.

A Companhia queixa-se ainda da falta de estabilidade do pessoal sendo que ela sempre procurou "constituir um corpo permanente de operários e trabalhadores (42) (...) procurando proporcionar ao ope -

---

(41) LOBO, Hélio, op. cit., p. 114.

(42) Id. ibid., p. 116.

rario certo estímulo, aumentando seu salario na proporção de seus meritos e constancia no trabalho...". Isto apesar dos... "hábitos dos operarios, poucos de accordo com a hygiene e a ordem. Dahi os constantes conflictos entre elles, sujeitando-os a uma fiscalização severa, que consideram de excessivo rigor, e que, em parte, elimina as vantagens que poderiam obter (43)". A luta da empresa para submeter os operários a seu regime de trabalho passava pela imposição de padrões de ordem, assiduidade e higiene que introduziam na linguagem das pessoas "gradadas" destas décadas um sabor de "civilização" e de "progresso". Lançar estigmas como "sujos", "turbulentos", "imorais" sobre o proletariado que começava a se formar naquele porto tinha a ver com a questão de seu controle e com a ação contraposta por eles a este controle.

Para entender o contexto em que será travada esta luta será preciso ter em mente outro problema difícil de ser avaliado: o da experiência política adquirida durante as campanhas abolicionista e republicana, tanto no que diz respeito à burguesia, quando às camadas mais populares. Até que ponto a abertura de um espaço de discussão, com o aparecimento da imprensa engajada, com a ação dos propagandistas, com os comícios (44), as ações coletivas, a luta ilegal, etc... mar-

---

(43) Id. *ibid.*, p. 113.

(44) SANTOS, F.M. dos op. cit., p. 60 e 65.

Há descrição de um comício republicano proibido pela polícia realizado num armazém, nos anos setenta. Outro comício descrito, este no final das campanhas, dá-se no teatro Rink, em que Eugênio Wansuit questiona Campos Salles dizendo que um republicano não podia ser escravocrata como ele.

cou a vida política local?

Encontramos, por exemplo, Eugênio Wansuit, descrito como "mulato pernóstico", ex-marinheiro da Armada Imperial, um dos principais propagandistas da Abolição, em 1912 sendo preso durante a greve da Docas, enviado ao Rio de Janeiro junto com outros e solto no mesmo ano, segundo Edgard Rodrigues, devido a "protestos contra as violências policiais" (45). Entre as próprias correntes republicanas, aponta José Maria Bello, a de métodos mais radicais seria a de Silva Jardim, republicano máximo da cidade, "adepta da ação revolucionária na imprensa e na rua" (46). Pouco sabemos sobre a repercussão em Santos dos debates da Constituinte de 1889-1890, no entanto, "é digno de notar-se", como lembra Basbaum, "que Silva Jardim, o mais ardoroso e radical dos republicanos, não conseguira eleger-se. O povo que o aplaudia nas ruas durante os anos da propaganda, não se sentia suficientemente entusiasmado para acorrer às urnas (47)". Ainda na década de 90, desencantado com a República, morre na Europa.

Num porto expressivo, como o que começava a tornar-se Santos, as características de local de encontro e elo de ligação de diferentes interesses, que ultrapassavam as fron

---

(45) Id. *ibid.*, p. 22 - 46 e RODRIGUES, Edgard. Trabalho e Conflito: Pesquisa (1906-1937). Arte Moderna - Arte Moderna. 1978. p. 167. 1978 p. 167.

(46) BELLO, José Maria. História da República, Nacional. 1972. p. 24.

(47) BASBAUM, Leôncio. História Sincera da República (de 1889 a 1930). Alfa-Omega. 1975-76. p. 20.

teiras locais e mesmo nacionais, chegavam a influenciar as próprias condições da luta política.

Até mesmo um pequeno incidente, como o relatado por June E. Hahner (48), entre o governo do Estado e o da União em torno da concessão para construção de uma segunda estrada de ferro ligando Santos a São Paulo revela diferentes interesses em jogo. De um lado, a luta surda que se trava durante o início da República "entre o grupo militar e a classe social" (49), em que para os cafeicultores paulistas, um bastião a ser defendido é a autonomia dos Estados, especialmente a do "seu" estado: decisões sobre a melhor maneira de escoar o café deveriam ser tomadas ao nível da administração estadual. Vale lembrar que, embora a quebra do monopólio da Inglesa pudesse trazer vantagens imediatas (diminuição dos preços do frete, evitar congestionamentos, etc..) aos cafeicultores, os compromissos entre o governo paulista e o capital inglês devem ter sido suficientes para impedir qualquer medida do primeiro que atingisse os lucros da companhia (50).

---

(48) HAHNER, June E. Relações entre Civis e Militares no Brasil (1889-1898). São Paulo. Pioneira. 1975.

(49) FAUSTO, Rôris. "Pequenos Ensaios de História da República". São Paulo. Caderno do CEBRAP (10): 8-9.

(50) Vale lembrar, no que diz respeito ao poder da Inglesa assim como a Docas, que na crise de congestionamento do porto de 1924 o prejuízo causado foi de "cerca de 300.000 contos de réis - ou seja mais do que a receita annual do Estado e muito mais do que o capital necessário para a construção de um novo porto e de uma nova estrada de ferro", A Crise do Porto de Santos, op. cit., p. 6.

E mesmo deixando de lado os pequenos atritos, é preciso não esquecer o significado da própria presença de grandes companhias como a Docas e a Inglesa em termos de formação, já nos anos noventa, de um considerável proletariado local, que não tardaria a influir nesta luta. A posição estratégica do porto de Santos, também não deixou de pesar na atitude dos "paulistas" ao auxiliarem Floriano quando da Revolta da Armada em 1893. June Hahner lembra que: "Velhas ofensas e discórdias foram postas de lado em face de tão sérias ameaças à paz geral da Nação e ao próprio São Paulo, desde que os insurretos tentaram atacar o porto cafeeiro de Santos (51)". Faltam-nos dados sobre a repercussão em Santos do governo de Floriano Peixoto, especialmente a última fase (52) e da eleição de Prudente de Moraes, em 1894.

Sabemos apenas que os anos de 1894-1895 marcam a primeira crise de congestionamento no porto de Santos. Segundo o "Relatório da Diretoria da Associação Comercial de Santos" de 14 de outubro de 1895 deveu-se a

---

(51) HAINER, June E., op. cit., n. 138.

(52) FAORO, Raymundo Os Donos do Poder Globo/EDUSP 1975. p. 546: "O componente militar da ditadura de Floriano, voltado para o centralismo anti-federal, tingeu-se de jacobinismo, particularmente ativo no último ano do governo. Todas as explosivas esperanças utópicas, latentes na propaganda republicana, florescem nos grupos acadêmicos, nas camadas médias, nos proletários e declasés, com o centro constituído pelos jovens militares, intoxicados de positivismo para uma ação mal definida, sem objetivos claros. Floriano é o nólo de atração - o esboço do 'ditador central' do comtismo".

"crise dos transportes ferroviários (53) (...) péssimas condições sanitárias da cidade de Santos (...) a demora na descarga dos navios, mercê das dificuldades de movimentação das mercadorias, acarretando (...) a aglomeração de cargas as margens do estuário, o crescimento enormíssimo de despesas e a impossibilidade de segura fiscalização e arrecadação dos direitos aduaneiros na alfândega".

a mesma fonte cita ainda as dificuldades de locomoção de navios no estuário coalhado de bancos de areia e carcaças de navios submersos há muito tempo, que além de obstruírem a passagem são "focos de infecção". Provavelmente, a expansão da lavoura cafeeira, a entrada de imigrantes e as facilidades oferecidas pelo "encilhamento" concorreram para o grande aumento das importações que chegaram a atingir meio milhão de toneladas de mercadorias. Faoro fala de uma crise de superprodução de café neste ano (54).

Além disso há outra questão a ser levada em conta: a das condições de vida da população local, sempre as-

---

(53) É em função da crise de congestionamento dos anos 1894-1895 é que a Mogiana tenta sem sucesso, lançar seus trilhos em direção a Santos. O empréstimo necessário ao empreendimento foi negado em Londres, segundo sua diretoria... " pelo receio de que o prolongamento da Mogiana a Santos viesse a prejudicar os interesses que grandes capitalistas daquela praça tinham ligados a São Paulo Railway..." LASSANCE CUNHA, Ernesto A., Estudo Descritivo da Viação Férrea do Brasil, Imprensa Nacional. 1909. p. 270.

(54) FAORO, R., op. cit., p. 518.

sediada pela varíola, febre amarela, etc. O ano de 1889 assistiu além da agitação da campanha republicana, no seio da qual terminara até a velha rivalidade entre os bairros do Valongo e dos Quartéis (55), a epidemia de febre amarela, iniciada com o revolvimento do lodo junto ao antigo porto do Bispo que teve lugar com as obras do cais. A epidemia durou de março a maio com mais de 700 vítimas: "A população diminuía porque os mais abastados emigravam e os que ficavam iam sendo vitimados. Santos fica deserta (...) nas ruas, de espaço a espaço ardiam barricadas de alcatrão (...) despreendendo colunas de fumo negro" (56). A indiferença do governo imperial com a situação da cidade republicana, foi um dos fatores apontados por F. M. dos Santos (57) para a radicalização desta campanha na cidade. Enquanto o governo provincial não fez mais do que enviar 1 conto de réis como donativo, devolvido pela Câmara Municipal, os membros do Partido Republicano Santista organizaram o combate à peste com os recursos da própria cidade. A

---

(55) Havia uma velha rixa, por vezes chegando a violências entre os liberais do Valongo e conservadores dos Quartéis. O Valongo, mais novo e mais próspero representava a segunda fase da expansão da cidade, enquanto Quartéis era um bairro ainda da primeira, mais decadente. Este último "composto em sua maioria de proletários, aderiu com mais rapidez a idéia da República". Esta campanha, coincidindo com um novo surto de progresso nos Quartéis, contribuiu para o fim das rivalidades. SANTOS, F.M. dos.. op. cit. p. 62.

(56) MACHICO, Sacramento. O 15 de Novembro. Santos 1889. p.78, citado por SANTOS, F.M. dos.. op. cit. p. 71.

(57) SANTOS, F.M. dos.. op. cit. p. 71.



atitude solidária da Província de São Paulo na ocasião, veio mais tarde a cindir o Partido Republicano Santista entre a candidatura de Júlio de Mesquita e a oficial do partido, de Bernardino de Campos. Estas duas facções depois da República, agrupados respectivamente no "Centro Republicano" e no "Club Nacional", marcaram a política local.

Quanto às epidemias, voltaram com muito mais força nos anos posteriores. Em 1891, 1892, 1893 a febre amarela ceifou respectivamente, pelo menos 977 (3,9% do total da população da cidade), 1.742 (7%) e 1.642 (5,5%) vidas. Em 1892, além do verão ter sido o tempo da febre amarela, o inverno trouxe a varíola com pelo menos 823 mortos (3,3% da população). Só com as duas epidemias foram dizimados neste ano 10,3% da população santista (ver quadro "Números e Causas de Óbitos em Santos"). Foi em função das epidemias que em 1893 o governo estadual começa a montar a repartição sanitária e chega a cidade a primeira "Comissão de Desinfecções". Os relatórios dos inspetores de distritos sanitários de 1895 e 1896 explicam o desencadeamento das epidemias pelas péssimas condições de vida e trabalho do proletariado local. Segundo um deles "o espírito ficaria attonito para explicar a relativa salubridade de Santos, si não conhecessemos os possantes recursos de que é dotado o organismo animal para a luta pela vida". Os problemas mais repitados são os de infra-estrutura urbana: coleta de lixo, obras de arruamento, falta de condições do cemitério do Paquetá (cujas covas rasas infestavam o lençol de águas da cidade) e especialmente, os serviços de água e esgotos a cargo de companhias, como a Companhia de Melhoramento de Santos, City

Números e Causas de Óbitos em Santos (1889-1910)\*

Anos	Doenças											Total	Popula- ção			
	Febre Amarela	Variola	Tubercu-lose	Impalu- dismo <sup>(3)</sup>	Febre Tifo- de	Peste Bubô- ni- ca	Disente- ria	Saram- pão	Coquelu- che	Difte- ria	Gripe <sup>(3)</sup>			Tétano dos re- cem-na- cidos	Escar- dos En- terri- dos	Popula- ção da cidade <sup>(7)</sup>
1889	750 <sup>(1)</sup>	11	68	107	-	-	16	2	-	-	-	11	-	19	1 712	15 000
1890	35	3	70	41	21	-	10	7	2	10	-	33	2	-	396	
1891	977 <sup>(1)</sup>	24	102	81	34	-	16	17	4	10	-	51	6	-	2 473 <sup>(4)</sup>	25 000
1892	1742	823	130	66	19	-	12	-	3	3	-	57	3	-	4 173 <sup>(5)</sup>	
1893	1642	59	135	78	33	-	45	26	3	1	-	57	3	-	3 561	30.000
1894	172	39	173	104	25	-	15	1	2	1	-	30	3	-	1 440	
1895	1089 <sup>(2)</sup>	6	148	141	9	-	3	17	16	1	-	13	2	-	2 574	
1896	435	11	161	143	8	-	10	18	2	2	-	62	7	-	1 780	35.000
1897	37	6	154	110	18	-	14	16	1	1	-	33	2	-	1 331	
1898	362	7	176	128	17	-	14	4	3	-	-	38	7	-	1 625	
1899	2	3	172	121	30	14	19	21	23	1	-	26	7	-	1 376	
1900	260	1	165	119	22	-	12	1	2	2	-	25	8	-	1 369 <sup>(6)</sup>	
1901	2	31	173	78	8	-	7	45	7	4	-	10	16	-	1 312	45 000
1902	3	4	163	74	21	4	7	7	19	3	-	35	12	-	1 371	
1903	6	1	180	91	16	15	1	1	20	4	29	35	10	-	1 490	
1904	2	77	185	60	10	5	1	17	12	1	-	35	10	-	1 507	
1905	-	6	173	40	6	-	5	14	10	2	-	10	16	-	1 391	60 000
1906	-	-	170	33	6	3	6	13	7	-	-	26	22	-	1 404	
1907	-	3	197	42	9	4	8	39	9	3	14	12	16	-	1 609	
1908	-	100	215	41	9	-	3	8	7	2	26	28	26	-	1 636	
1909	-	1	194	20	10	3	5	11	11	3	48	26	9	1	1 544	
1910	-	-	217	16	8	2	5	30	1	-	51	20	19	-	1 469	75 000

\* FONTE: Álvaro, Guilherme, A Campanha Sanitária de Santos. Suas causas e seus efeitos, Casa Duprat, São Paulo, 1919. Hélio Lobo in DocAs de Santos, suas origens, lutas e realizações, Cap.V, p.40, tem dados um pouco diferentes para a febre amarela: "1889, 627 óbitos; 1891, 1019; 1892, 1823; 1893, 1668 óbitos".

(1) Estes números estão bem abaixo do real outros diagnósticos, adverte o autor.

(2) 53% eram estrangeiros.

(3) Nas dificuldades de diagnóstico, incluía-se o caso em gripe, como nos primeiros anos ocorria com impaludismo, adverte o autor.

(4) 9.9% da população da cidade.

(5) Coeficiente de Mortalidade: 166 por 1000.

(6) Coeficiente de Mortalidade: 30 por 1000.

(7) Estes números são apenas estimativas provenientes da mesma fonte.

É impossível um número correto porque muitos eram enterrados com

Improvements e/ou a Municipalidade (58), apontados ainda como os de mais difícil solução.

A seguir vem o problema da habitação proletária retomado por funcionários do Estado, discutido na imprensa e sempre recorrente, ao longo das duas décadas em estudo (59). Durante a década de 1890 o fluxo imigratório torna

---

(58) ... "Em exgottos, Santos tem sido victima do que há de mais infame e torpe no genero especualção. (...). Não me extendo sobre os horrores da Companhia de Melhoramentos em Santos, porque conheceis perfeitamente tudo o que tem havido e como tem sido feito o serviço e cumprido o contracto, a ponto de abandonarem o serviço de machinas. Quanto ã de aguas City Improvements, muito teria de falar-vos si fosse relatar-vos tudo de irregular que tem havido, limito-me, porém a deixar bem patente que é digna companheira da de Melhoramentos em tudo e por tudo. São duas companhias perniciosas a Santos e que não cumprem absolutamente os compromissos tomados". Relatório do Inspector em Comissão no 2º Distrito Sanitário. 1896, p. 68. A área coberta por este profissional aparece no mapa da cidade, assinalada com o número 2.

(59) Inspectores Sanitários (ver os Relatórios de 1895 e 1896), jornalistas como Sylvio de Lóres da Tribuna (ver artigos de: 12/5/1908, "Casas para operários", 22/6/1909, "A proposito de greves") e mesmo reclamações de moradores ã Comissão Sanitária, imprensa ou ã Prefeitura (ver Atas da Câmara. 1908, A Vanguarda, 17/1/1909, "Atravez da Cidade") são vozes que reivindicam intervenção do governo na questão da habitação popular. No ano de 1910, além da preocupação com os cortiços, nesta altura já removidos do centro da cidade, os "párias" noturnos, adormecidos nos pátios das igrejas, na estação flutuante das balsas para Guarujã, nos canos do saneamento, nas casas condenadas ou em demolição, causam preocupação. Tanto a "caridade privada quanto a ação do Estado são conclamadas. A Tribuna, 4/9/1910, "Albergues Nocturnos", p. 2.

ainda mais aguda a questão. Os cortiços superpovoam o próprio centro da cidade misturados às cocheiras. As descrições das habitações do 1º Distrito Sanitário, área ocupada pelos trabalhadores do porto, dão uma idéia da situação:

... "A maior parte destas casas não tem soalho e nem atijoladas são; porém, baixas, estreitas, húmidas, escuras e mal arejadas. Pa redes velhas, fêdidas, esburacadas, sujas; áreas e pátêos lamacentos e o chão em natureza. Muitas não tem exgotto. Salas e quartos, já naturalmente acanhados, ainda se reduzem por divisões de madeira formando outros compartimentos. O espaço limitado pelo forro e tecto aproveita-se para dormitório, abrindo-se no forro um buraco por onde entram os que o occupam. Já vi retirar-se, puxado pelas pernas, de um desses do mitórios singulares, um doente de febre amarella em grave estado e um outro sahia de um quarto que era depósito de alfafa!"

- relata um inspector sanitario (60). Outro, mais preocupado com a ventilação destas moradias, descreve seu aspecto interno:

... "Na frente duas ou mais janellas, uma porta que dá ingresso para um corredor e comunicado com elle, ficam a sala da frente, duas ou tres alcovas e pequenas salas sem ventilação nem luz, muitas vezes sem communicção entre si, e no prolongamento ao lado da área, cozinha e dispensa. Como já disse, essas alcovas e pequenas salas, sem ventilação nem luz, hermeticamente fechadas durante o dia, servem de dormitorio a dois, tres e qua

---

(60) Relatório do Inspector, em comissão, no 1º Distrito Sanitário. 1896. p. 82. A área coberta por este profissional aparece assinalada na planta de Santos de 1913, com o nº1.

tro trabalhadores, em geral pouco meticolosos com o asseio de suas pessoas. Muitas dessas alcovas, com uma capacidade apenas de 14 a 16 metros cúbicos, servem de dormitório e cozinha a diversos inquilinos. Facilmente se imagina a atmosfera que elles respiram durante o verão, com a temperatura acima de 30 graus centígrados e as casas á noite completamente fechadas..." (61).

Qualquer pequeno espaço coberto - seja dentro dos armazéns e das cocheiras, sobre as baias; nos corredores, debaixo de escadas, seja em barracos de zinco e caixotes de frutas - era ocupado por trabalhadores e suas famílias.

Quanto a alimentação e vestuário, há queixas constantes durante toda a primeira década do século. Tanto o preço quanto a qualidade são denunciadas na imprensa e chegam mesmo a ser apontados como motivo de "greves e turbulências" nos difíceis anos de 1908 e 1909 (62). Queixa-se um comentarista:

"... Os generos alimentícios são caros, do mesmo modo são caros os artigos de vestuário (...); a carne (...) um artigo de consumo que está escandalosamente monopolizado, em detrimento de todos, especialmente do pobre; é um

---

(61) "Relatório do Inspetor Sanitário, em comissão, no 1º Districto de Santos", 1895, p. 52.

(62) Ver, por exemplo, A Tribuna, 28/5/1908; "A questão das carnes verdes", 15/5/1908, "Alimentação pública - O leite", 22/5/1908, "A eterna questão das carnes verdes", 22/9/1908. "A vida em Santos", 22/6/1909, "A proposito de greves", 3/9/1910, "Queixas e reclamações - O leite".

genero cujo fornecimento e cujo preço dependem de meia dúzia de indivíduos, combinados entre si e forçando a severa obediência ao conluio os pequenos açougueiros (...). O monopólio estende-se à farinha de trigo, estende-se ao assucar. O peixe (...) é vergonhosamente monopolizado por atravessadores, que impõem os preços que querem pagando ao misero pescador como entendem (...)" (62).

Em 1910, quando a alfândega condenou um carregamento de batatas e estas foram lançadas ao mar "uma verdadeira procissão de botes e canoas" seguiram os batelões "pescando" o alimento (63).

De que forma estes fatos influenciaram o nascente movimento operário santista é uma questão que permanece sem resposta. Por enquanto a simples presença destes elementos nos ajuda a compreender um pouco mais como chega a surgir um Centro Socialista, na Santos de 1895.

### 3. O Centro Socialista de Silvério Fontes

As referências santistas a Silvério Fontes(1858-1928) são do seguinte estilo: "notável cientista que prestou seu importante concurso na epidemia da febre amarela de 1889", "espírito superior", "illustre sociólogo e livre pensador", "a paixonado cultor" dos problemas sociais. Idem no que diz respeito a Sôter de Araújo, (1853-1924) acrescentando-se como qualidade suas o ter ocupado cargos administrativos em sua "fé

---

(62) A Tribuna, 22/9/1908.

(63) Idem, 13/9/1910.

católica". Ambos fixam-se em Santos nos anos 81 e 82, onde travam conhecimento. Médicos da Santa Casa de Misericórdia, desde logo devem ter tido contato com as precárias condições de vida e trabalho em Santos. Mesmo muito depois, em 1908, encontramos Silvêrio Fontes trabalhando no ambulatório dos marítimos. Cedo aderiram às campanhas abolicionistas e republicana.

Em 1886, Silvêrio Fontes, já casado na família Martins dos Santos, tradicional na cidade, funda a Evolução, como se pode supor pelo nome, um jornal marcado pelo comtismo, mas principalmente ligado a ambas as campanhas. Nele colaboraram Martim Francisco, João Guerra, Cândido Carvalho e outros. Na mesma época, Carlos de Escobar estava totalmente comprometido com o abolicionismo. Atuou em Santos, Mogi-Mirim. Em São Paulo, participava da atividade clandestina da Confraria de Nossa Senhora dos Remédios e colaborava na Redenção de Antonio Bento. Em Campinas, colaborava no jornal abolicionista de Henrique Barcellos e esteve presente à famosa noite dos "quebra-lâmpioes (64). Em depoimento, conta ter acompanhado a trama que resultou na morte do chefe abolicionista (65). Em 1889, os três - Silvêrio Fontes, Sóter de Araújo e Carlos de Escobar - fundam o primeiro círculo socialista brasileiro do qual ficou registro. Seu Manifesto Socialista ao Povo Brasileiro, datado de 12/2/1889, só é publicado depois.

---

(64) Quando a tropa do Capitão Collatino reprime a massa abolicionista que resiste. Depoimento de Carlos Escobar in SANTOS, F.M. dos. op. cit. p. 58.

(65) Depoimento de Carlos Escobar in SANTOS, F.M. dos. op. cit. p. 59.

O Centro Socialista de Santos foi fundado a 15 de novembro de 1895 pelos mesmos. A finalidade inicial do Centro era a divulgação do socialismo, partindo mais tarde para defender a formação de cooperativas e a fundação de um partido socialista. Além de palestras sobre o "socialismo científico" e da organização de uma biblioteca para seus participantes, publicava a Questão Social que se propunha a ser quinzenal.

Pelo menos seis, das oito pequenas páginas do jornal costumavam ser dedicadas a artigos e discussões socialistas de autores estrangeiros ou locais. Vinham juntos Benoît-Malon, influência importante do jornal, Victor Hugo e Turatti (já nos últimos números) traduzidos e Sôter de Araújo e Spiridione di Médicis, este último em italiano. Em capítulos se publica A Quinta-Essência do Socialismo de A. Schäffe. Nos artigos de Silvério Fontes, sente-se que "sua passagem do positivismo ao socialismo teria sido relativamente fácil", como aponta A. Pereira (66). Na verdade comtismo e marxismo misturaram-se na defesa de um socialismo reformista, "sem paixões que considera antagônicas a idéia de progresso". Ao lê-lo não podemos esquecer o debate político e cultural brasileira na época. Em um artigo no nº 5, 15/11/1895, o jornal marca as diferenças entre jacobinos e socialistas ressaltando o internacionalismo em oposição ao patriotismo. Mas é preciso remontar a estreiteza do clima político e cultural de Santos de então para compreender as duas páginas restantes, as do noticiário.

---

(66) PEREIRA, Astrogildo. "Silvério Fontes, Pioneiro do Marxismo no Brasil" in: Estudos Sociais, (12): 409, abril, 1962.



São pequenas notas, internacionais e locais, em que aparecem lado a lado palavras de Liebknecht, Bebel e a presença do Prof. Dilotti, representando o Centro Socialista, no lançamento da primeira pedra do Asilo da Infância Desvalida, onde "o povo santista deu mais uma prova de dedicação dos fortes para com os fracos" (67); ou ainda a mensagem de Carlos de Escobar aos espíritas tentando ganhá-los para o socialismo e a resposta deles aderindo ao socialismo, desde que "pacífico" (68).

Através destas páginas procuramos detectar relações do Centro com as lutas operárias ou outros movimentos locais. De início, só aparece um artigo apoiando a reivindicação dos caixeiros de loja com relação a horário de trabalho, pedindo que se trabalhe 12 e não 14 horas por dia, como se fazia até então. No mesmo número aparece a notícia da morte de Engels e da greve dos vidreiros de Carmeaux, na França (69). Depois disso, aparecem referências a outros centros socialistas em São Paulo e no Rio (70). Mas só no nº 15, 1/5/1896 aparece uma carta de João Serapião Palma, do União Operária. Parece que é aqui que o jornal começa a relacionar-se com operários.

Neste mesmo número, Carlos Escobar cria a ses-

---

(67) Questão Social, 7, 15/12/1895.

(68) Op. cit., , 2, 1/10/1895 e nº 5, 15/11/1895.

(69) Op. cit., , 4, 1/11/1895, p. 1 e 5.

(70) Op. ccit., , 11, , 15/2/1896, p. 4 e nº 9, 15/1/1896, p. 4. Referem-se respectivamente aos socialistas de França e Silva, no Rio, e do Centro Socialista de São Paulo.

são "Informações" em que visa "informar os leitores de certos fatos da vida obreira (...). Aqui os argumentos em prol do Socialismo terão a eloquência dos fatos". Explica que interromperá "a exposição das theorias de Marx. Esta secção substituirá aqueles artigos". Na nova sessão conta como, tencionando fazer "socialismo prático", criou um curso para operários em Ribeirão Pires. Sua decepção frente as dificuldades destes de aprenderem, seja o socialismo, seja a leitura e as contas, foi grande. Diz que após 12 horas de trabalho estão cansados demais e conclui que, enquanto dominar o capitalismo, o operário continuará inculto. Lembra então a reivindicação "dos anarquistas" da redução da jornada de trabalho, apoiando-a. Conta um acidente de trabalho ocorrido em Ribeirão Pires. A partir daí, este autor deixa de escrever artigos como "A Família" (71), que mistura a Origem da Família... de Engels vulgarizada com "ensinamentos" da Revolução Francesa e a família colonial brasileira.

Aparecem relações com a União Operária de Cirilo Costa, o Partido Operário de Benedito Ramos e uma carta de Mariano Garcia, que em 1896 (72) se diz um socialista "obscuro" e isolado pois "na Capital Federal não há socialistas". No número em que o jornal aniversaria (o último existente no arquivo) há uma notícia de que o Centro Socialista, Partido Operário e União Operária "em grande reunião" constituem o Partido Operário Socialista. Foram eleitos para o diretório Silvério Fontes, Sôter de Araújo, Benedito Ramos e Nevio Vianna. Foi aceito o programa do Partido Democrata-Socialista de São

---

(71) Op. cit., 7, 15/12/1895.

(72) Op. cit., 16, 30/5/1896.

Paulo. "Formando partido de classe, obedece (...) a orientação do socialismo evolucionista (...). Não tem absolutamente em mira aguçar ódios entre individualidades mas atacar instituições" (73) através de reformas.

O Partido Operário Socialista além de efêmero, não devia possuir muitos vínculos com o movimento operário. Em um relatório enviado ao Congresso da Internacional Socialista que se reuniu em Londres, de 26/7 a 2/8/1896 pela Algemeinem Arbeiter-Verein, Associação de Trabalhadores Alemães sediada em São Paulo, esta afirma ser a única associação social-democrata em São Paulo:

... "pois as associações social - democratas brasileiras que se formaram aqui e em Santos não podiam ser consideradas como verdadeiras organizações operárias, apesar de seus líderes, saídos da burguesia esclarecida, se esforçarem por difundir as idéias socialistas no povo" (74).

Sobre o que aconteceu com o Centro Socialista a partir de 1896, só temos a notícia que nos dá A. Pereira (75):

"teve que lutar duramente com as condições adversas do meio em que desenvolvia suas atividades, e acabou cedendo (...) à pressão de tais condições. A Questão Social suspendeu a publicação e o Centro cerrou suas portas. Mas Silvério Fontes e seus companheiros (...)

---

(73) Op. cit., 19, 15/9/1896.

(74) PINHEIRO, P.S. & HALL, Michael. A Classe Operária no Brasil (1889-1930); Documentos. São Paulo. Alfa - Omega. 1979. p. 32.

mantiveram-se em contacto com outros grupos e centros socialistas de São Paulo e do Rio de Janeiro (...)"

Em 1900, por iniciativa de socialistas brasileiros e italianos residentes em São Paulo fundou-se o jornal Avanti!, redigido em italiano e português. O nome de Silvério Fontes figura entre os seus colaboradores (76).

Tem lugar, a seguir, o segundo Congresso Socialista Brasileiro organizado pelo grupo do Avanti!. Sheldon Maran, referindo-se a este Congresso informa-nos que ocorreu entre 28/5 e 1/6/1902, em São Paulo, com a participação de 44 delegados de todo o Brasil, mas sendo a maioria de São Paulo. Silvério Fontes participou deste Congresso. Embora o Rio não estivesse representado, Mariano Garcia, editor da Gazeta Operária, tentou fundar lá um Partido Socialista de acordo com os princípios do Congresso. O Partido Socialista Brasileiro criado na reunião foi modelado pelo Partido Socialista Italiano. Durante sua vida, de um ou dois anos, reconheceu a necessidade da ação sindical, trabalhou pela formação de Ligas de Resistência, encorajou greves e teve alguma influência no movimento operário de São Paulo (77).

Em Santos, os socialistas tiveram pouca influência no movimento operário. Afora as referências da Questão

---

(76) É possível que isto só ocorra a partir de 1902. Nos números existentes no A.E.L., dos anos 1900-1901, não aparece referência alguma neste sentido.

(77) MARAN, Sheldon, Anarchists, Immigrants and Labour Movement (1890-1920), University of California at Santa Barbara, 1972, p. 137-139.

Social quase não há outras nos jornais operários pesquisados à União Operária, entidade de cunho mutualista e assistencial, e nenhuma ao Partido Operário, Centro Socialista e Partido Socialista de Santos (78). Mas não eram completamente desconhecidos do socialismo internacional. Já no nº 3 (15/10/1895) da Questão Social há um telegrama do Congresso Socialista Alemão de Breslau para o Centro Socialista. No livro de A. Hamon, Le Socialisme et le Congrès de Londres, Paris, 1897, sobre o Congresso Socialista Internacional de 1896 (80), aparece a seguinte menção a Santos: "Em Santos há uma União Operária e um Partido Operário que são social-democratas. Em 1895, alguns intelectuais fundaram um Centro Socialista, grupo que é também social-democrata, mas fortemente influenciado pelas obras de Benoît-Malon, que o Sr. Magalhães Lima divulgou nessas regiões. Esse grupo publica em português um jornal bimensal - A Questão Social. Os homens mais em vista da social-democracia brasileira são os Srs. Silvério Fontes, Sôter de Araújo, Carlos de Escobar, Espiridião de Médicis, Mariano Garcia, Benedito Ramos".

Mas convém descer outro degrau no poço fundo do passado, e aqui os rastros ficam mais tênues, se quisermos buscar algo sobre a organização operária.

---

(78) Em parte, talvez isto se deva a pouca regularidade dos jornais operários. Ainda assim fica de pé a afirmativa com relação a pouca influência dos socialistas em Santos.

(79) HAUPT, George. "Militants sociaux - democrates allemands au Brésil (1893-1896)", in: Le Mouvement Social, (84):47-61, juillet-août, 1973.

1. Cidade de Santos vista do Monte Serrat (1904)

## CAPÍTULO II

### A ORGANIZAÇÃO OPERÁRIA: O PAPEL DAS GREVES

"As condições, as circunstâncias da evolução capitalista e do Estado burguês fazem com que numa situação 'normal' sem violentas lutas de classes, certas categorias e de fato trata-se precisamente do grosso das hostes, das categorias mais importantes, das mais miseráveis, das mais esmagadas pelo Estado e pelo capital não possam organizar-se de maneira nenhuma".

Rosa Luxemburgo (1906)

#### 1. As Primeiras Tentativas: 1891 - 1904

A cena inicial do filme "Libertários" de Lauro Escorel focaliza uma greve no porto de Santos que, informamos o narrador, ocorreu no ano de 1877 (1). Azis Simão fala de greves na construção civil santista em 1888 (2). Talvez

---

(1) RODRIGUES, Edgard. Trabalho e Conflito: Pesquisa (1906-1937). Rio de Janeiro, Arte Moderna, 1978. p. 45 também refere-se a ela: "...chegara a vez dos trabalhadores da descarga de café nas docas de Santos que se declaram em greve no ano de 1877, pela conquista de aumento de salário". Isto faz pensar na possibilidade de que já então os trabalhadores do porto não fossem escravos.

(2) SIMÃO, Azis. Sindicato e Estado. São Paulo, Dominus/EDUSP, 1966. p. 102-105 e notas 7, 10, 13 e 14. O autor analisará "a greve (...) em relação com o crescimento industrial

uma consulta às fontes relativas ao período pré-republicano, confirme a presença de conflitos como estes, desde muito cedo. Porém, enquanto não houver informações mais seguras a este respeito, tendemos a supor que estas manifestações, ainda embrionárias, só aos poucos irão ganhando força e constância suficientes para se constituírem num movimento operário. A greve generalizada de 1891 aparece como um marco significativo neste processo.

No mês de novembro de 1889, há uma indicação de greve dos carregadores (3). No entanto, só em dezembro, é que ocorre um conflito bastante violento no porto. De São Paulo, são enviados quarenta praças para "conter os revoltosos grevistas que não só não trabalhavam como tenazmente se opunham a que companheiros seus não solidários voltassem aos labores". Os trabalhadores teriam atirado dois ao mar e ferido um terceiro, avariando diversas peças do navio *Setêmbria* (4). Os ânimos só teriam se acalmado e os operários voltado ao trabalho, com a intervenção dos cônsules português e espanhol, o que sugere a importância do contingente operário destas na-

---

(2) tomado como índice o alargamento da própria área dos conflitos coletivos do trabalho. Estes, na primeira fase industrial, só foram registrados a partir de 1888 e iniciados em Santos, nos setores da construção civil e dos transportes, onde assumiram o caráter de ação social violenta".

(3) SIMÃO, Azis. op. cit., p. 104.

(4) A Província de São Paulo, 13/12/1889, citado por BEIGELMAN, Paula. Os Companheiros de São Paulo. São Paulo, Símbolo, 1977, p. 15-16 e SIMÃO, Azis. op. cit., p. 104.



cionalidades no porto (5).

Repressão e conciliação, já nesta primeira greve aparecem combinadas, como ocorrerá posteriormente ao longo de todo o movimento operário santista. Todos os meios são válidos, da violência à cooptação, e as autoridades - sejam os senhores da Associação Comercial, a diretoria da Cia. Docas, fazendeiros, patrões da construção civil ou das fábricas, sejam as autoridades governamentais ou policiais - são bastante pragmáticas, não hesitando em utilizar qualquer instrumento a seu alcance, desde que os operários sejam contidos. A situação estratégica de Santos, especialmente no caso dos transportes, colocou estes trabalhadores em posição ambígua, mostrando ser, ao mesmo tempo, sua fraqueza e sua força. Se as pilhas de café começassem a acumular-se ao longo do cais ou nos armazéns da "Inglesa", toda a economia cafeeira era afetada, motivo suficientemente sério para justificar qualquer medida. Somente com a construção de uma organização muito forte, os trabalhadores dos transportes poderiam reverter esta situação a seu favor. As dificuldades para tanto serão inúmeras: a gre

---

(5) MARAN, Sheldon. op. cit., p. 2-18. Durante a década de dez a principal empregadora da cidade, a Cia. Docas de Santos, tinha uma maioria de trabalhadores imigrantes. O Censo Municipal de 1913, mostra que 45% da população da cidade era constituída de imigrantes. E entre estes 25% eram portugueses. Da população masculina da cidade 54% era imigrante. Levado em conta o tipo de trabalho mais comum na cidade (transportes e construção civil), este dado deve dar uma idéia aproximada das porcentagem de estrangeiros no total da força de trabalho.

ve de 1891 nos mostrará algumas delas.

A greve eclodiu no mês de maio, iniciando-se no porto. Atingiu trabalhadores das docas, das pranchas, do matadouro, do cemitério, da ferrovia, da construção civil e operários canteiros levando à paralização da Alfândega e da Mesa de Rendas, do comércio, bancos, armazéns da ferrovia e obras do porto. Representantes da Associação Comercial, autoridades locais e diretores de ferrovias telegrafam ao governador e ao chefe da polícia, irritando-se com a chegada deste último, sem os esperados reforços policiais. Nesta altura o número de grevistas elevava-se a dois mil. O Correio Paulista no descreve assim a agitação:

"trabalhadores das pedreiras, da empresa do cais, incorporados, caminham em direção à cidade, forçando os que se encontravam ocupados em obras de construção e pedreiras a acompanhá-los. O número chega a seiscentos homens, armados de paus, revólveres, etc.(...) um grupo se dirigiu às obras do cais, armado, tendo à frente bandeiras brancas e vermelhas. Dirigiu-se também ao escritório do órgão de governo, onde estava o chefe de polícia e aí declarou categoricamente que não fazia desordens, não permitindo porém que os demais trabalhassem (6)".

Nessa altura fura-greves, polícia, Força Pública e navios da Marinha foram mobilizados (7). O tenente da Marinha José Au-

---

(6) Correio Paulistano, 17/5/1891, citado por BEIGELMAN, Paula. op. cit., p. 17.

(7) MARAN, S. op. cit. p. 131.

gusto Vinhaes, veio a Santos para servir como mediador, "seu prestígio de deputado e, sobretudo, de chefe do Partido Operário tão afamado" (8) garantiu-lhe, de início, a confiança das autoridades. Responsabilizando-se pela calma dos operários conseguiu que a polícia se retirasse da área da greve. Como não se chegou a nenhum acordo com os empregadores, com relação ao reivindicado aumento de salários, ele apoiou a posição dos grevistas inclusive colaborando financeiramente com eles. Uma comissão da Associação Comercial dirigiu-se ao Chefe de Polícia conseguindo sua retirada da cidade. Foi alegado como pretexto o incidente havido entre ele e Quintino de Lacerda, que estava trazendo ex-escravos para substituir os grevistas (9). A greve, depois de uma semana, acabou por fracassar. Os grevistas foram substituídos pelos "libertos" de Quintino e segundo o Correio Paulistano de 22/5/1891:

"a greve terminou, houve apenas um ou outro fatorzinho sem importância, como a tentativa de impedimento de trabalho alheio por parte de alguns grevistas, encontrando pela frente a polícia, que soube manter o direito dos que

---

(8) Correio Paulistano, 21/5/1891, citado por BEIGELMAN, Paula. op. cit., p. 17-18.

(9) Foram utilizados na descrição da greve de 1891 as informações de Azis Simão, Sheldon Maran e Paula Beigelman, nas obras e páginas já citadas. Há uma biografia política do tenente Vinhaes em MARAN, S. op. cit., p. 130-132. Quanto a Quintino de Lacerda, ex-escravo e cozinheiro do depois senador Lacerda Franco, foi o comandante do famoso quilombo do Jabaquara. Há várias referências a ele em Santos, F.M. dos. op. cit., p. 13-59, assim como em outros livros sobre a história local. Estes dados foram cotejados com a cobertura da greve feita por O Estado de São Paulo.

queriam trabalhar. Como é natural (sic), a coisa não se faz sem algumas prisões e sem algumas rifladas (10).

Aqui começamos a sentir o peso do principal en trave à organização operária no período, especialmente entre os trabalhadores do porto: o excesso de oferta de força de trabalho. O papel dos "libertos" do "herói" abolicionista Quintino de Lacerda no episódio lança ao menos uma evidência no sentido da nossa sugestão anterior a respeito das consequências que o afluxo de ex-escravos traria ao "território livre" de Santos, num momento em que o café, cada vez mais rápido, fluía por suas artérias, diversificando os negócios locais, ativando a expansão urbana. O padrão de repressão, de extrema violência, especialmente nos momentos de greve, será o segundo fator a frear a organização operária, mas será incapaz de impedí-la de todo. Na década de noventa "Santos já se apresentava como a segunda área de greves, com dez ocorrências, entre as quais a primeira de caráter generalizado local" (11). É difícil identificá-la, mas além das já citadas (1877, no porto; 1888, na construção civil; 1889, no porto; 1891, generalizada, pudemos obter referências a mais duas: a dos cocheiros de praça, em 1889 (12) e outra ocorrida em agosto de 1894.

---

(10) BEIGELMAN, Paula. op. cit., p. 18. Na página 17, a autora cita o Correio Paulistano, 19/5/1891, que fala da prisão de um operário português e outro espanhol, considerados "chefes da revolta, sendo que os líderes da greve, segundo esta fonte, seriam deportados.

(11) SIMÃO, Azis. op. cit., p. 105.

(12) RODRIGUES, Edgard. op. cit., p. 45-46.

Começou entre os telegrafistas e empregados de escritório da São Paulo Railway de Santos, que reivindicavam um aumento de 30%. Os grevistas são demitidos e substituídos, mas recebendo a solidariedade de conferentes e operários, são reintegrados. O problema da posição estratégica da Inglesa é abordado na imprensa burguesa:

"Inúmeras tem sido as greves feitas pelo pessoal da Inglesa, e algumas até caprichos (...) sendo a estrada o tronco de todas as vias férreas paulistas (...). Aqueles que, conhecedores destas condições, abusam (...) devem ser rigorosamente punidos. Os interesses do público (...) não podem ficar a mercê do interesse particular dos empregadores da Inglesa" (13).

A 13 de outubro de 1897, com um acidente de trabalho no vapor Salinas, começa outra greve nas docas de Santos, abrangendo várias categorias. Trabalhadores e carregadores de café assim como trapicheiros reivindicam aumento de salário e mais segurança no trabalho, sendo que "duzentos deles não comparecem ao serviço" (14). A greve se inicia com os trabalhadores da estiva, seguidos dos demais operários do porto, dos operários da Inglesa, todos pedindo aumento de salário. "Mais de dois mil trabalhadores cruzam os braços (...) os diretores daquele "trust" pedem a intervenção das autoridades e

---

(13) BEIGELMAN, P. op. cit., p. 18. Todas as informações sobre esta greve foram extraídas daí.

(14) Correio Paulistano, 17/8/1894, citado por BEIGELMAN, Paula. op. cit., p. 18. Ver também cobertura da greve feita por O Estado de São Paulo.

os operários apedrejam os escritórios da Companhia Docas (15)!" A repressão não tarda: demissões, tropas federais e vasos de guerra (solicitados pela Associação Comercial) sufocam a greve depois de mais de quinze dias de agitação (16). Três anos depois, em 1900, chega a vez dos carroceiros, que paralizam a cidade. O comércio fecha e a polícia, de São Paulo, chega com ordens para usar armas (17).

A falta de informações mais completas sobre estas greves, assim como sobre as primeiras tentativas de organização impede-nos de acompanhar as relações entre estes dois fenômenos em Santos durante a década de noventa. Benjamim Motta, no entanto, comenta que, em São Paulo, nesta época "(...) apesar dos pontos de divergência nos princípios, anarquistas e socialistas agiam quase de acordo nas manifestações, comemorações e comícios de propaganda". No dia 1º de maio de 1898 organizaram comícios em vários pontos do Estado, inclusive em Santos (18).

Por outro lado, fica muito difícil saber, por exemplo, o que seriam os "primeiros pruridos de organização operária" em 1886 ou se o jornal O Socialista, publicado em

---

(15) RODRIGUES, Edgard. op. cit., p. 48.

(16) Edgard Rodrigues fala em "vitória do proletariado após alguns incidentes e prisões". Esta versão não é confirmada pela cobertura feita da greve por O Estado de São Paulo.

(17) CARONE, Edgard. A República Velha; 1. Instituições e Classes Sociais. São Paulo. DIFEL. 3 ed. 1975. p. 218.

(18) A Plebe, 31/5/1919 citado por HALL, M.M. e PINHEIRO, P.S. A Classe Operária (1889-1930); documentos. São Paulo Alfa Omega. 1979. p. 24.

Santos, em 1888 (19) era produzido pelo grupo, que em São Paulo em 1897 publicava um jornal com o mesmo nome (20), ou se seria obra de "batalhadores" como Silvêrio Fontes, Carlos de Escobar, Salles Braga ou Julio Conceição (21). É preciso lembrar a que distância estes últimos estavam dos operários: alguns anos mais tarde, em 1907, a Terra Livre (22) traz correspondência de Santos em que dirigentes da Sociedade Internacional União dos Operários discutem até que ponto foi um "comunio suspeito entre operários organizados e patrões" o comparecimento de um grupo de meninas que normalmente recitava nos festivais da Sociedade a uma festa de Natal promovida "pelo rico capitalista, o senhor Julio Conceição". Por outro lado, sabemos que a existência da União Operária, de Serapião Palma e Cirilo Costa, que, como vimos, acaba por fundir-se como o Centro Socialista em 1896, data de 1890. O Partido Operário de Benedito C. Ramos, o terceiro componente da fusão, data de 1892. Segundo seu jornal, O Operário, tinham por metas a cria

---

(19) A Nação, 408, 15/6/1927, p. 2. Estas informações foram retiradas de uma série de artigos a respeito de Santos, que é publicada no jornal. Agradecemos a Kazumi Munakata a localização da mesma.

(20) Trata-se de Ambrósio Chiodi, Estrella, Bernardino Ferraz, Arthur Breves, Bertolotti, Valentim Diego e outros. HALL, M. e PINHEIRO, P.S. op. cit., p. 24.

(21) A Nação, no mesmo artigo, cita estes nomes como os "batalhadores da época". É interessante notar que não fala de uma greve sequer na década.

(22) Terra Livre, 24, 6/1/1907, p. 3.

ção de "seguros mútuos, associações de officios e cooperativas de produção, consumo e crédito" (23). Quais seriam as bases sociais destas organizações?

Uma pista que tentamos seguir para responder a estas questões foi a da Sociedade União Operária. De caráter mutualista, foi fundada por mestres da construção civil a 25/5/1890 para atender a necessidades de saúde e instrução dos operários (24). Na greve do ano seguinte, ao lado do tenente Vinhaes, forma uma comissão para parlamentar com os grevistas e patrões tentando fazer uma mediação. Inclusive chega a ceder seu salão para uma conferência entre Vinhaes e os grevistas. Como não teve êxito na obtenção de um acordo, publica uma carta em que dá por terminada sua missão, inclusive salientando que entre os operários em greve não há agremiados na União (25). Em 1896, cinco anos depois, Serapião Palma em carta enviada à Questão Social fala no 1º de Maio, como um dia de greve geral. Isto não é suficiente para indicar raízes ope

---

(23) CARONE, Edgard. A República Velha. São Paulo, DIFEL, 3 edições, 1975, p. 200.

(24) Entre os fundadores aparece a figura de Tomaz Antonio de Azevedo, mestre-construtor escrupuloso e detalhista em seu trabalho, responsável por "quase uma centena de prédios nesta cidade" além de participar em obras públicas, reparos e construção da estrada Santos/São Vicente. Outros dois mestres Leonardo Antonio de Castro e Francisco Gardine também participaram da fundação da Sociedade União Operária. COSTA E SILVA SOBRINHO, José da. Santos noutros tempos. São Paulo. Revista dos Tribunaes. 1953. 658 p.

(25) Estas informações vem da cobertura dada à greve por O Es



rárias mais profundas, mas sem dúvida soa muito bem para uma associação que vai fundir-se a outras para a formação de um Partido Socialista (26). Localizamos ainda o relatório da União Operária para o ano de 1910, através do qual foi possível perceber que nesta data a mesma havia se institucionalizado como entidade assistencial, inclusive subvencionada pela Prefeitura, com biblioteca, escola, assistência médica e dentária aos associados (27). O Dr. Sôter de Araújo, aparece como médico do quadro da sociedade. Sabemos que Silvério Fontes também trabalhou como médico, mas na Sociedade Humanitária dos Empregados do Comércio, fundada em 1889, ao que tudo indica, do mesmo gênero que a anterior.

Outro grupo que lança suas vistas para Santos, sem maiores frutos, é o de Avanti! Em 1901, um correspondente nota que a cidade oferece bom terreno para a propaganda socialista (28). Alguns meses depois, Alceste d'Ambrys vai até Santos onde organiza um pequeno grupo socialista (29). Na seção

---

(25) tado de São Paulo, de 17 a 20/5/1891. A Comissão da União Operária era formada por: Antonio Militão de Azevedo, Manuel Duarte de Almeida, João Braz de Azevedo, Elias Pinto Ribeiro e Palião Lopes da Silva. Era chefiada pelo Tenente Vinhaes.

(26) A Questão Social, 15, 1/5/1896.

(27) Sociedade União Operária. Relatório do Presidente à Assembléia Geral de 10/1/1910. Santos.. 1911. Este documento pode ser encontrado na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

(28) Avanti!, 13, 12/1/1901, p. 2.

(29) Op. cit., 35, 16/6/1901. p. 2.

"Piccola Posta" seguem recados para Santos (30), nas subscrições para os grevistas da Água Branca vem colaboração de Santos (31). Algumas denúncias e telegramas (32) completam a informação que o jornal traz. Não há no noticiário nada que evidencie um relacionamento mais estreito com a vida operária local. Como já vimos, mais tarde haverão ligações entre este grupo e os socialistas santistas. Também parecem datar desta época os primeiros contatos dos anarco-sindicalistas na cidade. O jornal paulistano O Amigo do Povo já em 1903 começa a trazer nas suas listas de contribuições algumas vindas de Santos.

O que fica difícil avaliar no momento, é de que forma o movimento operário e, em particular, o dos portuários de Santos incorpora a sua experiência essa série de tentati - vas, reivindicações, greves, ações coletivas. O fato é que o ano de 1904 vai assistir a fundação da Sociedade Primeiro de Maio, ficando como secretário geral Severino Antunha (33) e da Sociedade Internacional União dos Operários, por estivado-

---

(30) Op. cit. 14, 19/1/1901, p. 3 e nº 18, 16-17/2/1901, p. 3.

(31) Op. cit. 26, 13-14/4/1901, p. 3.

(32) Op. cit. 25, 6-7/4/1901, p. 3. Um operário da São Paulo Railway queixa-se de extorsões de gerentes a pretexto de contribuições para o Hospital Samaritano. Nº 51 e 52, 5 e 12/10/1901, denuncia um "mangia socialista" de Santos. No nº 29, 4/5/1901, telegrama sobre um banquete de socialistas no 1º de Maio. No nº 49, 21/9/1901, uma falcatrua do Pasquale e Ponzio, banqueiro italiano em Santos.

(33) DIAS, Everardo. História das Lutas Sociais no Brasil. São Paulo, Alfa-Omega, 1977, p. 248.

res e trabalhadores da Docas. Com a fundação dessas organizações, no entanto, muda a qualidade da luta operária: poucos meses depois de fundada a S.I.U.O. agrupava milhares de trabalhadores (34). No ano seguinte eles vão viver sua primeira experiência de greve conduzida por uma organização.

## 2. O Primeiro Momento de Organização Operária: 1904 - 1906

Durante os primeiros anos do século produziram-se alterações na conjuntura, com o fim do governo militar e os mandatos de Prudente de Moraes e Campos Salles (35). Seria

---

(34) MARAN, S. op. cit., p. 161.

(35) Há algumas indicações bem interessantes sobre a conjuntura em que nos baseamos. FAUSTO, Bôris. Pequenos Ensaios de História da República. CEBRAP nº 10, p. 8-9 nos diz que: "entre o grupo militar e a classe social, esta acabou por triunfar". E mais adiante que: ... "os paulistas souberam explorar as dificuldades de Floriano, sustentando-o com recursos financeiros e dando-lhe o apoio de sua forte milícia estadual, por ocasião da Revolução Federalista e da Revolta da Armada. A aceitação resignada da candidatura de Prudente de Moraes, que marcou o início da República civil-oligárquica consolidada por Campos Salles, deu- e em um momento difícil, quando Floriano dependia do apoio regional". Ver também LEONARDI, V. "Efeitos Sociais da Industrialização" in: Século XX, 33, p. 561-564: "Mas de 1894 a 1904 o país sofreu uma série de crises políticas, econômicas e financeiras. Nos três últimos anos do século várias fábricas foram fechadas e mui-

interessante investigar se, e, em caso afirmativo, de que forma, estas mudanças teriam criado condições para este primeiro impulso no nascente movimento operário, e em particular, no dos operários do porto de Santos. O crescimento no movimento do porto foi sensível, refletindo o aumento da produção cafeeira. Esta, na primeira década do século quase triplicara com relação à anterior: em 1890-1891 fora de 5,5 milhões de sacas, enquanto a de 1901-1902 atingira 16,3 milhões (36). Paralelamente ocorreram mudanças de outro tipo, como por exemplo, a disposição do governo Rodrigues Alves (1902-1906) de modernizar os portos e remodelar a cidade do Rio de Janeiro. Para tanto o recém-consolidado governo republicano obteve um grande empréstimo externo (37). Pereira Passos e Frontim na prefeitura, iniciaram a projetada remodelação da Capital.

---

(35) tas outras só trabalhavam dois dias por semana, o que acabou por provocar um desemprego em massa e um agravamento das condições de vida do proletariado". E ainda FAORO, Raymundo. op. cit., p. 501. "No contexto da corrente reorganizadora, que se inicia em 1891 e atinge seu clímax no período 1898-1902, o café geme ao peso da crise agudamente dolorosa desde 1895. A superprodução esmaga os cafeicultores, até que o esquema valorizatório de 1906, compartilhando os sacrifícios, beneficie a todos". Ver também p. 561-564, sobre as disputas políticas em torno à presidência e consolidação da República.

(36) HANHER, June. op. cit., p. 160.

(37) BELLO, José Maria. op. cit., p. 176-177: ... "Em maio de 1903, era assinado o contrato de empréstimo de oito mil e quinhentas libras, tipo noventa, juros de cinco por cento, garantido especialmente pela primeira hipoteca de uma taxa especial de dois por cento ouro sobre a importação, e por todas as rendas dos portos e docas. Simulta-

Seria preciso saber mais a respeito do saneamento e urbanização do Rio, assim como da realização de obras no porto, para avaliar em que medida estes serviram de estímulos para as agitações operárias do ano de 1903. No entanto, é no bojo destas lutas que os carregadores do porto do Rio de Janeiro fundam a "União dos Operários Estivadores" que logo em agosto vai a greve e sai vitoriosa (38). Em Santos, também ocorrem agitações no porto. Realizara-se um sorteio entre os marítimos matriculados, para o preenchimento de vagas na Armada, provavelmente decorrentes dos acontecimentos da Revolta. Foi impetrado "habeas corpus" em favor dos 105 sorteados e ameaçou-se greve, caso estes sofressem "constrangimento ilegal". 1903 marca também greves estivadoras em Recife e Rio Grande do Sul. 1904 é o ano da Revolta da Vacina do Rio de Janeiro (39) e da greve da Companhia Mogiana em São Paulo (40). Neste ano, já circulavam alguns jornais operários em São Paulo e no Rio de Janeiro (41).

---

(37) neamente o governo emitia títulos da dívida interna a encampação de várias concessões de portos e estradas de ferro". Ver também sobre o empréstimo VILLELA, Annibal e SUZIGAN, Wilson. Política do governo e crescimento da economia Brasileira. (1889-1945), Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1973, p. 385-387.

(38) RODRIGUES, Edgard. op. cit., p. 66.

(39) Sobre a Revolta da Vacina, ver BELLO, J.M. op. cit., p. 180-181.

(40) RODRIGUES, Edgard. op. cit., p. 67-68.

(41) Com certeza circulavam pelo menos A greve, no Rio de Janeiro e em São Paulo, Avanti!, A Lanterna, Amigo do Povo,

Em abril deste mesmo ano, reúnem-se em Santos dezesseis operários da construção civil dispostos a organizar-se, e, após a leitura dos estatutos de outros sindicatos, tomam todas as providências necessárias a formação do seu. Dias depois, com a presença de um grande número de pedreiros, pintores e carpinteiros, funda-se a Sociedade Primeiro de Maio, que logo instalou uma biblioteca e aulas para seus associados. A primeira reivindicação encaminhada pela Sociedade, dizia respeito aos acidentes de trabalho. Foi dirigida à Câmara Municipal, para que a mesma elaborasse lei relativa ao problema. A representação foi indeferida (42).

Como a "Primeiro de Maio" agrupava apenas os operários da construção civil, um grupo... "em maioria traba -

---

(41) O Livre Pensador e La Bataglia, todos existentes no Arquivo Edgard Leuenroth. Em Santos, circulava O Dois de Fevereiro, órgão de uma das sociedades mutualistas locais. A Sociedade oferecia serviço médico, auxílio-funeral, biblioteca e cooperativa de consumo aos seus seiscentos e setenta e dois associados. Mantinha contatos com várias associações semelhantes inclusive com a União Operária de Engenho de Dentro. O Dois de Fevereiro, 11, setembro 1905.

(42) Estas informações, assim como todo relato de fundação desta associação foram retiradas de uma carta enviada à Confederação Operária Brasileira (COB), por ocasião do 2º Congresso Operário em 1913. Assina a carta, pelo "Sindicato dos Carpinteiros e Anexos" de Santos, Severino Fernandes. A carta é datada de 21/8/1913 e responde a solicitação anterior dos organizações do Congresso no sentido de que cada sindicato enviasse um pequeno histórico de suas lutas.

lhador em café" (43) organizou uma segunda associação, a "Sociedade Internacional União dos Operários", a 7 de agosto de 1904. Segundo a Tribuna Operária (44), órgão da mesma, os trabalhadores...

"antes desta data (...) eram tratados pelos tyranicos patrões peiores que bestas de carga! (...) a grande turba-multa dos explorados em vez de se unirem para procurar atenuar este estado de cousas, levavam a degladiar-se uns com os outros (...) se embriagar e brigar (...). Depois do dia 7, de agosto de 1904, que um grupo de trabalhadores conseguiu a fundação da (...) Internacional (...) que até hoje tem procurado por todos os meios a reunião dos trabalhadores de Santos! (...) foi um phantasma que surgiu ante esta burguesia (...) que tem procurado que entre os trabalhadores de Santos hajam discórdias, luctas de raças (...) até os assaltos praticados pela polícia nas pessoas de seus directores e associados (...) mas a Internacional continua firme na defesa das classes a ela filiadas, que são as seguintes: Docas, Inglesa, Ternos de Armazém, Ensaque e Avulsos".

Desde a sua fundação, ao contrário da Primeiro de Maio, a Internacional tenta agrupar "os trabalhadores de Santos" e não um grupo profissional ou uma indústria. Pouco tempo depois de fundada, agrupava "um número de sócios supe-

---

(43) Confederação Operária Brasileira. Histórico do Sindicato dos Carpinteiros e Anexos de Santos. (manuscrito). Rio de Janeiro,

(44) Tribuna Operária. (Órgão da Sociedade Internacional União dos Operários) 7/8/1909. Número comemorativo do 5º aniversário da Sociedade.

## ASPECTOS DE SANTOS

1. Rua 15 de Novembro em 1903

2. Rua General  
Câmara em 1905

3. Rua General  
Câmara em 1915



rior a dez mil (45)". Foi então que a Sociedade Primeiro de Maio propôs a fusão de ambas as organizações, tendo sua proposta rejeitada em assembléia pela Internacional. Esta recusa revela, já neste início, a presença de divergências entre os organizadores de ambas. De certa forma, estas divergências foram contrabalançadas, ao longo de todo período estudado, por uma tendência a organização ao nível local. As disputas, embora tivessem um peso em nada desprezível, não chegaram a impedir a atuação conjunta de ambos os grupos.

A 15/05/1905, a Internacional lidera a greve dos carroceiros contra uma lei municipal obrigando-os:... "To dos a fotografar-se na polícia para poder exercer a profissão, impondo-se a classe com a anulação desta lei depois de dois dias de luta (46)". A 4/6, no Rio de Janeiro, tropas e polícia dissolvem comícios pela diminuição do horário de trabalho (47). A 13/6/1905, um incidente entre o mestre-estivador Porfírio Amazonas que não queria pagar seus trabalhadores no mesmo nível que os demais, determina a paralisação destes. To

---

(45) Confederação Operária Brasileira. Relatório Histórico da Federação Operária Local de Santos ao 2º Congresso Operário Brasileiro. Rio de Janeiro, 1913. Encontra-se como todos os demais relatos de história sindical ao Congresso Operário de 1913, no Arquivo Municipal da Cidade do Rio de Janeiro.

(46) Confederação Operária Brasileira. Histórico do Sindicato dos Carroceiros e Chauffeurs. Rio de Janeiro, 1913. É datado de 30/8/1913 e assinado por José Campos.

(47) CARONE, E. op. cit., p. 221 e RODRIGUES, E. op.cit., p. 69.

dos os estivadores acabam entrando em greve, devido a intervenção da Docas no conflito, querendo obrigar "seus" trabalhadores a "furarem" a greve. Explica-nos o sindicato que estoura a greve: ... "por motivo de esta companhia exigir de três turmas a fazer o serviço de Estiva que não lhe era dado. os trabalhadores negaram-se categoricamente, e como a companhia os despedisse do serviço foi declarada a greve a esta companhia (48)". Dia 15/6, a sede da Internacional é invadida e quase toda a diretoria é presa. Dia 16/6, a greve generaliza-se por todas as profissões em Santos e é a primeira a transpor as fronteiras locais.

Neste mesmo dia, os portuários cariocas paralisam as atividades em solidariedade ao movimento santista, lutando, ao mesmo tempo, por aumento de salário e redução da jornada de trabalho. Ainda no Rio, aderem também trabalhadores do depósito de gás, da Marítima, foguistas e carpinteiros. Em São Paulo, os gráficos param em solidariedade. O governo estadual, a pedido da Associação Comercial, enviou tropas para reforçar a polícia santista. Após oito dias de batalha e centenas de prisões a greve fracassou (49). Entre os presos esta-

---

(48) Confederação Operária Brasileira. Relatório Histórico da Federação Operária Local de Santos. Rio de Janeiro, 1913.

(49) Acompanhamos esta greve pelo jornal Diário de Santos. Ao contrário do que afirmam Ingrid Sarti, Edgard Rodrigues e Sheldon Maran, a paralização durou do dia 12/6 a 19/6/1905, quando foi lançado um boletim neste sentido pela Internacional e Primeiro de Maio. Os grevistas retornam aos poucos ao trabalho. Neste sentido, não é incorreta a informação do Histórico do Sindicato dos Carroceiros e

vam Primitivo Raymundo Soares, Antonio Filgueira Vieytes, Manoel Gonçalves e Albino Caires (50). A greve pesou, não apenas para os portuários, como para o conjunto do movimento operário, o que transcende de longe o âmbito local. Através dos relatórios enviados pelas associações operárias ao Congresso de 1913, é possível aproximar-se um pouco mais dos bastidores da greve.

Após a invasão da sede da Internacional, representantes da "1º de Maio" dirigiram-se aos seus diretores remanescentes e... "ofereceram sua sede social e toda solidariedade moral e material sendo ahinda regeitada (51)". Isto ocorreu no dia 17/6. Além disso, como... "nada expuzerão que orientace o movimento...", a diretoria da 1º de Maio tomou provi

---

(49) Chauffeurs de que a greve teria durado oito dias, termina no dia 21/6. Supomos que MARAN, SARTI e RODRIGUES confundiram a duração da greve de 1905 com a de 1908, vinte e sete dias.

(50) RODRIGUES, Edgard. op. cit. p. 69. Em MARAN, S. op. cit. p. 103, há alguns dados biográficos de Primitivo Raymundo Soares. Também usou o nome Florentino de Carvalho, espanhol, viveu de 1871 a 1947. Chegou criança ao Brasil, fez seus primeiros estudos em colégio católico. Em 1898, entrou para a Força Pública de São Paulo, depois de ler "A Conquista do Pão", de Kropotkin tornou-se anarquista, deixou de ser militar e foi para Santos, onde trabalhou nas Docas, tornou-se tipógrafo e começou sua longa carreira de organizador. Entre outras atividades fundou as Escolas Modernas para operários em São Paulo, Minas, Rio Grande do Sul e na Argentina (durante uma de suas múltiplas deportações).

(51) Confederação Operária Brasileira. Histórico do Sindicato dos Carpinteiros..., já citado.

dências neste sentido. Não sabemos se foi esta ou a diretoria da Internacional que organizou uma tabela de aumentos que passou a fazer parte das reivindicações e nem mesmo qual das duas lançou o manifesto transcrito por Edgard Rodrigues (52).

Pelo tom combativo do mesmo, pela linguagem com que denunciam a repressão (... "Os cossacos paulistas prendem, espancam e os 'homens da lei' forjam processos sem base jurídica, tudo para sufocar o movimento de reivindicação que ora sustentamos com coragem e firmeza"...), a prisão dos militantes acima citados e a denúncia da atitude dos... "republicanos que no tempo da propaganda protestavam contra a tirania do poder e hoje que se apoderaram do poder, praticam toda a sorte de violências e injustiças..."; arriscamos a hipótese de que tenha sido a "1º de Maio" quem lançou o manifesto. Quando este afirma ainda que..." a lei é um blague, é poeira atirada aos olhos do povo ingênuo para melhor o poder explorar e oprimir", aventamos ainda a possibilidade de que a "1º de Maio", se desde logo não surgiu como uma organização anarcosindicalista, pelo menos era um terreno bastante fértil para este tipo de influência.

Surpreendentemente, no dia seguinte a rejeição deste oferecimento de solidariedade, 18/6, José Borges, advogado e tesoureiro da Internacional, convocou a diretoria da "1º de Maio" para uma reunião onde foram deliberadas e assumidas várias resoluções conjuntas. Ninguém suspeitava que, o próprio Borges fosse trair o movimento. No dia seguinte, 19/6,

---

(52) RODRIGUES, E. op. cit. p. 69-70.

foi a Câmara Municipal e concordou com o transporte de carne para a cidade, no trenzinho da Companhia City que a ligava a São Vicente e que também estava em greve. Veio pessoalmente no trem permitindo, contrariamente ao que fora combinado, que a carne fosse transportada do matadouro até a cidade (53). Esta atitude, "pã de cal posta sobre o cadaver moral do operariado de Santos", na linguagem de um militante, foi decisiva para o fracasso da greve. A "Primeiro de Maio" para não faltar a palavra assignou o boletim para a volta ao trabalho junto com a Internacional..." mas... "vendo que de forma alguma poderia coligar-se"... "passou por uma transformação resurgindo com o nome Centro União de Classes 1º de Maio. Agremiou grande número de foguistas, machinistas e outras classes, fundou a Liga Graphica, auxiliada por uma comissão de São Paulo, publicou a Tribuna Operária, organ do mesmo (54)".

A "Internacional", por seu lado, também não ficou inativa. Ainda no mesmo ano, em setembro, os carroceiros vão a greve (55), reivindicando o cumprimento do "Código de

---

(53) Na visão de Severino Fernandes, o Borges..." foi servir de magarefe vindo como um Cezar na machina que conduzia a carne com surpresa para aqueles que no dia anterior tinham traçado outro plano"... Historico do Sindicato dos Carpinteiros e Annexos. Há também uma descrição do ocorrido em RODRIGUES, E. op. cit. p. 70, segundo o depoimento de João Perdigão Gutierrez, militante da época.

(54) Histórico do Sindicato dos Carpinteiros e Annexos, já citado.

(55) CARONE, Edgard. op. cit. p. 121. Estranhamente, esta greve dos carroceiros, não é mencionada no Histórico do Sindicato dos Carroceiros e Chauffeurs.

Posturas", lei municipal que regulamentava o trabalho da categoria (peso máximo por carroça, licença para exercer a profissão, etc...). O movimento consegue a simpatia da grande imprensa local. O diário A Tribuna, ressalta seu caráter pacífico, imputando a Câmara Municipal o não cumprimento das leis (56).

Apesar da moderação revelada pelos operários, a repressão fez sentir sua violência, "normalizando" o movimento comercial da cidade. A polícia invadiu a sede da Internacional prendendo e espancando seus sócios que estavam reunidos em assembléia. Em São Paulo, várias associações operárias tentam organizar um comício de solidariedade, que é proibido (57). Onze trabalhadores são enviados presos a São Paulo, para evitar que fossem julgados em Santos; como o advogado Benjamim Mota impetra "habeas corpus" a seu favor, novamente são levados a Santos. A greve foi perdida pelos operários e no final da mesma, o tesoureiro da Internacional fugiu com quatorze contos (58).

Apesar destes reveses locais, 1906 será um ano

---

(56) Jornal Operário, 17/9/1905. Há uma transcrição do artigo publicado em A Tribuna, a respeito da greve.

(57) Essas associações eram: União dos Trabalhadores Gráficos, União dos Chapeleiros, Liga dos Trabalhadores em Madeira, Liga de Resistência dos Pedreiros e Anexos, um grupo de Alfaiates, União Internacional dos Sapateiros e os jornais O Carpinteiro, O Trabalhador Gráfico, O Chapeleiro e Jornal Operário. Jornal Operário, 2, 24/9/1905, transcrito por RODRIGUES, E. op. cit. p. 71.

(58) La Lotta Proletaria, 25, 6/11/1908. p. 2-3.

marcante para o movimento operário. Ano de greves em São Paulo (tecelões, greve geral), Rio (sapateiros), Rio Grande do Sul (tecelões e fábricas de calçados), Recife (doqueiros e depois geral), destacando-se para os fins deste trabalho, a greve da Paulista, na qual pararam trabalhadores de todo o Estado, repercutindo em Santos; e ano do Primeiro Congresso Operário (na contagem anarco-sindicalista), realizado no Rio de Janeiro, em abril. Já em janeiro, Terra Livre (59) publica uma carta de Santos denunciando o patrão Manuel de Souza, que "tem a mania de não pagar a quem trabalha juntando ao calote o insulto". Ironicamente diz: "A Sociedade Internacional que venha receber por ti (...) felizmente a Sociedade Internacional já passou severo corretivo a este sujeito".

Até nesta simples correspondência é possível notar que já há um movimento operário com um mínimo de organização. Aqui sim é possível observar alguns frutos da fundação de ambas as sociedades e das greves de 1905. Sem superestimá-los supondo que houvesse neste momento mobilização e organização massivas, cabe ressaltar que no quotidiano operário começam a aparecer traços de uma ação organizada de resistência. Mesmo a "fuga do Borges", episódio que enfraqueceu bastante ambas as associações (60), foi enfrentada através da reunião

---

(59) Terra Livre, 2, 13/1/1906, p. 3.

(60) Os históricos do Sindicato dos Carpinteiros e Anexos e da Federação Operária Local de Santos tocam no assunto ligeiramente. Este último diz apenas que: "Neste intermédio o presidente da Internacional desaparece, acto este que muito prejudicou a propaganda associativa tanto de uma parte como da outra". O primeiro explica que: ... "a

dos esforços dos militantes remanescentes delas. A partir de outubro de 1905 (61), estes passam a trabalhar em conjunto na Internacional.

No Jornal Operário, 22/10/1905, noticia-se um projetado "meeting" que o delegado santista, Raul Vicente, ameaça reprimir. Promovem-se conferências na sede da Internacional em que as divergências entre seus membros não deixam de ser expressas. Numa das reuniões, Severino Antunha aparteia o "fanatismo religioso e patriótico" do orador e segundo suas próprias palavras só "devido a sermos prudentes o incidente não teve outras conseqüências". Cria-se também uma aula para filhos dos sócios e prosseguem as denúncias das arbitrariedades patronais: em conseqüência de espancamento na última greve o operário José Morgado "perdeu as faculdades mentais"; a Docas e a Inglesa planejariam mecanizar as operações de embarque de café o que implicaria em desemprego para cinco mil

---

(60) fuga do Borges abalou profundamente a boa marcha das duas associações resultando um tão grande enfraquecimento que a diretoria do Centro União de Claces convocou uma assembléia na qual ficou rezolvido fechar a sede social ... passando os moveis para a Internacional assim como associados que quizerão"...

(61) Como é possível deduzir pelas notícias de assembléias gerais de ambas as sociedades e nota colocando que era intenção de alguns "associar todo o operariado santista. Jornal Operário, 3, 1/10/1905 e 5, 15/10/1905. O Jornal Operário é fonte importante para notícias do movimento operário santista mantendo noticiário regular a respeito. São seus correspondentes Primitivo Soares e Severino Antunha.



trabalhadores; a firma exportadora Arbukle propõe o embarque do produto a granel, o que implicaria em desempregar além destes, os ensacadores de café; fundou-se a "Liga dos Proprietários de Vehiculos" para ... "comprar policia, metralhadoras, vasos de guerra, autoridades e tudo o que seja possível para "extinguir o fogo das greves"... (62)

Desta forma, não é de espantar que a 25/1/1906 ocorra um comício "pró-Domingues Dias" no qual foram oradores Serafim Soler, Severino Antunha, J. Rocha e Primitivo Soares. A correspondência de Santos com a Terra Livre é frequente, enviam-se artigos, recados, subscrições. E prossegue a denúncia das arbitrariedades da Companhia Docas (63); um operário das oficinas da companhia foi despedido sem saber o motivo e informado pelo mestre de que o seu ordenado estava depositado na polícia.

"Imaginem (...) o espanto de Ruas, pois que receava ser preso sem motivo algum (...). Uma pessoa foi a polícia indagar (...) responderam que era necessário pagar 20\$000, do contrário não se entregaria o dinheiro. (...) O pai do operário Ruas há quase um mês de acha (...) mísera cama devido a uma queda que levou quando trabalhava na pedreira da Docas (...). E a Sociedade Beneficiente Docas de Santos, que nos diz a este respeito? Ela que obriga os empregados a pagarem 4\$000 todos os meses (...)"

Não é à toa que a Docas era chamada em Santos

---

(62) Jornal Operário, 3, 1/10/1905 e 7, 29/10/1905.

(63) Terra Livre, 5, 7/3/1906, p. 3.

de "polvo": oficina, pedreira, articuladas à construção e serviço do porto com monopólio do escoamento de café do Oeste Paulista. Nem por isso despreza, mesquinhas como o calote de algum operário ou falcaturas, como a Sociedade Beneficente Docas de Santos. Nisso assemelha-se às companhias de estradas de ferro. O regime que imperava nas mesmas foi o estopim da greve da Paulista, que estoura no mesmo ano (64).

Em editorial de nome "Lições da Experiência"(65), Terra Livre avalia o movimento que acabou por levar à greve geral em São Paulo. Além da constatação da união, nestes momentos entre "o capitalista, o polícia, o juiz e o mesmo o padre" e da exclusão do proletariado quando se trata de respeitar as "garantias legais", comprova ainda que no "seio do proletariado existe (...) uma vitalidade maravilhosa. Esta força é ainda descoordenada, uma grande desorganização a cerca de peias (...) apesar disso (...) mostrou o que vale (...). Através de um "pouco de organização (...) atividade de um núcleo de conscientes - não chefes (...)" conseguiu-se tanto. A solidariedade "foi admirável, parecendo resultar de um longo hábito neste gênero de lutas! (...) a luta revestiu os aspectos econômico e político, mas o terreno de acordo foi achado na ação direta, que não é apanágio dum partido, mas é comum, é ação de classe". Este último trecho refere-se a unidade operária

---

(64) Sobre a greve da Paulista ver o trabalho de Dulce Pompeo Camargo Lemme. Ver também FAUSTO, B. Trabalho Urbano e Conflito Social. São Paulo. DIFEL. 1976. p. 135-146.

(65) Terra Livre, 10, 13/6/1906, p. 1.

ria alcançada na luta. Os trabalhadores da Paulista, mais organizados, segundo o jornal, lideraram a greve. Esta fracassou porque dependia da Inglesa, o tronco no qual desembocam todas as outras, que não parou.

Tentamos perguntar-nos um pouco mais sobre esse fato. A Inglesa, já desde aí, estava organizada na Internacional? Porque não parou? Neste mesmo número do jornal, na correspondência de Santos há algumas pistas que talvez ajudem a explicação. Antes do dia 3/6, data do artigo, a repressão já estava mobilizada para prevenir qualquer greve de solidariedade à Paulista. Nessas condições, solicitou-se permissão ao delegado para realizar um comício de solidariedade na Praça Monte Alegre, que foi negada. Realizou-se então, sem permissão, na sede da Internacional. O autor coloca que vontade de manifestação mais eficaz havia, mas organização para tanto não.

"Mas estava dona Violência com os olhos postos nos carroceiros e demais serviços que são a vida de Santos, e inesperadamente rebenta a greve... das mulheres costureiras de sacos de café!" Apesar da repressão, embora não conseguissem o aumento desejado passaram de 1\$500 o pacote de sacos para 2\$000. Neste mesmo momento declararam-se em greve operários do saneamento, perdendo a batalha contra a repressão (66).

---

(66) O saneamento de Santos foi iniciado durante o governo de Rodrigues Alves em 1905 e terminado em 1909. Foi executado por uma "Comissão do Saneamento", cujo engenheiro-chefe era Saturnino de Brito. Nesta mesma época também se renova o contrato da Câmara Municipal com a City para os bondes elétricos, o que causa celeuma fomentada pela opo

Quanto aos operários da Inglesa, em função de um acidente de trabalho, Terra Livre (67) comenta

"que não sabem colocar-se no lugar que lhes pertence, ou receiam as façanhas do terrível Soares. Sabem que me é esse terrível Soares? É o que arranjou emprego ao cobrador da 'União dos Operários' (68). J.J. Marques, só para que este acusasse os grevistas da estrada de ferro, isto é, os empregados (...) da Inglesa. Este tiranete da Inglesa era... Mon levade primeiro, por sua natureza, e suas façanhas. Os operários da Inglesa estão resignados, mas quem sabe lá o que pode acontecer? (...) Tantas vezes vai o cântaro à fonte que um dia lá deixa a asa".

A nota, além de evidenciar a presença cotidiana da repressão patronal especialmente dura em setores estratégicos como este, mostra ainda as dificuldades de organização deste operários. Seria de se esperar também que nesta indústria-chave, como no porto, se tentasse também a cooptação. E não apenas neste nível chão, individual, que aparece na notícia, mas também no

---

(66) sição local, que tenta ganhar o apoio popular. Há polêmica dentro da "Internacional" se este deve ser dado ou não pelos operários, entre Serafim Solé e Luíz Bento. Terra Livre, 24, 6/1907 e 25, 22/1/1907.

(67) Terra Livre, 14, 5/8/1906, p. 3.

(68) Ficamos sem saber se o artigo refere-se a própria "Internacional", que afinal de contas organiza os operários da Inglesa, à União Operária ou a Sociedade Beneficente da Companhia. É possível, pela atuação que seus membros tiveram em 1905, que se trate da primeira.

da categoria como um todo (oferecimento de melhores condições) ou no de suas uniões, sendo neste último caso lícito esperar pressões deste tipo sobre a Internacional.

Parece ter ocorrido uma mudança aí. Durante os anos noventa a imprensa queixa-se das "greves caprichosas da Inglesa", em que os telegrafistas revelam ser um grupo fundamental. Após o fracasso da greve de 1905, os ferroviários da Inglesa não conseguem recuperar seu poder de mobilização, deixando de aderir a greve 1906 e chegando a ser usados como "fura-greves" (alguns) em 1908. Voltarei a tocar no regime de trabalho nesta empresa quando analisar esta última greve, no capítulo III. Há mais um pequeno fato não esclarecido ligado à greve da Paulista. Os operários desta recusam-se a negociar no escritório da Companhia. Diz o artigo de Terra Livre (69): "Os grevistas desconfiados pedem território netro: tiram o exemplo de Santos". O que teria acontecido em Santos para que os grevistas não se atrevessem a parlamentar no recinto da empresa? Seria algo ocorrido durante a greve de 1905?

Paralelamente a todos estes acontecimentos preparava-se o congresso de 1906. Em fevereiro, Terra Livre (70) já reclama da data muito apressada (4/2) do convite da Federação Operária Regional Brasileira, do Rio, para o Congresso Operário Nacional. Assim, só as associações cariocas poderiam comparecer, alega o jornal. A 24/3 há novas reclamações no mesmo sentido. No dia 12/4 há um editorial sobre o Congresso Operário, infelizmente rasgado. Só a 13/6, Terra Livre (71) publica um longo artigo de nome "Mãos a O-bra!" em que comenta a importância do Congresso, o caráter

---

(69) Terra Livre, 10, 13/6/1906, p. 2.

(70) Terra Livre, 3, 7/2/1906.

(71) Terra Livre, 10, 13/6/1906, p. 4.

de suas resoluções (não ordens, mas sugestões), o silêncio da imprensa burguesa ou suas deturpações e surpresa frente a atuação dos anarco-sindicalistas, de quem ela própria reconheceu a calma, ponderação e coerência.

A importância do congresso é, de fato, indiscutível; a necessidade de unificação do movimento operário garantiu a presença de reformistas e anarco-sindicalistas (72). Estes últimos, embora estivessem em minoria, fizeram vencer suas posições graças a sua habilidade. Embora seu programa fosse o do sindicalismo revolucionário francês (73) souberam agir de forma flexível. Na verdade, as posições vencedoras foram, antes de tudo, sindicalistas. Um dos pontos fundamentais, em que derrotaram a proposta de Pinto Machado, foi com relação ao uso de medidas políticas para atingir as metas sindicais. Os anarco-sindicalistas argumentaram, assegurando o caráter dos sindicatos de órgãos de resistência econômica, portanto sem envolvimento no processo eleitoral ou em questões religiosas. E aparentemente obtiveram os votos da maioria porque muitos delegados de associações não anarco-sindicalistas achavam que suas organizações deviam evitar dispersar-se em disputas políticas ou religiosas.

---

(72) As demais informações relativas ao Congresso Operário foram retiradas de MARAN, S. op. cit. p. 111-113 e de anotações de aula do curso "República I", dado por Michael Hall.

(73) Ver JULLIARD, Jacques. "Théorie syndicaliste révolutionnaire et pratique gréviste" in: Le Mouvement Social, 65, octobre - décembre, 1968.

Em outro ponto importante, o do não-pagamento aos militantes sindicais, venceram incluindo uma concessão, em casos especiais poderia haver, desde que nunca ultrapassasse o salário dos operários da categoria em questão. Neste congresso é fundada a Confederação Operária Brasileira (COB), cuja estrutura foi moldada pela CGT francesa. A Voz do Trabalhador também surge por recomendação do Congresso. De São Paulo, esteve presente, além dos seis sindicatos da Federação Operária, a UTG (União dos Trabalhadores Gráficos). De Santos, não esteve presente nenhuma delegação, mas a Sociedade Internacional enviou sua adesão e solidariedade (74).

Em todo caso, supomos, que foi por influência das discussões do Congresso, que em novembro de 1906 (75), em uma reunião na sede da Internacional,

"aventada a idéia por alguns companheiros de dar nova orientação a luta operária (...) foi deliberada a fundação dum Centro Internacional União de Sindicatos. A primeira classe organizada em Sindicato foi a dos carregadores de café. A segunda foi a dos Empregados em Pedreiras e Pedreiros. Nesta reunião os companheiros Lascala e Eladio dirigiram a palavra ao grande número de companheiros presentes incitando-os a organização sem ódios partidários nem questões pessoais. A essas classes seguiram-se Estivadores, Pintores, Carpinteiros e Carroceiros".

Na mesma notícia anuncia-se a realização de um daqueles festi

---

(74) Congresso Operário, 1º, 1906. Resoluções. p. 7.

(75) Terra Livre, 21, 27/11/1906, p. 4.

vais de propaganda, tão caros aos anarco-sindicalistas e a próxima publicação de O Proletário (76).

---

(76) Conseguimos consultar oito números de O Proletário, porém cobrem os anos 1911-1912. O jornal é declaradamente anarco-sindicalista. Com letra miúda, carregado de matéria, com poucas chamadas, utiliza uma linguagem "ilustrada", principalmente, se comparada a dos jornais portuários. O jornal é muito importante para acompanhar a reorganização do movimento operário santista nos anos 1911-1912. No início, há bastante espaço para páginas "literárias" em que a linguagem bacharelesca da época é pontilhada de expressões anarquistas. Por exemplo, ao descrever a noite "lúgubre" e "tenebrosa" fala de... "nuvens espessas como a consciência burguesa e pezadas como os crimes clericais". A ambientação destas narrativas tem um quê de dostoiévskiana mas a ação é a dos folhetins da época. Pouco a pouco, as pequenas notas características das notícias do dia a dia na imprensa operária vão ganhando espaço. As colunas "Linha de Combate", "Movimento Operário", "Notícias", "Commentários" trazem informações sobre a organização de uniões da estiva, entre os lancheiros de areia, os metalúrgicos, além das greves conjuntas de pedreiros em São Paulo, Campinas e Ribeirão Preto pelas mesmas reivindicações. As denúncias das condições de vida e trabalho e manifestações coletivas também tem lugar. Este tipo de assunto vai ganhando espaço e nos últimos números do jornal divide a primeira página com acontecimentos nacionais (Revolta da Chibata) e internacionais (Revolução Mexicana) amplamente comentados e artigos de Kropotkin e Malatesta que são divulgados. O diretor do jornal é um pintor, Gregório Rodrigues, mas todos os militantes da F.O.L.S. escrevem aqui: Eladio Antunha, Luiz La Scala, Primitivo Soares, Manuel Rodrigues (será diretor, nos últimos números do jornal) e o que sempre utiliza o pseudônimo Iris. Uma última faceta do jornal, típica dos anarco-sindicalistas, era seu internacionalismo.



A nossa hipótese de que desde o Congresso, em abril, o movimento operário santista começa a ser tocado pelo anarco-sindicalismo, confirma-se por outros pequenos fatos. Já em outubro Nilo Ferreira, militante santista, ficara responsável pela distribuição em Santos de um folheto de Malatesta, vindo de São Paulo (77). Além disso as subscrições para Terra Livre amiúdam-se, subindo listas de La Scala e Eládio Antunha, entre outros (78). No ano seguinte, de acordo com a orientação do Congresso, lado a lado com as lutas operárias de São Paulo e Rio, inicia-se em Santos a batalha pelas oito horas, reivindicação bastante adiantada, mesmo em termos internacionais. Rosa Luxemburgo (79), em 1906, afirma que tal reivindicação é um "belo e longínquo ideal" para grande parte do proletariado alemão. Na Rússia, ela foi conquistada, pouco a pouco, mas batalhas de 1905.

---

(77) Terra Livre, 19, 23/10/1906, p. 4. No 1º de Maio, o mesmo Nilo fizera crítica veemente aos "festejos", para ele incabíveis neste dia de luta, classificando-os de "uma comédia da qual são autores burgueses e socialistas e comparsas os trabalhadores", Terra Livre, 9, 16/5/1906, p. 2.

(78) Terra Livre, 17, 22/9/1906, 18, 9/10/1906, 19, 23/10/1906, 22, 9/12/1906.

(79) LUXEMBURGO, Rosa. Greve de Massas, Partido e Sindicato. Coimbra. Centelha. 1976. p. 72.

### 3. A Luta pelas Oito Horas: 1906 - 1908

A luta pelas oito horas iniciou-se, de um lado, sob a sombra repressiva da lei de expulsão de janeiro de 1907 (80) e de outro, ligada à resolução do Congresso Operário de 1906 que propunha alcançar a jornada de oito horas até 1º de maio de 1907. Entretanto, em Santos, embora continuem as discussões e as subscrições, a primeira ação coletiva do ano é a comemoração do primeiro de maio com conferências alusivas ao significado do dia, em contraste com os "festejos" promovidos por "outros" (81). Dia 11 de maio, há um comício em solidariedade a Ferrer e demais espanhóis do famoso "processo dos sete", na sede da Internacional, com trezentas pessoas presentes (82). Funda-se também a União dos Trabalhadores em Café (83).

Neste ínterim, começam as greves pelas oito ho

---

(80) Terra Livre, 25, 22/1/1907, p. 1. Publica-se a lei na íntegra.

(81) Terra Livre, 33, 10/5/1907.

(82) Terra Livre, 34, 25/5/1907.

(83) Terra Livre, mesmo número. A sociedade propõe-se a: "auxiliar o associado com 3\$000 diários quando impossibilitado de trabalhar por desastre sofrido no labor ou perseguição por fazer propaganda da sociedade". O autor do artigo lembra que a sociedade não tenha tomado por base as sugestões do Congresso Operário de 1906, mas acrescenta que "devagarinho irá chegando lá".

ras em São Paulo (84). A Federação Operária é ocupada com tal violência que provoca protestos até na imprensa reacionária (85). No dia 21 de maio, os pedreiros, carpinteiros e pintores santistas, não tendo sido atendidos no seu ofício pedindo as oito horas, declaram-se em greve. Dia 31, alguns empregadores cedem, dia 1/6, cinco dos mais importantes entre eles anunciam ceder, mas a greve só cessa após assinatura do acordo na Internacional.

Ainda no dia 1/6 entraram em greve "os operários da secção tecelagem da fábrica Tecelagem Santista, protestando contra uma modificação introduzida nas rodas dos teares pela qual a média de seu ordenado (...) sobre uma redução de quasi 30%". Até o dia 9 continuava a greve. Dia 10, os operários do Moinho Santista param reclamando as oito horas. Ao longo do movimento não faltaram as prisões e espancamentos. A sede da Internacional foi invadida pela polícia duas vezes, prendendo-se todos os que estavam lá. Mas apesar da repressão o movimento não arrefeceu. Dia 14, os latoeiros enviam um "ultimatum" aos patrões exigindo as oito horas e o pagamento quinzenal, sendo atendidos em parte.

Dia 15/6 os pedreiros, carpinteiros e pintores, que haviam conseguido as oito horas, reúnem-se para fundar um

---

(84) FAUSTO, Bôris. op. cit. p. 146-150. Sobre a greve de 1907 em São Paulo, ver também MAGNANI, Sílvia. "A Classe Operária vai a luta: a greve de 1907 em São Paulo" in: Cara a Cara, 7, maio 1978.

(85) Terra Livre, 34, 25/5/1907, p. 1.

sindicato de resistência. Fica clara a posição da categoria: "contra a propriedade privada (...) a transformação social é o nosso fim (...) este sindicato fundado por operários (...) com o fim de desenvolver as iniciativas, para que um dia (...) conquistemos nossos direitos". O sindicato prefere essa clareza" a "mal encoberta legalidade socialteira (...) de promessas falsas" (86). A seguir, os metalúrgicos reúnem-se para fundar o seu sindicato "que seguirá a mesma linha de conducta dos primeiros" (87). Os operários da Companhia Docas também enviam abaixo-assinado, pelas oito horas (88).

É significativo que os sindicais mais claramente anarco-sindicalistas surjam no bojo da luta pelas oito horas, e primeiro entre os trabalhadores da construção civil. Segundo Severino Fernandes, do "Syndicato dos Carpinteiros e Anexos" e antigo militante da "Primeiro de Maio", "...a união dos sindicatos era apenas (...) um passo dado no caminho da evolução para mais amplos horizontes, porém fica muito longe do puro Syndicalismo" (89). Durante um festival realizado na sede da Internacional, dia 7/7/1907, anunciou-se que já fora nomeada uma comissão encarregada de elaborar as bases da

---

(86) Terra Livre, 36, 8/6/1907; 37, 15/6/1907, 38, (22/3/1907 e 39, 30/6/1907.

(87) Terra Livre, 41, 14/7/1907, p. 3.

(88) Terra Livre, 37, 5/6/1907, p. 3.

(89) Histórico do Syndicato dos Carpinteiros e Anexos, já citado.

Federação Operária de Santos (90). Dia 19/7/1907 em Assembleia Geral fica fundada a F.O.L.S. (Federação Operária Local de Santos) composta dos sindicatos dos pedreiros, pintores, carpinteiros, funileiros, carregadores de café e tecelões, seguindo a linha das Federações Operárias de São Paulo e do Rio (91). O aparecimento desta segunda federação em que vão trabalhar inclusive militantes da primeira, revela, além da organização de novas categorias, a emergência de antigas divergências no seio da "Internacional". A entrada para "Internacional" de ex-militantes da "Primeiro de Maio" deu-se num momento difícil para ambas, em que era necessário reunir todos os esforços. No momento seguinte, de afluxo, marcado pela maré de organização que se inicia com o Congresso Operário e se prolonga durante as batalhas pelas oito horas do ano de 1907, as antigas dissensões não tardam a ressurgir.

Vale a pena acompanhar a evolução das relações entre ambas as associações porque estas desempenham papel crítico nos momentos de greve, como foi possível observar na greve de 1905 e novamente na de 1908. A "Internacional", na realidade, nunca foi anarco-sindicalista. Na polêmica entre Serafim Solé e Luíz Bento sobre o comparecimento das meninas à festa promovida por Júlio Conceição ou sobre o apoio concedido à oposição local na questão dos bondes elétricos, aparecem já alguns indícios dessas divergências. A F.O.L.S. foi fundada por ex-militantes da "Primeiro de Maio" e depois da "Inter

---

(90) Terra Livre, 42, 22/7/1907, p. 2-3.

(91) Terra Livre, 43, 4/8/1907, p. 3. Comunica-se a fundação da F.O.L.S. e publicam-se trechos do seu programa.

nacional", que resolvem aderir a "ação direta" (92). Por vezes, criticará atitudes assumidas pela "Internacional", como por exemplo, a presença desta no desfile de 7 de setembro, tentando trazê-la para suas posições (93) mas não há um rompimento explícito, muitas vezes trabalhando juntas.

Mesmo quando a F.O.L.S. lança um manifesto sobre a necessidade da realização de um segundo Congresso Operário, sente-se que a sua preocupação é com a "Internacional", quando diz que

"hoje o capital prepara-se para dar o golpe decisivo, ensaiando suas armas (...) que resultam potentes em confronto das que esgrime o operariado nas suas organizações defeituosas, moldadas num prejudicial autoritarismo, com seus presidentes e suas leis, cópia mais ou menos exatas da organização burguesa que nos oprime. D'aqui provem a grande desorientação que se nota nessas peçadas organizações operárias, (...) sem uma linha de conducta, deixando de lado (...) os mais palpitantes problemas da atualidade. Nessa doloro

---

(92) Histórico do Sindicato dos Carpinteiros e Anexos, já citado.

(93) Terra Livre, 47, 28/9/1907, p. 3: "Ainda está patente entre nós a lembrança dos assaltos sofridos na sede da S.I.U. dos Operários (...). Não se compreende o procedimento desses operários apresentando-se com o glorioso(?) estandarte no meio de gente que tantas vezes os insultou (...). Alerta companheiros! procurai livrar-nos destes parasitas que se envolvem entre nós por interesse próprio".

za emergencia é urgentíssimo reunir energias e actividades (...) trocar idéias e traçar o melhor caminho a seguir na luta (...). O meio que julgamos mais conveniente para chegarmos a um acordo é a realização de um segundo Congresso Operário" (94).

Durante o resto do ano de 1907, a F.O.L.S. continua a batalhar para assegurar a manutenção do dia de oito horas, continuamente ameaçado por iniciativas patronais. José Novita, por exemplo, dono de carroças "ofereceu vinte contos de réis a quem descobrisse o presidente da (...) Federação Operária". Os funileiros de Santos, por sua vez, foram procurar o barbeiro Martiniano Vaz, dizendo-lhe que não trabalhasse na casa Rios e Ferreira, que despedira um empregado e não aceitara as oito horas. Este delatou-os e um funileiro foi preso por dias (95). Uma reunião dos patrões santistas, na sede do Diário de Santos é descrita com linguagem irreverente (96) e respondida com manifestações massivas em que se a-

---

(94) Terra Livre, 53, 20/12/1907, n. 2.

(95) Terra Livre. 45, 1/9/1907, p. 3.

(96) Terra Livre, 51, 12/11/1907, p. 4: "Hoje os patrões lançam mão dos meios mais infames e covardes para impor o horário antigo. Na semana passada chefiados pelo (...) Manuel Pinto ou frango, reuniram-se na redação do Diário de Santos, do qual é diretor o bacharelote Izidoro de Campos, mais conhecido por "66", "garrafinha de rubinat" e "menino bonito". Este comprometeu-se a arranjar o apoio da polícia para espulsar os camaradas mais ativos (...) O caolho Zé das Botas, conhecido por José Novita, disse que aos operários era necessário fazê-los trabalhar de sol a sol. Depois de todos os frangos terem cantado a

prova voltar a greve caso não se respeite as oito horas. Dias depois, sai no Diário de Santos, uma nota desmentindo a reunião, respondida ironicamente por Luiz La Scala. A expulsão de um operário em novembro, completa as ações de intimidação contra "OS operários, umas seis centenas que conquistaram aqui as oito horas (...)" (97). Mas a luta não arrefece. Ainda em 1908 continuam as ações e manifestações do movimento operário santista, quando já se começa a notar um refluxo em São Paulo e no Rio. A última batalha da luta pelas oito horas terá como palco o porto e será assunto do próximo capítulo.

---

(96) vontade, encerrou a sessão o franguinho das bichas, o Izidorinho (...) salientando-se o bestialógico Bernardo (...) o último ato da comédia foi do Culty, onde depois de se embebedarem, deram vivas (...) ao delegado de polícia que, no dizer dos frangos, trazem-no no bolso".

(97) Terra Livre, 52, 26/11/1907, p. 4.



1. O trabalho dos carregadores de café

## CAPÍTULO III

### 1908: O PORTO EM GREVE

"Dés lors que ces pauvres esclaves - qui forment la couche sédimentaire la plus profonde du prolétariat et la catégorie la plus misérable de toutes, étant contrainte de lutter tous les matins devant les portes des docks pour trouver du travail - trouvent moyen de former un syndicat et le faire trember par leur esprit de décision les puissantes sociétés des docks, nous n'avons plus en vérité à douter de quelque groupe que ce soit au sein de la classe ouvrière".

F. Engels (1889)

#### 1. Antecedentes

##### 1.1. Os Portuários de Santos

A greve de 1908 no porto de Santos aparece como a última batalha das mobilizações pelas oito horas ocorridas nos anos de 1906-1907. E não por acaso. No porto, a confluência de diferentes interesses, elementos e situações torna a organização operária um problema mais difícil do que pode parecer a princípio. Em junho de 1907, quando em meio a uma série de greves os operários da Docas limitam-se a enviar abaixo-assinados reivindicando as oito horas, um militante a-

narco-sindicalista chega a ironizar sobre a timidez dos trabalhadores do porto. Porém no ano seguinte, em torno da mesma reivindicação eclode um movimento grevista que se estende por mais de um mês sob o fogo de uma repressão desproporcional.

A análise dos fracassos sucessivos das grandes greves do porto em 1891, 1905 e 1908 passará, por certo, pelas características específicas dos portuários. Até aqui tentamos acompanhar as lutas portuárias em conjunto com as demais lutas operárias santistas, das quais são inseparáveis, especialmente para compreender a dinâmica do movimento. Isto fica evidenciado desde cedo pela organização operária, que tende a assumir sempre um caráter local. Talvez esse fato tenha amenizado, no período, o caráter de grupo marginalizado, mesmo dentro do proletariado, que normalmente assumem os portuários. Porém esta e outras peculiaridades da categoria não devem ser esquecidas, mas sim avaliadas cuidadosamente no caso santista. Esta que indicamos, o caráter de grupo marginalizado (até hoje, muitas vezes os preconceitos impedem que seja encarado como trabalho industrial), liga-se a outra que é fundamental na condição portuária: a estrutura do emprego.

Não adianta partirmos imediatamente para o estudo detalhado do labirinto de pequenas tarefas específicas que há no porto, se não atentarmos para certas características gerais, que acabam por moldá-las (1). No que diz respeito

---

(1) Quanto à maneira de encarar este problema, beneficiamo-nos muito da leitura de LOVELL, John. Stevedores and Dockers. New York. M. Kelley. 1969, especialmente capítulo 2, p. 30-59, no qual nos baseamos.

ao sistema de emprego, a utilização do trabalho ocasional é seu traço básico. Embora não seja privilégio do trabalho portuário é característica sua, implicando em outras: trabalho massivo e localizado, facilitando a manutenção de um permanente exército de reserva cuja pressão resulta num crônico subemprego no porto. Embora não tenhamos trabalhado com a documentação relativa à estrutura do emprego (2), há indicações de que estes traços gerais, comuns a todos os portos, valham também para Santos durante a Primeira República.

De que forma a questão do exército de reserva veio a influenciar o sindicalismo santista é uma questão aberta. Normalmente os sindicatos portuários, apesar de autônomos e combativos, têm sua estrutura política moldada por este elemento, o que os inclina, por vezes, para um sindicalismo exclusivista, voltado para o controle do mercado de trabalho. Parece que durante o período, lutava-se antes de tudo para romper o monopólio patronal da fixação do preço da força de trabalho e do número de horas da jornada de trabalho (especialmente no caso da Docas), sendo o reconhecimento das organizações operárias um passo importante nesta direção. Ainda se estava longe dos sindicatos estáveis e controlados do pós-30(3).

---

(2) SARTI, Ingrid. Estiva e Política: um estudo de caso no porto de Santos. São Paulo. USP. 1973. (tese de mestrado) Utilizou a legislação trabalhista e as disposições do Sindicato dos Estivadores de Santos para esclarecer estes aspectos. Na ausência destas fontes, para o período em questão, esperávamos abordar estes pontos através da documentação da Companhia Docas, à qual infelizmente não tivemos acesso.

(3) A estrutura do Sindicato dos Estivadores de Santos, estu-

É dentro do sistema de trabalho ocasional que se desenvolve a especialização das diferentes tarefas, ligadas também à imobilidade do trabalhador. Pelo menos uma parte do grande contingente que luta por trabalho nos locais dos postos de engajamento não busca ou não encontra emprego em outra atividade. Este conjunto de trabalhadores, com presença física mais regular no porto, termina por especializar-se em determinadas tarefas, sendo, com o tempo, preferido aos demais. Os empregadores costumam manter nestas condições um número maior do que o movimento normal do porto comporta, prevenindo-se para os momentos de pico. Neste momentos, é largamente utilizada inclusive a força de trabalho mais ocasional. O portuário, que faz um trabalho árduo e perigoso e que normalmente já não tem certeza de conseguir emprego, acha mais seguro sujeitar-se às oscilações do mercado de trabalho em um porto do que locomover-se para outros locais, em que as chances de encontrar trabalho sejam ainda menos previsíveis. Assim, tende a ser um trabalhador localizado. Este seu traço e a especialização caminham juntos reforçando-se mutuamente e agravando a situação dos trabalhadores menos regulares.

Estes mecanismos também desenvolveram-se no porto de Santos. A concorrência acirrada que ocorre nos portos devido a esta estrutura de emprego tomou forma aqui de disputa entre nacionais e estrangeiros. Na Tribuna Operária, jornal da Sociedade Internacional União dos Operários, muitos artigos são dedicados à importância da união entre os trabalha-

---

(3) dada por SARTI, Ingrid. op. cit., tem, entre outras, estas características.

dores, combatendo o tempo todo a "lucta de raças" (4). Denuncia também o ajudante do administrador que organiza os "ternos" (grupos indicados para trabalhar em um porão de navio ou um armazém conjuntamente) de trabalhadores por raça.

Não foi possível aprofundar a evolução da divisão ocupacional (5), mas apenas reconstruir o trajeto do café, que desde a sua chegada a Santos pela estrada de ferro até a partida dos navios ficava sob o controle das casas exportadoras. Dos armazéns da Inglesa era carregado em carroças para os armazéns das casas exportadoras, onde era classificado e ensacado. De lá era novamente carregado em carroças para o porto, onde os carregadores de café o levavam para os navios, onde eram estivados. Assim, tanto os trabalhadores dos "Ternos de Armazém" e "Ensaque" (serviço interno) (6) eram direta

---

(4) Tribuna Operária (número especial). Santos. 7/8/1909, p. 1 - "Aos brasileiros fanáticos!", p. 3: "7 de agosto", p. 4: "Villão!"

(5) Em 1891, a exportação de café dividia-se em diversas operações: "Ensacamento nos armazéns; transporte para as carroças (encarroçamento); condução até as pontes (pranchas) onde os navios mercantes estão atracados; nova condução para bordo (serviço de pranchas), e por último colocação das sacas em pilhas nos fundos dos navios (estiva). Com a construção da amurada e melhoramentos do cais, o serviço deve ter sido alterado. A outra indicação que temos da divisão ocupacional é a lista de categorias pertencentes à Internacional em 1909: "Estivadores, Descarga, Carroceiros, Docas, Inglesa, Ternos de Armazém, Ensaque e Avulsos". Correio Paulistano, 22/5/1891, citado por BEIGELMAN, Paula. op. cit. p. 6 e Tribuna Operária, já citada, p.1.

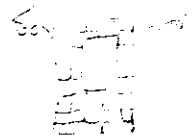
(6) Tribuna Operária (número especial). Santos. 7/8/1909,

TRAJETO DO CAFÉ

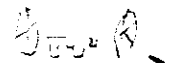


Produção nas fazendas

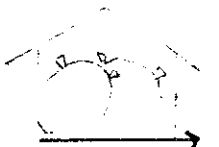
Transporte pela ferrovia



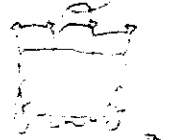
Descarga na estação, o café vai para os armazéns da Inglaterra ou...



Carroças. Transporte para...



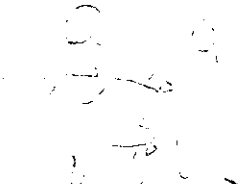
Armazéns das casas exportadoras. Aí o café é misturado, parado, ensacado.



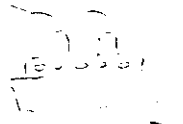
Transporte para o porto: Carroças.



Capatazias: transporte para os armazéns das Docas, ou sobre pranchas diretamente para os vapores. Às vezes preparavam "lingadas" (pilhas de sacas de café) içadas para os navios por guindastes.



Estivagem. Acondicionamento das sacas de café nos porões dos navios.



Transporte marítimo



Consumo nos países importadores

mente subordinados a casas exportadoras, quanto os carregadores de café dos armazéns para as carroças (serviço externo). Já os carroceiros eram contratados por vários proprietários de carroças, que por sua vez, empreitavam o serviço com os exportadores e comissários de café (7). Esta categoria parece ter sido muito combativa: organizou-se na Internacional, desde sua fundação. Normalmente, conseguia êxito em suas greves, não só pela sua organização, mas talvez pelo poder de resistência limitado de seus pequenos patrões (8). Estes, para satisfazer os exportadores, preferiam ceder rapidamente às reivindicações dos seus operários. Entretanto, utilizavam outros métodos (ver nota 7) para desmobilizar a categoria.

Até junho de 1908, os carregadores de café das carroças até os navios ("Ternos de Embarque"), trabalhando

---

(6) p. 1: "A Internacional não se atemoriza ante os exportadores e comissários de café, verdadeiros assaltantes (...) de seus trabalhadores de terno de Armazém e Ensaque, os quaes srs. querem, por todos os meios, fazerem os companheiros que nasceram nesta terra ficarem rivaes de trabalhadores de outras terras, para melhor poderem roubá-los (...)"

(7) Op. cit., p. 1: "A Internacional não conta com as persiguições que lhe movem as cavalgadas dos Novitas, Buturão, Padre Francisco de Sá e Newman Gen, proprietários de veículos, dos quais constou que deram 10:000\$000 a um legado para destruir utensílios da sede, mas não a consciência da classe dos Carroceiros (...)"

(8) Terra Livre, 64, 3/9/1908, p. 3. Fala de uma greve dos carroceiros por aumento de salário que foi vitoriosa em menos de um dia "dada a grande acumulação de trabalho".



dentro do próprio "território" da Docas, eram subordinados aos "empresários de transporte" ou donos de carroças, e indiretamente aos exportadores. Os empresários de transporte faziam este serviço sob concessão da Docas, que lhes pagava uma taxa de sessenta réis por saca carregada (9). Quando em 1908 a Companhia Docas lança boatos de greve com o fim de conseguir o apoio da repressão para submeter a seu controle este pessoal, há um novo impulso na organização dos trabalhadores da Companhia, desta vez no interior da F.O.L.S., constituindo estes um sindicato de "Ofícios Vários" (10). Além disso, em 1906 (11), quando a Internacional se reorganiza no Centro In-

---

(9) Avanti!, 2.052, 7/7/1908. Título: "Grêve? Infâmias do Governo", p. 2.

(10) Terra Livre, 64, 3/9/1908, p. 4. Em uma correspondência retardada, de Santos vêm as seguintes informações: "Depois de um período de calma os trabalhadores começam a agitar-se em prol da própria cauza (...) a Federação Operária está diariamente animada notando-se uma extraordinária concorrência de trabalhadores que ali afluem para assistir as reuniões de propaganda que continuamente se realizam. Este despertar foi suscitado pela tão decantada imaginaria greve de Santos. De forma que os trabalhadores souberam responder de maneira verdadeiramente digna aos senhores empresários que pretendiam obrigá-los a declarar uma greve cujo bom êxito não podia absolutamente interessá-los, pois que se tratava, nada mais nem menos, de instrumento para estes continuarem no monopólio do embarque. Os trabalhadores, pois, longe de se prestarem a uma ação tão mesquinha, responderam aos empresarios, constituindo - se em forte sindicato de "Offícios Vários" que incorpora em seu seio a maioria dos Trabalhadores da Docas, preparando-se (...)".

(11) Terra Livre, 21, 27/11/1906, p. 4.

ternacional União dos Sindicatos - já sob o influxo da orientação anarco-sindicalista do Congresso Operário de 1906 - os carregadores de café são a primeira categoria a organizar seu sindicato. Tudo indica que os anarco-sindicalistas tinham uma de suas bases aqui, pois em 1907 (12), com a fundação da F.O.L.S., este sindicato filia-se a ela, o que não acontece, por exemplo, com os carroceiros, fiéis à Internacional.

A literatura sobre os portuários costuma enfatizar a diferença que há entre os operários que trabalham no porto propriamente dito e os que trabalham no interior dos navios, com vantagem para os segundos, em geral mais bem pagos, mais especializados e entre os quais muitas vezes se desenvolveram núcleos sindicais estáveis e combativos. O exemplo mais próximo é o da Sociedade dos Estivadores de Santos, fundada em 1919 e fechada pela polícia em 1926. Ela será precursora do Sindicato dos Estivadores de Santos, que ressurgiu em 1930, sob a proteção de Miguel Costa, então Secretário da Segurança Pública (13). Em geral, o trabalho estivador é feito por "ternos" (grupos de seis a doze operários), cada qual encarregado de um porão (às vezes dois ternos trabalham no mesmo porão, devido a necessidade rapidez). Coordenando o serviço de cada um destes porões há um mestre-estivador, responsável pelo conveniente acondicionamento das mercadorias que está ligado à conservação das mesmas durante a viagem e à segurança do navio. Há também um contra-mestre geral para cada navio. No porto de

---

(12) Op. cit. 43, 4/8/1907, p. 3.

(13) SARTI, I. op. cit., cap. I, item 2.

Londres, durante o final do século XIX (14), os mestres-estivadores é que contratavam os serviços de carga e descarga com os armadores, empregando o número de estivadores que fosse necessário para cada um destes. A existência de mestres-estivadores foi constatada em Santos durante o período 1930-1964, numa situação muito diferente. Eram indicados pelo sindicato de estrutura corporativista, em que a hierarquia das diferentes tarefas ganha um peso especial (15).

Nos primeiros anos do século, os mestres-estivadores eram contratados diretamente pelas próprias casas exportadoras, completando assim um trajeto em que o café ficava sob o controle destas desde a chegada a Santos pela estrada de ferro até a partida dos navios, como já esclarecemos antes. A situação se transforma com a construção e aparelhamento do porto. Em 1919, encontramos os estivadores diretamente subordinados à Companhia Docas, com quem mantinham uma relação bastante conflituosa (16). Estas mudanças deixam entrever um processo em que, paulatinamente, a Companhia Docas submete ao seu próprio regime de trabalho um número cada vez maior de trabalhadores, controlando operações significativas do processo de trabalho do porto. Estas mudanças estão na raiz das rivalidades entre a Companhia Docas e as casas exportadoras. Ao mes

---

(14) LOVELL, J. op. cit., p. 44-47.

(15) SARTI, I. op. cit., cap. I, item 4.

(16) Id. ibid., p. 15, afirma que "... o quadro de estivadores para cada navio era recrutado entre os próprios operários da Companhia Docas ou complementando por homens disponíveis na faixa do cais (...)"

mo tempo em que estas perdem o controle do processo de embarque e desembarque de mercadorias, lentamente, operação por operação, tornam-se também cada vez mais dependentes da grande Companhia, que monopoliza a fixação das taxas cobradas por estas operações de transporte. A estivagem é a última operação a passar para o controle da Docas.

Mesmo no interior de cada um dos dois grandes grupos, os trabalhadores dos portos e dos navios, cristalizam-se em nuances significativas em termos de especialização, salário e status, que só pudemos captar a grosso modo, devido às limitações da documentação consultada. Dentro dos navios, a estivagem, por exemplo, é mais valorizada que a desestivagem, o que em todo caso varia conforme a carga. Há distinção entre os grupos que realizam o trabalho de convés, carregando as mercadorias para os porões, e os que trabalham propriamente acondicionando-as.

Via de regra, o trabalho nos armazéns, muito árduo e perigoso (17) tende a ser especializado e bem pago. Na greve de 1908, os "fiéis" ou responsáveis pelos armazéns da

---

(17) Terra Livre, 14, 15/8/1906, p. 3: "No dia 28 de julho, no armazém do sr. Rafael Sampaio, à travessa do Cayuby, o trabalhador conhecido pelo nome de Maneco Espanhol foi vítima de um desastre quando marcava os lotes de café, lotes estes empilhados desastrosamente pela grande altura, o mando de homens sem consciência e ignorantes do serviço, que para bem servir os patrões amados, fazem pouco do sangue e da vida dos proletários. Este péssimo modo de empilhar começa já na estrada de ferro Inglesa. Antes de mandarem certos servidores entusiastas, as pilhas eram de nove ou dez sacos, agora são de dezoito a vinte."

DIFERENTES OCUPAÇÕES NA COMPANHIA DO CAS - I

1. Descarga de  
carvão

2. Pátio exter  
no com car-  
roças

3. Dragagem

Docas tiveram uma atuação agressiva, - acusando os trabalhadores à polícia, obrigando-os ao trabalho, e utilizando inclusive a violência na defesa dos interesses da empresa. Essa infinidade de detalhes relativos à organização, ao regime e ao próprio caráter do trabalho, além de outros fatores, como por exemplo, condições de vida, diferentes empregadores (18), nacionalidades diversas - que podem refletir numa maior ou menor hierarquização - confluem de formas diferentes, em cada época e local, condicionando a formação dos núcleos organizatórios (19). Vale lembrar que nos anos abordados aqui Santos é um porto em construção. Ao lado do tráfego de mercadorias propriamente dito e da manutenção do porto (comportando desde rebocadores, dragagem do canal, até oficinas de reparação de barcos e outras máquinas) há todo um trabalho de aterro, saneamento, construção de amurada, dos pátios de movimentação, instalação de máquinas, armazéns e mesmo produção de energia (20). Este conjunto de atividades supõe o controle da Docas sobre

---

(18) São Paulo. Departamento Estadual do Trabalho. Boletins. 1919. Aparecem na coluna de "Carga e Descarga", além da Companhia Docas de Santos, I.R.F. Matarazzo, Comp. Pugliese e Wilson Sons Ltd., estes últimos com um número bem menor de operários.

(19) HOBBSAWN, E. "National Unions on the Waterside" in Labouring Man, cap. 11, p. 242: "Os portuários não têm um núcleo pré-determinado, como ocorre em certas categorias. Em cada momento e lugar um grupo diferente foi núcleo da união".

(20) Em A Tribuna, 11/9/1908, p. 2 aparece autorização do Ministro da Viação à Companhia Docas para que empregue no "desenvolvimento da lavoura e indústria o excesso de

AS OFICINAS

1. Vista exter  
na

2. Vista inter  
na

um grande número de trabalhadores, incluindo até os de suas pedreiras. Mantinha ainda duas fazendas na região. Seria preciso, deslindar a malha de relações que a empresa organiza, envolvendo grande parte da força de trabalho da cidade; e observar como estas relações vão se alterando no tempo. Dentro dos limites do trabalho, tentamos observar a influência desta questão, inclusive na determinação da importância das diferentes categorias, para pesar também estes dados, ao reconstituir as manifestações políticas dos portuários.

Estas, pelo que pudemos observar até aqui, caracterizaram-se por uma posição de resistência, ao longo de todo o período. É surpreendente a unidade conseguida durante as grandes greves, desde 1891. Já em 1904, ao ser fundada, a Internacional abrange numerosos operários do porto, ao juntar estivadores, carroceiros, operários da Docas. Em circunstâncias tão desfavoráveis, no que diz respeito à pressão do exército industrial de reserva, agravada pelo trabalho ocasional, divididos pelas disputas entre diferentes nacionalidades, pela especificidade dos grupos ocupacionais (moldados pela estrutura do emprego), conseguiram levar suas lutas como parte, e parte fundamental, do movimento operário santista. A posição estratégica da indústria de transportes, acentuada pelo monopólio do escoamento do café, como já salientamos, age como faca de dois gumes: se de um lado as greves afetam toda a economia cafeeira, de outro, e por esta mesma razão, tornam-se alvo maior da repressão. Por exemplo, não facilitava em nada o êxito da greve de 1908 a presença no porto dos vasos de guerra Deodoro, Floriano e Riachuelo, com suas respectivas tripulações.



# DIFERENTES OCUPAÇÕES NA COMPANHIA DOCAS - II

1. Pedreira do Jabaquara

2. Rebocadores

3. Armazéns

Outro argumento a ser pesado, seria o do papel dos organizadores do movimento. A presença anarco-sindicalista só começa a deixar marcas depois do Congresso Operário de 1906. Antes disso, a Internacional conduziu a greve de 1905. O único exemplar da Tribuna Operária, seu órgão, que parece só ter aparecido em 1909 (21), é um documento-chave para tentar apreender alguma coisa sobre essa associação. Sua linguagem é ainda mais popular que a dos jornais anarco-sindicalistas (22). Seu objetivo é a organização dos operários, para romper o monopólio dos empregadores da fixação dos preços da força de trabalho e número de horas da jornada. O passo mais

---

(21) A Voz do Trabalhador, 17, 30/8/1909. Acusa o recebimento dos dois primeiros números. Antes da Tribuna Operária, a Internacional publicava o jornal União dos Operários, do qual só se conservou um exemplar, de 1905, no Arquivo de História Social de Amsterdam, também consultado por nós. O jornal é produzido pelo grupo que mais tarde se definiria como anarco-sindicalista, incluindo Primitivo Raymundo Soares. Neste sentido, é diferente da Tribuna Operária, porém tem traços comuns: uma certa "cruza" da linguagem (pelo menos comparada a jornais como Terra Livre, A Voz do Trabalhador e outros anarco-sindicalistas), e o interesse pelos problemas da organização local.

(22) Tribuna Operária, número citado, p. 4, "Villão". Neste artigo o autor gasta todo um parágrafo para qualificar o ajudante do administrador: "... existe um villão, puchasaco sem vergonha, chamado Joaquim Florido, alcoviteiro do sr. Fontes, que, à custa das adulações, espionagens e intrigas, ocupa o lugar de ajudante de administrador. Pois este indivíduo é um ignorante e imbecil, verdadeiramente é um camello". Este padrão de linguagem permanece nos demais artigos.

importante para isso seria o seu reconhecimento como representante dos trabalhadores (23). Para tanto, terá de lutar contra uma série de fatores desagregadores: as desavenças entre as nacionalidades (24), o alcoolismo (25), e principalmente a

---

- (23) Id. *ibid.* p. 1. Editorial: "(...) para que todos os companheiros que ainda não são associados se associem para que, todos organizados em um poderoso núcleo, possamos muito em breve demonstrar aos burgueses de Santos que o trabalhador tem o direito de fazer o preço condiçõessobre seu trabalho e que seja reconhecida pelos mesmos a Sociedade Internacional União dos Operários". No jornal todo há vários apelos à união e à organização. Até mesmo uma declaração do Grão-Mestre da Maçonaria de que é necessário que "a lei dê ao trabalho do homem a mesma protecção assegurada ao capital" é pretexto para um apelo à organização: "de que é que precisamos para que em breve sejamos considerados? É associarmo-nos todos para sermos fortes." (p. 3).
- (24) Id. *ibid.* Este parece ser o tema que mais preocupa a Sociedade. Entre vários artigos a respeito, transcrevemos trechos de apenas um. "Aos Brasileiros Fanáticos", p.1: "... digo-vos (...) que os próprios a vos illudir são os descendentes e a maior parte delles são estrangeiros, os mesmos que há quatrocentos anos iam na África illudir os filhos de lá com espelhos e bonecos, a fim de os roubar - rem do seu lar e (...) conduziam para a América do Sul, onde eram vendidos. Eis ahí que do paiz os mesmos (...) iam às choupanas dos legítimos brasileiros e os matavam ou expulsavam (...) como ainda ha pouco deu-se neste Estado e no Paraná (...) unamo-nos como expoliados que também somos, para dar uma bella lição aos capitalistas de Santos, tanto estrangeiros como nacionais".
- (25) Id. *ibid.* Refere-se ao problema já no editorial (p. 1) e dedica um artigo ao tema (p. 2), argumentando contra o álcool, que funciona como "auxiliar da burguesia", pois desvia os operários da "lucta econômica".

ação dos empregadores que aproveitam estas debilidades (26). Os outros temas tratados pelo jornal também ligam-se a dois problemas dos mais sentidos pelos operários: o dos acidentes de trabalho (27) e o do regime de traba-

---

(26) Id. ibid. Sobre a utilização das disputas entre nacionalidades, há várias referências em todos os artigos que tratam do assunto. Há o caso, já assinalado, do ajudante do administrador que dividia os operários em "ternos", por raça (p. 4). Além disso, há a formação de sociedades legais, como a Sociedade Progresso dos Operários Brasileiros, às p. 2 e 3 (que também explora a divisão por nacionalidade), contra a qual o jornal adverte os trabalhadores; e de Sociedades Beneficientes (p. 3), que além de não funcionar, descontavam quotas obrigatórias dos salários dos trabalhadores. Os acordos entre os empregadores e a repressão também são denunciados (p. 2), como por exemplo neste trecho: "Estes miseráveis formados em poderosos trust fizeram um rateio (...) onde a Companhia Docas deu 10:000\$000 réis (...) alguns proprietários de veículos outros dez e meia dúzia de pucha-sacos de comissários (...) outros tantos contos, para que a polícia de Santos fizesse obra completa!!!" Denunciam também o suborno à imprensa (p. 2).

(27) Id. ibid. p. 3. "Fábrica de Morticínios e Desastres": "Diante do grande número de desastres que diariamente se dão no trabalho feito pela gananciosa Companhia Docas, de desastres (...) originados pela falta de competência dos seus feitores (...) carneiros e sem vergonhas, uma corja de pucha-saccos do sr. Fontes e Barreto, é preciso, companheiros, (...) uma resolução energética (...) é preciso que tenhamos vergonha, tenhamos dignidade (...). Apesar da Companhia Docas ter como feitores indivíduos facinorosos, não pense que nos hão de amedrontar (...). Quantas mortes se tem dado em seus armazéns e a bordo onde a mesma faz a descarga!!! (...) é preciso que nos associemos

lho (28). Este último mostra o contraste entre as reivindicações dos portuários deste período - pagamento por dia e redução da jornada de trabalho e a que foi a base do fortalecimento do SES em 1930: pagamento por produção (29). Um problema interessante para ser investigado seria a emergência das condições que permitiram mudanças tão profundas.

A atitude do jornal frente às leis é menos cética que a dos anarco-sindicalistas (30). Mesmo quanto à im-

---

(27) todos na classe, para que possamos reclamar (...) o pagamento da devida indenização (...) se ficar machucado com uma diária durante o tempo em que (...) não puder trabalhar, e se morrer indenizaras pessoas da família (...) assim terão mais cuidado porque affecta os lucros dos tyranos!" De maio a outubro de 1908, aparecem notícias sobre acidentes de trabalho em A Tribuna, e em A Vanguarda, estas informações foram organizadas em um quadro que apresentamos na Conclusão do trabalho.

(28) Idem, p. 4: "Aos companheiros do trafico da Docas": (...) o ano passado no embarque do café ficou estabelecido que se trabalhava por dia, e não por sacca, pois os companheiros trabalhando por dia para que correm? (...) não tenham receio dos mandões pois elles (...) se nós não carregarmos o sacco para bordo o mandões não vão (...) é preciso demonstrar que temos união, vergonha e dignidade, para que os mandões reconheçam que para mandar homens é preciso que sejam mais moderados".

(29) SARTI, I. op. cit. cap. I, item 3.

(30) Tribuna Operária, número citado, p. 2, "Incidentes no Trabalho". O jornal extrai de A Tribuna e A Vanguarda do dia 27/7/1909: "(...) sr. Ministro da Justiça expoz ao sr. presidente da República (...), que é de necessidade urgente que o mesmo submetta a aprovação do Congresso uma

prensa local, o jornal diferencia os órgãos mais abertos dos demais (31). Na seção "Correspondência", comenta que a Folha do Povo, de Edgard Leuenroth, interessa a todos que se preocupam com os problemas operários. A Internacional, apesar de não ser anarco-sindicalista, nunca chegou a ser anti-anarco-sindicalista, pelo contrário, desde a fundação da F.O.L.S., ambas conviveram com atritos, mas sem chegar a hostilizar-se publicamente. Quanto à vida interna da própria organização, há poucas indicações. Só temos mesmo a resposta que ela dá à Cidade de Santos:

"(...) revolta o cynismo com que a redação apreciou os factos (...). Diz uma infinidade de insultos aos operários, declarando que eles são mandados por meia dúzia, que pagam 2\$000 por mez, mais 5\$000 por chapa, (...) a outras bestiologias mais. Agora, digo-lhe eu (...) não mandamos em ninguém, as assembléas

---

(30) lei sobre acidentes no trabalho (...) e sobre o quanto da indenização, pois no Congresso existem dois projectos (...)" Comenta o jornal: "Estes projectos na ocasião lá ficaram porque o operário do Brasil dormina ainda o sonno da inocência e a burguezia sagaz, tratou de abafá-los, mas agora o operário está acordando (...) o governo vê-se obrigado a ir lançando mãos de leis que vá atenuando os mesmos.

(31) Id. ibid., p. 4, "Movimento Operário", dizem que o Correio da Manhã é favorável ao projeto das oito horas, o mesmo acontecendo com o jornal local A Vanguarda. Quando A Tribuna manifesta-se contra, o jornal comenta: "A Tribuna (...) que era um jornal do povo, hoje ella é do 'polvo'". Em Santos, A Companhia Docas era conhecida por "polvo".

são soberanas (...) os conselhos os companheiros é que os elegem; as mensalidades são empregadas em benefício de todos (...) as chapas (...) é para nós conhecermos quem são nossos companheiros e custam quinhentos réis ao sócio e não 5\$000 (...) na qualidade de operário dispense vosso interesse (...)" (32).

A opinião dos militantes da F.O.L.S., como vimos, era diferente. Descrente de presidentes e diretorias, mesmo eleitas, achava que organizações operárias "pezadas", como a Internacional, eram "uma cópia mais ou menos exata da organização burguesa" (33). Em todo caso, a Internacional lutava pela união entre os operários e defendia seus sócios, quando presos, por exemplo (34).

Na correspondência da Associação é possível detectar um traço típico dos portuários (35): a facilidade de

---

(32) *Idem*, p. 3. Por esta citação ficamos sabendo que os sócios da Internacional usavam chapas para se identificar durante o trabalho. Há anúncios dirigidos aos carroceiros (p. 3) e estivadores e descarga (p. 4) para que usem suas chapas durante o serviço conforme decisão de assembleia das respectivas categorias.

(33) Terra Livre, 53, 20/12/1907, p. 2.

(34) Tribuna Operária, número citado, p. 4, "Agradecimento". O operário Antonio Augusto dos Santos agradece aos advogados que o defenderam, aos diretores da Internacional, e aos companheiros "pela forma que procederam durante o tempo que esteve preso".

(35) MILLER, R.C. "The Dockworker Subculture and some Problems in Cross-Cultural and Cross-Time Generalization", p. 305.

contatos com pessoas e notícias dos outros países. Além de ter recebido recentemente jornais de Lisboa, Barcelona, Buenos Aires, agradece ao "companheiro Domenico Leban, carpinteiro do vapor austríaco "India", dois romances em italiano - "Il Padrone delle Ferriere" e "Thereza Raquim" de Emilio Zola, um volume de cada um (...) ficamos gratos ao mesmo pela oferta, como também pela visita que o mesmo nos fez, e da correspondência que levou para as sociedades da Áustria". Esta característica possibilitará, mais tarde, o desenvolvimento de uma solidariedade internacional entre eles e os demais portuários (36).

Todos estes aspectos, desde a estrutura do emprego, a divisão do trabalho no porto, a posição no processo de trabalho e o poder de barganha dos diferentes grupos ocupacionais, até as características de sua organização sindical, precisam ser levadas em conta para avaliar corretamente as dificuldades e trunfos destes portuários num momento de greve.

## 1.2. O Momento da Greve

Será preciso retornar à primeira metade de 1908 para compreender a história desta greve que não começa em setembro, quando ela surpreende a cidade na manhã do dia 9. Sheldon Maran (37) nota neste momento um descenso no movimento o

---

(36) FAUSTO, B. Trabalho Urbano e Conflito Social, já citado, p. 124.

(37) MARAN, S. op. cit., p. 162-163.



perário como um todo, devido a várias razões, entre as quais as deportações de 1907 (38) no contexto de uma contínua repressão e de um aumento do desemprego urbano. Mas ressalva a manutenção do movimento em Santos por características próprias da economia e do proletariado locais (39). Em janeiro de 1908, haviam também preocupações com a conjuntura. Um operário, respondendo à argumentação de que a jornada de oito horas foi obtida devido à "abundância de trabalho e um momento de entusiasmo popular", responde com os exemplos de resistência operária, no momento seguinte, quando os patrões quiseram retomar a conquista aos trabalhadores (40). Em fevereiro, os

---

(38) Na vaga de greves pelas oito horas, a partir de 1/5/1907, foram decretadas cento e trinta e duas expulsões. PINHEIRO, P.S. e HALL, M.M. A Classe Operária no Brasil (1889-1930), documentos, vol. I, p. 64, Alfa-Ômega, 1979.

(39) O autor esclarece quais seriam estas características: ausência de fábricas, difíceis de organizar, e predomínio de trabalhadores adultos, homens, nas indústrias de transporte e construção civil. A ausência de fábricas fica para ser confirmada, assim como a dificuldade de organização nas mesmas. Os trabalhadores do Moinho Santista ganham as oito horas após uma paralisação de apenas dois dias. No Boletim do Departamento Estadual do Trabalho, de 1919, aparecem oitenta e três fábricas. Qual a importância de unidades como a Tecelagem Santista? Esta empregava mulheres. Quanto à predominância dos trabalhadores de transportes, é inegável, se bem que estes fossem os que mais dificuldades encontrassem para conseguir qualquer reivindicação, como vimos pelos repetidos fracassos de suas grandes greves. Mas nenhum destes argumentos é suficiente, no atual estágio da pesquisa, para recusar as indicações em discussão.

(40) Lucta Proletária, 2, 25/1/1908, p. 4.

alfaiates fundam seu sindicato, filiando-se à F.O.L.S.. No mesmo mês, há um comício em Santos contra a lei do sorteio militar, promovido pela Liga Anti-Militarista. Em março, a F.O.L.S., tratando da preparação do 2º Congresso Operário, estadual, envia uma série de teses à Lucta Proletária, que são discutidas no jornal (41).

O Congresso reúne - se finalmente em São Paulo nos dias 17, 18 e 19 de abril. Suas conclusões não trazem alteração fundamental com relação às do Congresso de 1906. De Santos, participam: pelo Sindicato dos pedreiros, Luiz la Scala; pelo Sindicato dos Carpinteiros, Luiz Bento; pelo Sindicato dos Funileiros; Ignácio Dertonio e Alfeo Ambrogio. Foi lido um ofício do Sindicato dos Pintores de Santos que decidiu não aderir ao Congresso "por ser ele em contradição com o sindicalismo revolucionário. O que distingue os sindicatos santistas é a ênfase dada a certas questões: o problema da repressão (42), da educação

---

(41) Id. *ibid.*, 21, 28/3/1908, p. 1. Vale dizer que dos onze temas para discussão, publicados no jornal, seis são de Santos, três são de São Paulo, um é de Campinas e um é de Limeira. Os temas são comentados nos artigos do jornal, como preparação do Congresso.

(42) Entre os temas discutidos no Congresso, o Sindicato dos Pedreiros de Santos envia os seguintes: 1) "É conveniente que as organizações operárias procurem desenvolver a propaganda anti-militarista por todos os meios ao seu alcance?" 2) "Qual deve ser a atitude das organizações operárias nos casos em que as arbitrariedades das autoridades cheguem ao auge?" É interessante notar que o tema do militarismo é abordado levando em conta o confronto direto entre soldados e operários nos momentos de repressão. A resistência à repressão é ligada também à preparação de

da classe (43), dos acidentes de trabalho e ainda a da concorrência no trabalho (44).

Completando este processo, em julho, reorganiza-se a Confederação Operária Brasileira - COB - no Rio de Janeiro, fazendo parte dela, de Santos, apenas os sindicatos da construção civil. Os únicos sindicatos da orla marítima que participam da reconstrução da COB são a União dos Operários Estivadores e a Associação de Resistência dos trabalhadores em Trapiche e Café, ambas do Rio (45). O primeiro de maio é comemorado em Santos com uma paralisação do trabalho. De manhã, um piquete dirige-se para a Inglesa e a Docas, onde o trabalho já havia sido iniciado, havendo choques entre operários e repressão. Houve um morto, Serafim Duarte, trabalhador da Inglesa, e vários feridos. Aniceto Chaves, militante anarco-sindicalista, é preso e processado por esta morte. A F.O.L.S. corre subscrições pa-

---

(43) O Sindicato dos Funileiros de Santos sugere a criação de uma universidade operária. A proposta não é aceita, considerando que "o ambiente não permite o funcionamento da mesma". Mas o Congresso recomenda aos sindicatos que procurem o "desenvolvimento intelectual do operariado, a proveitando os meios ao seu alcance, e organizando, nos limites do possível, um curso de conferências científicas". PINHEIRO, P.S. e HALL, M.M. op. cit., p. 74 - 106.

(44) As discussões sobre estes temas, todos muito interessantes, encontram-se na fonte citada acima.

(45) A Voz do Trabalhador, 1, 1/7/1908, p. 1-2.

ra auxiliar no processo e a S.I.U.O. contrata um advogado. Sô em setembro o réu é finalmente absolvido e solto (46). Uma idéia de como a Docas tratava estas questões, assim como de suas relações com o governo federal, pode ser dada pelo seguinte telegrama enviado do Rio ainda no 1º de maio:

"O sr. Cândido Gaffrêe procurou hoje em palácio o dr. Miguel Calmon, Ministro da Viação, mostrando-lhe um telegrama que recebera desta cidade, dando conta de graves distúrbios ocorridos nas Docas e provocados pelos operários que estão comemorando o "Dia do Trabalho". (...) O dr. Calmon telegraphou imediatamente ao governo desse Estado, pedindo providências a fim de ser restabelecida a a ordem" (47).

Além da persistência do movimento operário (embora o descenso já o rondasse em São Paulo), haviam outras razões para o descontentamento com a Docas, por parte de outros setores na cidade. Seu apelido local era "o Polvo". Uma empresa que era a vida da cidade, mas que tinha sua sede no Rio, junto aos corredores do palácio, não podia ser bem vista. Seus "canais competentes" não passavam pelos "notáveis" da cidade, para desagrado destes (48). Pelo seu contrato com o governo

---

(46) A Tribuna, 31 e 32, 1 e 2/5/1908, Folha do Povo, 26, 15/9/1908.

(47) A Tribuna, 32, 2/5/1908.

(48) Paulo Frontin, que orientou com Pereira Passos a remodelação urbana e o saneamento do Rio de Janeiro, por exemplo, era do Conselho Fiscal da Docas. A Tribuna, 32, 2/5/1908, p. 1. "Telegrammas".

federal, estava isenta de impostos que revertssem à Prefeitura. Nem ao imposto predial se submetia (49). No mês de maio tem início uma pequena escaramuça entre a empresa e seus clientes e rivais, os comerciantes de Santos. Constava de seu contrato com o governo federal a construção de um edifício para os Correios e Telégrafos, e a Câmara Municipal resolve executar esta cláusula (50). A Companhia obedece, mas anuncia sua construção no Paquetá, junto à faixa que conquistou ao mar, com o aterro, num local excelente para a valorização de seus terrenos, mas fora de mão para o centro comercial de Santos. Após reclamações pela imprensa e denúncia no Parlamento (51), acede em construir o edifício no centro, desde que o

---

(49) A Tribuna, 51, "Parte Official da Câmara Municipal e da Prefeitura Municipal", p. 4. Há uma pequena rixa já que a Prefeitura resolve cobrá-lo, mas a empresa recorre aos termos da sua concessão pelo governo federal, a acaba isenta.

(50) Em 1906, em troca de uma prorrogação do prazo para a conclusão das obras do cais por mais cinco anos, a Companhia comprometeu-se a construir um edifício para os Correios e Telégrafos "submettendo (...) à aprovação do Governo a indicação do local e as respectivas plantas, devendo o custo das mesmas obras, devidamente justificado, ser levado à conta dos capitães da companhia". O contrato encontra-se em ELLIS, A. Discursos sobre a Docas de Santos pelo Senador Alfredo Ellis. Rio de Janeiro. Imprensa Nacional. 1906, p. 196.

(51) O senador Alfredo Ellis, há anos, vinha movendo uma verdadeira campanha contra a Docas. Em 1906, tinha convencido o Ministro da Viação a assinar a portaria de 7/11, em que manda executar as "Instruções sobre a fixação de capital e tomada de contas das empresas de melhoramentos de

terreno seja cedido pelo Estado, o que acaba por ocorrer, dois meses depois (52).

Além da Docas, duas outras companhias eram antipatizadas na cidade: a São Paulo Railway (a Inglesa), sua colega de monopólio do escoamento de café, e a City. Em junho há mais uma vitória desta última na Câmara Municipal. A Câmara anterior lavrou um contrato com Clovis Glycerio e Edgard de Souza para substituir os bondes a burro por bondes elétricos, barateando a passagem. O prefeito, no entanto, não

---

(51) portos". Seus discursos sobre a construção do edifício dos Correios são transcritos pela imprensa santista. Mas o cavalo de batalha de suas investidas era um mandato judicial para obrigar a empresa a exhibir seus livros ao governo. "Se o governo tem o direito a encampação, como impedir que sua acção se manifeste no sentido de saber qual a somma effectivamente empregada na execução desse serviço, que no fim do prazo ha de passar a União?(...) Com a pequena extensão do cães que, em estado provisório tem trafegado, retira, não só os juros, como um excesso de renda, que applica na construção de novas obras (...) (...) quando o governo abrir os livros da empresa (...) chegara à conclusão de que a Docas arrecada (...) ilegalmente, taxas que já deviam estar reduzidas ha uma dezena de annos". A Tribuna, 87, 5/7/1908, "Mystério impenetrável", p.1. Ver também"... Exhibição judicial dos Livros da Companhia Docas de Santos:aggravo n. 1073,(e) embargos ao accordam". São Paulo. Cardozo. 1908. 106 p. A questão das altas taxas cobradas tanto pela Docas quanto pelas ferrovias era tema para longas queixas de cafeicultores e exportadores.

(52) A Tribuna, 53, 27/5/1908, p.1, "Correios e Telégraphos", e idem, 86, 4/7/1908, p.1, "Notas Discretas". A solução aceita, da cessão do terreno pelo Estado, é sugerida por A. Ellis.

permitiu a assinatura do contrato, alegando que feria os direitos adquiridos da Cia.City, concessionária dos bondes a burro. Note-se que houve concorrência e a City não se apresentou, antes de se lavrar o contrato. Os advogados da City desenterraram uma cláusula da concessão que lhe permitia mudar a tração para elétrica, quando quisesse. Um vereador diz que a população não pode ficar esperando a mudança "ao bel prazer da City" e lembra que na administração passada, tudo foi feito para que esta baixasse o preço das passagens, o que não se conseguiu(53). A Companhia City vence a parada, pois a Câmara garante seu direito adquirido.

O regime de trabalho na Ingleza e na Docas era especialmente duro. Constantes denúncias a este respeito aparecem na imprensa operária (54) e mesmo chamada na "grande" im

---

(53) Idem, 80, 27/6/1908, p.1, "Bonds Eletricos".

(54) Folha do Povo, 13, 14, 15, 20, 22, 23 e 26, de julho a setembro de 1908. Há uma campanha de denúncias do regime de trabalho na São Paulo Railway, sob o título: "Na Ingleza". Além de arbitrariedades de feitores e chefes, há uma discussão sobre o problema da Sociedade Beneficente. Esta surgiu por iniciativa dos trabalhadores da Companhia, mas rapidamente foi encampada pela direção da mesma, fugindo totalmente ao seu controle. A partir daí "...se algum de nós (...) criticar os actos da infallível directoria será illiminado e consequentemente despedido da Companhia". Além disso "(...) não temos confiança nos medicamentos, devido as recommendações reservadas que os clínicos tem recebido dos dirigentes da sociedade afim de não receitarem remedios caros (...)". (14,18/6 / 1908, p.2). O jornal aconselha os trabalhadores da empresa a organizarem-se clandestinamente, já que o autorita-

prensa local (55). O termo usado pelos operários da Docas para descrever os seus feitores era "facinorosos". Na Ingleza, qualquer palavra ou pequeno gesto que pudesse ser mal interpretado, acarretava multa, suspensão, transferência, demissão. Os "mandarins" da estação do Pary, o "tyranete" Fidelis, chefe do tráfego e seus "afilhados" têm suas "façanhas" registradas na Folha do Povo, que promove uma campanha de denúncias. Até esta é pretexto para novas arbitrariedades e demissões. O Avanti!, o Livre Pensador e a Bandeira Portuguesa também se ocupam das injustiças flagrantes de Fidelis.

---

(54) rismo extremo dentro da empresa impede uma "lucta franca".

Avanti!, 2052, 7/7/1908, "Greve? Infâmia do Governo!" (...) temos conhecimento da exploração exercida com uma célebre Sociedade Beneficiadora delles, pois alli o operario quando é victima de um dezastre, quasi sempre é socorrido particularmente, o dr. de Beneficiente faz pouco caso e quando é chamado para um logar onde tem lama recuza-se quanto ao benefício as viuvras, houve uma que os chefes lhe disseram, ora qual nada a snra. é nova e bonita, teve um que foi recuzado pela Beneficiente alegando que estava de perfeita saude, e aos poucos dias morria na Santa Casa."

(55) A diária na Docas e na São Paulo Railway era calculada na seguinte forma:

"365 dias de trabalho no anno a 5\$.....	1825\$000
Mas descontando:	
52 domingos no anno a 5\$ .....	260\$000
10 feriados no anno a 5\$ .....	50\$000
15 dias santificados no anno a 5\$ .....	75\$000
	<u>385\$000</u>
Mais:	1440\$000
Para serviço médico e pharmaceutico .....	360\$000
	Líquido... 1080\$000



A jornada de trabalho na Docas era de dez horas, sendo que muitas vezes os operários eram obrigados a trabalhar além deste horário, sem receber nada além da diária habitual. Esta sofre ainda descontos forçados, tais como o dos domingos, feriados e ainda uma quota destinada ao serviço médico (que foge totalmente ao controle dos trabalhadores e que, ou não é fornecido, ou quando o é, não é confiável). Assim embora seu salário fosse de 5\$000 esta diária baixava a 3\$750, quando trabalhadores dos armazéns das casas exportadoras recebiam 173\$000 a 180\$000 por mês, e os trabalhadores da City 7\$000 a 8\$000 por dia, com uma hora a menos na jornada de trabalho. Havia também queixas de atrasos de pagamento, além da exploração que a Docas exercia através do fornecimento de gêneros aos operários em seus armazéns (56).

As condições de trabalho faziam destas empresas férteis campos para a tuberculose (57), já que não havia a menor atenção para a segurança ou a saúde dos trabalhadores.

---

(55) Este resultado annual corresponde ao salário diário médio, de 3\$750". A Tribuna, 88, 7/7/1908, "As Companhias Ingleza e Docas".

(56) Avanti! 7/7/1908, p.2: "(...) sabemos que a Docas negociava com o dinheiro dos operários, pois só paga de 1º de um mes a 20 do outro, ficando sempre com 20 dias do operário nas suas mãos, também é de todos bem conhecido a exploração que exerce com os armazéns para fornecer o pessoal". Sobre os armazéns aparece denúncia mais detalhada em A Tribuna, 18/9/1908, desmentida pelo mesmo jornal no dia seguinte.

(57) A Tribuna, 164, 8/10/1908. "Com a São Paulo Railway - Um foco de contaminação". Uma carta anônima descreve as condições de trabalho no escritório da seção de Importação

Possuindo a Cia. Docas tais características, não é de admirar a preocupação dos operários dos chamados "ternos de embarque" ao tomarem conhecimento da determinação da mesma de submetê-los ao seu próprio controle. Realmente, no dia 23/6/1908, O Estado de São Paulo, seguido pela imprensa santista, divulga um comunicado da Docas, tornando pública sua decisão:

---

(57) da Ingleza. Seguem-se trechos: "(...) o que se diz escriptorio (...) é delimitado do armazém apenas por uma tosca rede de arame, e, assim, à mercê de todas as ventanias e todo o pó que do armazém e do pateo se levanta. Peior que tudo são as condições hygiênicas desse escriptorio. No labor sedentario desse pessoal, que é algo numeroso, essas condições (...) lhes são de um perigo (...). Constantemente vivem adoentados e a tuberculose (...) ali se desenvolve (...). Na actualidade acham-se affectados do terrível mal seis escripturarios (...) e alguns delles em estado bastante adiantado. Estes dizem não se poderem licenciar por falta de recursos (...). E (...) vão se consumindo (...), aos escarros pelo soalho, infeccionando o ambiente (...) tomando água pela mesma vasilha (...). As latrinas de que são forçados a se servir, umas sentinas para esse fim colocadas nos armazéns, não obedecem a condição alguma de hygiene. Esses imundos water close (...) são os mesmos de que se serve o numeroso corpo de trabalhadores do armazém e os carroceiros que alli chegam (...). Quanto às condições de trabalho dos trabalhadores do tráfico, estão muito bem descritas em Navios Illuminados, romance escrito por Ranulpho Prata, que foi médico em Santos na década de vinte. Sob o peso das sacas de café, os trabalhadores vão se tornando carecas, o esforço e as péssimas condições de hygiene e alimentação fazem com que a tuberculose seja a doença mais comum desses operários.

"A Cia.Docas (...) resolveu executar com o seu pessoal a partir de 1 de julho(...) todo o serviço da capatazia do café,tão exactamente como o faz com outros generos de exportação (...) para regularizar os seus serviços no cães, uniformizando-os e sujeitando-os à mesma disciplina, resolveu fazer por si mesma o serviço (...) que até agora permitira que outrem fizesse, mediante o pagamento de 20 réis, pago pelo empresário de carroças e com pessoal deste.

Agora, recebendo o café em seus portões, ella incumbe-se de conduzi-lo para os armazéns ou para bordo, com pessoal exclusivamente seu.

(...)a Docas pagará 60 réis por sacca de café que ella transportar, constituindo a tarefa diária de cada um o transporte de 83 saccas, correspondente a 5\$000 réis. Este é o salário comum e diário do seu trabalhador(..). Pôde succeder, porém que haja pouco café a transportar (...), neste caso, elle completará com outros serviços a tarefa do dia, cabendo-lhe sempre o salário de 5\$000 réis.

(...) A Companhia (...) facilitará o exportador alliviando immediatamente as carroças que chegarem (...). Pelo facto della mesma fazer o serviço, este poderá, sendo preciso, ir até mais tarde.

A Companhia (...) admittirá pessoal na razão directa das suas necessidades (...).

Esta medida nada tem a ver com os serviços de estiva, que continuam a ser feitos da mesma maneira".

Se era duro para os carregadores submeter-se a tal regime de trabalho, as relações que mantinham com os até então seus patrões, os empresários de carroças, não eram muito melhores. De início, estes pagavam a saca de café carregada

para bordo a 80 réis. Nos momentos de pico do movimento do café, os trabalhadores desgastavam-se para carregar duas ou até três sacas em cada viagem, tentando melhorar a sua diária. Os empresários passaram então a deslocar um certo número de trabalhadores do "terno" para outros serviços particulares, como trabalhar nas cocheiras e nas vendas. No final do dia, o ganho dos poucos trabalhadores que passaram o dia todo subindo uma prancha inclinada, debaixo de sol ou chuva, com 120 ou 130 quilos de café sobre os ombros e a cabeça, era repartido entre todos. Além disso, vários donos de carroça, como José Novita possuíam venda e/ou botequim onde os operários acabavam endividando-se.

Este argumento foi levantado na assembléia realizada no dia 27/6/1908, à noite, convocada pela F.O.L.S. para discutir a questão. Logo que a medida da Docas foi levada a público, começaram intensos boatos, e propostas de greve, apoiadas e divulgadas pelos empresários de carroças, lesados com a medida. A decisão final da reunião foi não fazer greve... "para disputar as grilhetas da exploração, porque ser explorado pelos patrões de carros ou pelas Docas, para o operário é o mesmo...". Independentemente da decisão da assembléia, na manhã seguinte, já havia entrado no porto, vindo do Rio, o cruzador Andrada, com 100 fuzileiros navais, para "proteger as propriedades da Cia. Docas dos boatos de greve". Assim, a denúncia da repressão foi tema para uma segunda assembléia, realizada à noite. Nesta, foi aceita a orientação da F.O.L.S., no sentido de organizar a classe em sindicato, e preparar-se para mais adiante no período da safra de café, lutar pelas oito horas e/ou por aumento de salário. Discutiu-se também a neces

side de não aceitar pagamento por tarefa, e em situação alguma carregar mais de um saco por vez, defendendo a própria saúde.

Entretanto, os "boatos" de greve devem ter continuado, por que no dia seguinte, em trem especial, chegam 225 praças de infantaria e cavalaria, pertencentes à Força Pública (58). Patrulhas são reforçadas, autoridades conferenciam, propriedades e chefes da Docas recebem escolta especial. Esta demonstração de força da Docas, num momento em que ainda estava correndo a discussão sobre a construção do edifício dos Correios e a exibição dos livros da companhia, irritou de sobremaneira os exportadores de Santos (59). Mas a sua grita não foi capaz de retirar o cruzador Andarda do porto. Apesar de todo o aparato repressivo, os operários acorrem a mais uma assem-bléia a 4/7, terminando por fundar um sindicato de "Offícios Vários", congregando a maioria dos trabalhadores da Docas(60). Dia 6/7 foi julgado o "habeas corpus" em favor de Aniceto Chaves ... e negado. Só dia 7/7 é que o delegado Bias Bueno

---

(58) A Folha do Povo, 16,2/7/1908 fala em 500 praças.

(59) Ver a grita a este respeito em A Tribuna,85, 3/7/1908,p. 1. "(...) menos descabellado seria que o governo federal mantivesse aqui um ou mais vasos de guerra, não como amparo directo a Docas, mas como elemento de defesa precisa ao segundo porto da Republica. (...) cobrir de proteção official uma companhia particular,será tudo (...)menos um acto que respire imparcialidade (...)".Os operários,segundo A Voz do Trabalhador, 3,1/8/1908, não se surpreenderam com o pedido da Docas, mas sim com a rapidez com que foi atendida,tanto pelo Estado como pela União.

(60) Terra Livre,64, 3/10/1908.

dispensa os praças da Força Pública, que retornam a São Paulo. O mês de julho foi agitado ainda pela expulsão do jornalista italiano Vicente Vacirca, editor do Avanti! de São Paulo, por haver denunciado as condições de trabalho no campo. O pretexto foi sua presença em uma concentração contra os acidentes de trabalho (61). Dia 18, houve um comício de protesto promovido pela Liga Operária, tendo à frente o advogado Martim Francisco. Na mesma noite, uma assembléia na F.O.L.S. envia uma moção contra a lei de expulsão, e marca uma concentração para o momento da partida do vapor. Um grande número de soldados conteve a multidão longe da amurada do cais. Ainda no dia 30/7 são efetuadas duas prisões, no meio da multidão, sem nenhuma explicação.

Assim, a demonstração de força da Docas, ao executar uma modificação importante no regime de trabalho, acabou servindo de estopim para um ressurgimento do movimento operário. O mês de agosto é marcado por três greves. No dia 5, os operários do Moinho Santista, de Puglise Carbone e Cia., param pelas oito horas de trabalho. Após dois dias, em que a repressão não se fez esperar, saem vitoriosos (62). Os tecelões têm menos sorte. Sustentam uma greve de 18 dias contra uma inovação nos teares, que acarretaria a não utilização de oficiais neste trabalho. A excessiva admissão de aprendizes piora a situação dos trabalhadores. Além das prisões, espancamentos e

---

(61) A Voz do Trabalhador, 3, 1/8/1908.

(62) Idem, 4, 15/8/1908 e 5, e Terra Livre, 64, 3/9/1908, p. 3

processos (63), foi utilizado lock out. Os operários residentes em casas da Tecelagem Santista foram despejados. Derrotados, voltam ao trabalho no final do mês. É então que os carroceiros paralisam o trabalho, organizados na Internacional. Pedem um aumento de salário, com o qual passariam a receber 200\$000 mensais. A greve iniciou-se bem cedo, primeiro nas três maiores casas, sendo os demais proprietários obrigados a ceder pela concorrência. Às onze horas da manhã, os carroceiros estavam vitoriosos e o serviço normalizado (64).

A atividade na F.O.L.S. era cotidiana: reuniões do pessoal da Limpeza Pública tentando um aumento de salário, festa de arrecadação de fundos para o jornal Protesta Humana (65), etc.

No mês de setembro, os armazéns estão abarrotados de café, há muito trabalho no porto. É o momento do embarque da safra. Nem mesmo as próprias propostas da Docas ao pessoal do Embarque (60 réis por saca e/ou 5\$000 por dia) estão sendo cumpridas. O movimento operário está ativo na cidade e cerca a Docas a antipatia local. E a greve, como lembra Michelle Perrot, é um fenômeno primaveril... (66).

---

(63) O tecelão J. Martins é vítima de um processo forjado com depoimentos fantásticos. Salientou-se entre os crumiros Ricardo de Almeida, Folha do Povo, 24, 30/8/1908, p.2.

(64) Terra Livre, 64, 3/9/1908 e Folha do Povo, 23, 23/8/1908, 24 30/8/1908.

(65) Respectivamente, Folha do Povo, 24, 30/8/1908 e La Battaglia, 182, 30/8/1908.

(66) Perrot, Michelle, Les Ouvriers en Grève, France, 1871 - 1890, Paris, Mouton, cap. 4, p. 101-114.

## 2. O dia a Dia da Greve

### 1º dia: 9/9/1908 (quarta-feira)

Durante os meses de tensão, de julho a setembro, as ruas do cais haviam sido policiadas demoradamente com tropas adicionais incluídas no patrulhamento. A manhã do dia 9/9 nada apresentava que denunciasses a eclosão de um movimento grevista. Os guindastes moviam-se e os homens estavam bastante atarefados. A partir do dia 24, todo o café a ser exportado passaria a pagar um imposto adicional de 2 francos por saca. Às oito horas da manhã as tropas que reforçavam o policiamento foram retiradas.

No entanto, às 10 horas, na interrupção do trabalho conhecida como o "quarto do almoço" operários da Docas, vindos da direção do Paquetá e do Valongo convocaram as turmas que trabalhavam no embarque e desembarque de cargas a unirem-se a eles. Concentraram-se frente aos armazéns 5,7 e 10, gritando vivas e atirando paralelepípedos nas suas paredes de zinco. Bittencourt, o fiel do armazém nº 5, saiu de revólver, atirando a êsmo. Os operários dos armazéns não aderiram neste momento. Os grevistas, embora fossem em número suficiente para invadir o armazém, dispersaram-se, evitando chegar a violências pessoais.

Quando as forças da repressão chegaram, estavam tranquilos, em pequenos grupos, esperando a resposta às suas reivindicações. Havia sido enviado um ofício ao Major Álvaro Fontes, da Docas, pela Sociedade Internacional União dos Ope-



rários, exatamente na hora em que a greve começava. A Associação Comercial, por sua vez, já neste momento, envia ofício à Internacional oferecendo-se para intervir a seu favor na disputa. Ao mesmo tempo, os exportadores resolvem não fazer ofertas neste dia. Durante todo o movimento, do primeiro ao último dia, os exportadores de café, através desta sua entidade, tentaram tudo o que esteve a seu alcance para encerrar a greve. Porém, neste primeiro dia, o único vapor a descarregar foi o Iris, que utilizou sua própria tripulação para preparar as lingadas dentro dos porões, que eram descidas por guindastes, recolhidas no cais pelos feitores de turma, que não aderiram ao movimento, e levadas para o armazém nº 5. O Indiana zarpou sem receber as 2.500 sacas de café que devia carregar, e o Amazon seguiu sem carregar 1.600 sacas e sem descarregar quatrocentas toneladas de volumes, destinados a Santos e a São Paulo. Durante o dia todo foram se aglomerando as carroças carregadas de café ao longo do cais e só às 16 horas é que retornaram aos seus armazéns e descarregaram.

Pelo trem das cinco chegam os reforços solicitados de São Paulo: 50 praças de infantaria e 20 de cavalaria, segundo A Tribuna (67). Bias Bueno, o delegado de polícia, participa pessoalmente do patrulhamento. À noite, recebe diretores da Associação Comercial, que agora afirmam ter pessoal para realizar o embarque de café e pedem garantias para o seu trabalho, imediatamente fornecidas pelo delegado. A Docas, neste mesmo dia, solicita do governo federal vasos de

---

(67) Avanti! 2105, 11/9/1908, fala em 100 soldados

guerra para garantir suas propriedades. A Tribuna menciona seis prisões de operários neste primeiro dia: Manoel Teixeira e Joaquim Ramos, "grevistas", e Miguel Garcia, José da Silva, Domingos Alves e Antônio Conde, por distribuírem o boletim (68) da greve, no bairro dos operários do porto, Vila Macuco.

Quanto à extensão da greve a outras categorias, neste primeiro momento, é inclusive evitada pelos próprios grevistas. Vide Boletim da greve e a atitude dos mesmos encaminhando-se à Comissão de Saneamento para declarar que a greve era restrita aos operários do porto (69).

É também do dia 9/9 a carta dirigida por Alexandre Durão, da S.I.U.O., à Tribuna, esclarecendo que a reivindicação dos operários restringe-se às 8 horas (a Cidade de Santos havia falado em aumento de salários) e condenando a atitude de Bittencourt.

2º dia: 10/9/1908 (quinta-feira)

No segundo dia da greve, a repressão sobre os trabalhadores do porto intensificou-se, porém, a paralisação manteve-se no serviço de carga e descarga. Pelo primeiro trem da manhã, chegam reforços policiais de São Paulo (70), indo imediatamente patrulhar as ruas, ou postar-se de armas embaladas

---

(68) Vide Boletim distribuído no 1º dia da greve, em Anexos.

(69) Id. ibid.

(70) Avanti! 2105, fala em 80 praças de cavalaria e 70 de infantaria. A Tribuna, 145, 11/9/1908, fala em 20 de cavalaria e 30 de infantaria.

e baioneta calada frente aos armazéns da Docas. O trabalho no interior destes ainda não é pralisado. Os conferentes da alfândega e demais trabalhadores despacham normalmente as mercadorias aos seus destinatários. Parte também do Rio de Janeiro, nesta manhã, o caça-torpedeiro "Gustavo Sampaio". Os grevistas permanecem fechados em suas casas, a fim de evitar provocações. Mesmo assim, há um confronto entre um grupo de operários e uma patrulha de cavalaria na Xavier da Silveira, resultando em várias prisões. O próprio diário local, A Tribuna, que declara ter o delegado "merecido justa sympatia no exercício de seu cargo, "denuncia"... o procedimento revoltante de diversos policiaes de cavallaria prendendo, sem mais nem menos, espancando, invadindo com os cavallos várias casas de negócios e até uma repartição pública! (...) É a ordem que a polícia quer estabelecer? Não parece. Mais faz acreditar que se acha ao serviço da Companhia Docas, impondo o terror aos trabalhadores para obriga-los ao trabalho."(71).

De seu lado, a Associação Comercial continua a tomar providências. Telegrafa ao presidente do Estado, Albuquerque Lins, cuja resposta é evasiva: diz que "(...) opportunamente resolveria de accordo com o interesse geral". Realiza em seus salões uma reunião dos exportadores, na qual é firmado em termo de compromisso: "... não farão negócios a termo e não aceitarão café nem mesmo para classificação". Além disso, uma Comissão da Associação Comerical (72) transmite ao superintendente da Docas a proposta dos donos de carroça: eles

---

(71) A Tribuna, 145, 11/9/1908.

(72) Composta de Antonio de Freitas Guimarães, dr. Inglez de Souza e A. Richards.

restabeleceriam o sistema antigo de trabalho até o dia 24/9 , quando passasse a vigorar a nova tarifa. A Docas nega essa possibilidade. A Associação Comercial telegrafa ao Ministro da Viação, Miguel Calmon, pedindo que ele intervenha a favor do serviço "provisório".

O jornal socialista Avanti! de São Paulo, comenta, a propósito da greve, que "La república é fórmula vanna" e que "nel Brasile, tutto é possibile come nella Russia, e peggio". E ainda fala destes "... fazendeiros camufflati da giornalisti" que no Jornal do Commercio pedem a expulsão dos agitadores e organizadores da greve de Santos.

3º dia: 11/9/1908 (sexta-feira)

Às sete e meia da manhã, o "Gustavo Sampaio" ancora frente ao armazém nº 11 da Docas, no Paquetá. Seu comandante, o capitão-de-corveta Theotônio Augusto de Barros, sómente às 13 horas resolve, com o delegado Bias Bueno, não ser necessário no momento desembarcar a infantaria naval (73). Boatos da chegada de uma divisão de cruzadores circulavam na cidade. No entanto, a manhã é movimentada no porto. Como a Docas havia declarado que o café não era embarcado porque os exportadores não o enviavam ao cais, cedo estes mandaram duzentas carroças abarrotadas, que chegaram a quase impedir o trânsito, estacionadas frente aos vapores acostados que tinham que receber o produto. Além disso, atracam dois vapores

---

(7.3) Segundo A Tribuna, 146, 12/9/1908, são 70 praças.

do Lloyd Brasileiro, o Garcia e o Sírio, que para cumprirem contratos com os governos estadual e federal tinham de ser atendidos. A companhia tentou utilizar para este serviço seus feitores de turma (uns 30) que recusaram-se, deixando o recinto da Docas. O fiel de um dos armazéns conseguiu recrutar pelas ruas uns 40 homens, mas mesmo assim os vapores só zarparam no final da tarde. Enquanto isso, entraram no porto os vapores italianos Alacrittá e Ré Umberto, o alemão Santa Cruz e o francês Pampa. Os dois primeiros ficaram ao largo e os dois últimos descarregaram passageiros e bagagens, e resolveram pernoitar, confiando que no dia seguinte seriam servidos por trabalhadores cariocas, como prometeu-lhes a Companhia. O Ré Umberto trazia 400 toneladas de carga, e o Pampa devia levar para Marselha 9.200 toneladas de café. Às cinco horas da tarde, as carroças voltaram aos armazéns, sem serem descarregadas.

Na cidade, o dia foi igualmente movimentado. Os exportadores nomeiam seu advogado Alvaro M. de Guimarães, para processar a Docas por perdas e danos (74). Além disso, Inglez de Souza e George Georgius, da Associação Comercial, vão a São Paulo conversar com Albuquerque Lins, presidente da província. Com isso, a execução da sobretaxa de 2 francos que estava marcada para 24/9 foi adiada por 8 dias e o governo do

---

(74) O advogado era também acionista da casa exportadora Levy Alvaro & Cia. Ver Anexos o texto do protesto lavrado pelos exportadores.

Estado prometeu "todas as providências necessárias". Segundo o Avanti! (75), isto incluía reforços policias. E comenta: "Ma per fare che di tanta forza armata dal momento che gli scio-peranti sono pieni di buon senso, e se ne stanno tranquilli? Forse per caricare i sacchi di caffè?". A Tribuna, por sua vez, denuncia os "excassos policiaes", apesar da "mais louvável correcção" dos grevistas. O jornalista chega a assistir, de sua sala, a agressão policial a um grupo de grevistas no beco do Loureiro. "Esses pobres homens, que se acham com o corpo crivado de ferimentos e ecchimosos, chamam-se Juan Antonio Garcia, Vicente Alves, Eloy Pedro e Chico de Tal". A imprensa carioca também se alinha: O Correio da Manhã apoia a greve, responsabilizando a Docas, e o Jornal do Commercio a condena.

4º dia: 12/9/1908 (sábado)

Como todas as manhãs, apesar da situação anormal, a rua Quinze fervilhava com os comentários do pessoal ligado ao comércio de café. O assunto do dia era o seguinte telegrama, publicado pela imprensa: "Rio, 12 — Com destino a esse porto, parte amanhã, às 8 horas da manhã, a divisão de coiraçados composta do Riachuelo, Deodoro, e Florianópolis, sob o comando do contra-almirante Lins". Impressiona o privilégio que a poderosa Companhia desfruta junto ao governo federal. Mas as simpatias pendem para os grevistas, que permanecem cal

---

(75) Avanti!, 206, 12/9/1908.

mos e firmes na sua parede.

No entanto, as pressões sobre os trabalhadores continuam intensificando-se. Chegam os primeiros "fura-greves": depois de muito trabalho, a Companhia conseguiu embarcar, em "lanchões" puxados por rebocadores, cerca de 300 de seus trabalhadores da fazenda Itutinga. Alguns conseguiram fugir ao meio-dia e os demais tiveram de continuar o trabalho cercados por um enorme aparato policial, proibidos de deixar o recinto do porto. Foram utilizados apenas na descarga, sem tocar em café. Mesmo assim, o ritmo foi lento e registraram-se dois acidentes de trabalho (76). Nas ruas da cidade assisteu-se a todo tipo de violência:

"(...) em frente ao edifício da Associação Comercial, avançou de espada desembainhada, para cima de um (...) carregador, que ali faz seu ponto. (...). A espada do soldado raspou pela cantaria de uma das portadas deixando ali vestígios do que poderia ter feito ... no carregador se este não fugisse".

Na página policial de A Tribuna aparece o seguinte registro:

"Foram effectuados num botequim da rua Xavier da Silveira, donde de vez em quando eram atiradas pedras na polícia, as prisões (...): José Pereira, Benedicto More, Benedicto José Gomes, José Ramos, Manoel Cravo, Antonio Alves, Manoel Carchi, Anselmo Fieri, José Pitta, Francisco da Silva Rogerio, Manoel da Silva Rogerio, José Teixeira, Thomé Gonçalves, João Mendonça, José de Abreu, José Rodrigues Pereira, Manoel de Abreu e Alfredo de Abreu.

---

(76) A Tribuna, 147, 13/9/1908, "Desastres - Dois homens transportados para o hospital":

E é fácil avaliar o clima no porto. Um contramestre de estiva estava com seu pessoal no vapor Desterro, à espera do café, quando o fiel do armazém nº 7 aponta-o como grevista e ordena sua prisão. O sargento hesita em executar a ordem, que o superintendente da Docas reafirma por telefone. O contramestre Antonio Almeida é preso e solto mais tarde(77) . Com as notícias da vinda do pessoal de Itutinga, as carroças voltaram a se aglomerar no cais, mas acabaram tendo que estacionar em ruas próximas ou voltar aos armazéns, por ordem do delegado. O Ré Umberto e o Pampa também partiram, sem carga nem descarga. Vários vapores chegaram, fundeando ao largo, na baía.

Os senhores da Associação Comercial, de volta de São Paulo, comunicam em reunião com os demais exportadores que seus reclamos foram transmitidos também ao Presidente da República e ao Ministro da Viação. Apesar de sua tão propalada "simpatia" aos grevistas, comunicam também que pediram ao

---

(76) "O resultado da Companhia não ter posto homens a esse trabalho (...) occasionou nada menos de dois desastres. Um deu-se em frente ao armazém nº 1, onde está atracado o vapor Canning. Um jogo de rodas para vagões, ao ser descarregado pegou um dos trabalhadores no pé, quasi lhe decepando os dedos. Este facto deu-se à 1 hora da tarde (...). O outro desastre aconteceu às 2 e meia horas da tarde. Uma lingada de saccos de trigo, na ocasião em que o guindaste a arriava para o caes, desmanchou-se, caindo os saccos sobre um (...) trabalhador de nome Gabriel do Prado, que ficou com uma perna fracturada, machucando levemente um outro".

(77) A Tribuna, 147, p.2, 13/9/1908, "Prisão Injusta".



Secretário da Segurança, Washington Luiz, mais reforços da Força Pública, sob o pretexto de que os existentes estavam apenas "garantindo as propriedades" da Docas. Nesta mesma reunião os exportadores nomeiam ainda peritos para avaliar seus prejuízos na ação que movem contra a Docas (78).

É interessante acompanhar a discussão na imprensa. Desde o início, a greve é discutida mais do que a nível local. Jornais do Rio e São Paulo posicionam-se com relação aos fatores (79). A Gazeta de Notícias, carioca, porta-voz da Docas, publica o seguinte comentário: "... esse movimento (...) representa (...) a execução de um plano (...). (...) são directores desse movimento os empresários de transporte de café e o que elles desejam é simplesmente tomar de novo conta desse serviço (...)". A Tribuna, defensora das casas exportadoras de Santos, responde:

"(...) Essas informações vieram adulteradas (...), e com certeza pelos canaes competentes dos interessados da companhia-polvo. (...) A companhia anda raivosa e quiz tirar desforra: a célebre decisão do Supre-

---

(78) Idem. Os peritos eram: Henry Woltje, Herman Reipert e Carl Hellwig.

(79) Alongaria demais o trabalho de pesquisa acompanhar o debate sobre a greve através dos jornais das três cidades. Fica a tarefa aos interessados em aprofundar o tema.

mo Tribunal Federal a deixou atordoada ... Agora quer vingar-se e o Comércio desta praça que pague o capricho da companhia (...)"

A linguagem do único diário operário existente na época, o socialista Avanti! de São Paulo, destoa totalmente deste padrão. Lamenta que ... "Ogni conquista, anche la piú umile ed insignificante, deve essere pagata a prezzo di grandi dolori, di grandi sacrifici, di grande lotte ...". E ainda alinhando de um lado a Companhia, as autoridades, as forças de repressão, e de outro apenas os trabalhadores, conclui que: "... La simpatia di tutti gli uomini di cuori - prescindendo da ogni preconetto político - dovrebbe essere in favore de lavoratori".

5º e 6º dia: 13 e 14/9/1908 (domingo e segunda-feira)

A Tribuna recebe o seguinte ofício da Sociedade Internacional União dos Operários:

"Em nome da civilização, esta Associação protesta energicamente contra o acto praticado pela despótica Companhia Docas obrigando em pleno século XX, a trabalhar forçadamente homens livres. Patenteada ficou esta arbitrariedade hoje com sete homens, que recusando-se a trabalhar e desejando ir para onde melhor lhes conviesse, foram presos para a Quar

da-Moria por ordem do sr. major Fontes (...)"

A situação no porto continuava bastante tensa. A Docas determinara a entrada de carroças de café no pátio para deixarem o produto em frente ao Rhaetia, que devia recebê-lo. Mas apenas cinco carros concordaram em fazê-lo. Os cocheiros dos demais carros da Neumann Gepp & Cia. negaram-se a entrar no porto, alegando "o perigo a que se expunham". Homens do Itutinga foram colocados para retirar o café dos carros e levá-lo para o navio. Circulam boatos de uma possível adesão dos carroceiros ao movimento. Do Rio de Janeiro, Evaristo de Moraes envia o seguinte telegrama: "Syndicato Trabalhadores Trapiches café pede transmitir União Operários aplausos solidariedade repellido energicamente convite trabalhadores aqui substituir grevistas (...)"

Nos dias 13 e 14 entraram no porto quatorze vapores. Ficaram ao largo, esperando para atracar: Titian e Tugela, ingleses; Campinas, francês; Maasland, holandês; e os nacionais Itatiba, Rio Formoso, Alexandria, Garcia e Grão-Pará. Atracaram: o Sinai, francês, que deixou a pouca carga que trazia e levou mil e cem sacas de café; o Francesca, austríaco, e o Bologna, italiano, que só desembarcaram e embarcaram passageiros. Este último deixou de levar onze mil sacas de café. O Júpiter e o Estrela, nacionais, carregaram e descarregaram. Os exportadores, em reunião do dia 14, resolveram não considerar a situação normalizada enquanto a Docas não embarcasse pelo menos cinquenta mil sacas de café por

dia (80). Solicitaram também à diretoria das estradas de ferro a suspensão de remessas de café para a cidade durante o período da greve. Ainda no próprio dia 14, às dez horas da manhã, chega a divisão de couraçados.

A desproporcional demonstração de força e as constantes arbitrariedades e violências de que Santos se torna palco, conquistam para os grevistas a simpatia da população. Há registro de vaias para a polícia (81), que continua a espancar e prender. Neste 6º dia de greve são noticiadas as prisões de: Henrique Alves, Armando José dos Santos, Manoel S. de Almeida, Manoel Joaquim Rodrigues, Arthur Rios de Oliveira, Elias José e Januário de Oliveira. Para um comentarista "... se se fizesse um plebiscito para resolver o caso, certamente que os operários sairiam victoriosos, tal o apoio que a sua attitude tem merecido de todas as nossas classes sociais" (82).

---

(80) Segundo A Tribuna, 148, 15/9/1908, o movimento do embarque anterior à greve era de oitenta e até noventa mil sacas de café por dia.

(81) Id. *ibid.*

(82) Id. *ibid.* Vale transcrever trechos de mais um comentarista: "E a greve?! Palavra de honra que tenho gostado dos grevistas! (...) Botou em tal torniquete a muito poderosa Docas (...) os operários têm ao seu lado a força formidável do alto commercio e a sympathia da população e (...) hão de (...) triumphar, chovam (...) embora batallhões (...) de arruaceiros, venham (...) quantas divisões de couraçados vierem (...). Nada de mollezas portanto (...). Com calma, sem desordens, porém".

7º dia: 15/9/1908 (terça-feira)

O dia seguinte desmente os boatos da véspera sobre uma possível adesão dos carroceiros à greve. A polícia tem hoje um pretexto para intensificar sua violência: explodem duas bombas de dinamite em frente aos armazéns número um e três da Docas, ferindo dois empregados e um sentinela, além dos burros de uma carroça (83). "Estes factos foram o signal para a multiplicação dos vandalismos policiaes (...)" denuncia A Tribuna. Vários trabalhadores estrangeiros foram presos. Dia e noite seus parentes e amigos compareceram à delegacia, sem nada conseguir. Mais duzentos e cinquenta homens chegam para reforçar o policiamento. O delegado divulga um boletim proibindo à população qualquer ajuntamento e prometendo "a

---

(83) Avanti!, 2.110, 17/9/1908, descreve assim a reação da polícia ao estouro da bomba: "Però i salvatori della patria marca Offembak fanno gli spavaldi sempre davanti o ad inermi od a paciffici cittadini. Appena avvenuto lo scoppio il tutori dell'ordini detero prova d'eroismo essendo i primi a fuggire. Quando furono ben certi que nulla avevano a temere ritornarono sui loro passi i vedendo i carrettieri che si trovavano tranquillamente sedutti sul loro barròcci carichi li fecero discenderi epoi li arrestarono tutti (...) in un quadrato di cavalleria(...) gli arrestati furono fatti avanzare con piatonatte. Ma doppo pochi passi, i cavalieri non seppero mantenere il quadrato che si spri da un lato ed i prigioneri ne approfittarono per darsela a gambe. La cavalleria allora per ricorreri prese diversi direzioni (...). Il soldati avevano le spade sguainate o minacciavano furiosamente tutti quanti incontravano seminando il terrore e l'indignazione per le strade che attraversavano".

máxima energia" (84).

A tensão refletiu-se também na assembléia da Associação Comercial. Álvaro Guimarães discursa contra a Docas. Envia-se telegrama ao Presidente da República pedindo intervenção federal (85). Além disso, a própria Associação oferece-se para mediar o conflito e promover negociações. A Docas, por seu lado, também toma providências: reafirma que não cede e paralelamente oferece sessenta réis por saca transportada da carroça ao navio, sem salário fixo, a todos os que se apresentarem. O major Álvaro Fontes é substituído na superintendência da Companhia por Ozorio de Almeida.

Com tanta pressão, o movimento do cais, ainda que pequeno, começa lentamente a se reconstituir. O dia 15/9 registra:

Vapores descarregados: Canning, Aachen, Alexandria, Garcia, Tropeiro, Itatiba, Paranã, Lewisham, Netis, Ocean Prince, São Paulo, Castillian Price e Helmsdale.

Saídos e carregados: Alexandria, Garcia, Tropeiro, Paranã e Castillian Prince.

---

(84) É expulso do território nacional neste dia o estrangeiro Antonio Alves Barbosa. Não conseguimos esclarecer qual a ligação deste fato com a greve do porto. A Tribuna, 15/9/1908, p. 1.

(85) Texto do telegrama enviado: "Ao exm<sup>o</sup> sr. presidente da República: Comissarios exportadores da praça de Santos, reunidos em assembléia geral e por unanimidade de votos, pedem a V.Ex. diante da anormalidade do serviço de carga e descarga de mercadorias por parte da Companhia Docas de Santos, determine oficialmente pela forma como a urgência exige, que o serviço das Docas seja restabelecido

Café embarcado: 17.865 sacas.

Quantidade de volumes saídos dos armazéns e pátios para a rua:  
6.000 volumes.

Volumes da e para a São Paulo Railway: 10.000 volumes.

Carvão descarregado e transportado: 300 toneladas.

No entanto, é preciso ver em que condições foi realizado este trabalho. No Valongo, vinte empregados da casa Prado Chaves começaram a carregar café para o Barô Fějerváry. No armazém número dois, meia dúzia de homens descarregavam o Aachen. No armazém número três, setenta homens continuavam a carregar café para o Rhaetia, que deveria ter partido dia 9. No armazém número quatro, estava acostado o Amazon, ainda intocado. No armazém número cinco um grupo de homens descarregava o Itatiba. No armazém número seis, estavam aquartelados os fuzileiros navais, desembarcados na véspera. No armazém número sete, dois homens desembarcavam carvão do Netis. No armazém número oito, ancorava o Verdi. No armazém número nove, vinte homens descarregavam cereais do Ocean Prince. No armazém número dez, silêncio. No número onze, trinta homens descarregavam cimento e trilhos do São Paulo. Finalmente, no armazém número doze, uma dúzia de homens carregava carvão para os vagões de ferrovia.

Apesar de ser tão precário o movimento do porto, pela imprensa já aparece quem peça aos operários que aceitem os sessenta réis oferecidos pela Docas e organizem seu pró

---

(85) por intervenção do governo federal, em face do contracto de concessão e obrigações estatuídas no Código Commercial". A Tribuna, 149, 16/9/1908.

prio horário (86), inclusive apelando para "a justiça, a família, a solidariedade humana".

8º dia: 16/9/1908 (quarta-feira)

Após a ofensiva da véspera, o cerco começa a fechar-se sobre os operários em greve. O Avanti! aponta o que ele chama de "solidarietã borghese":

"Il governo federale ha mandato corazzate. Il governo statale ha mandato la cavalleria e la fanteria. Il 'Banco do Brazil' offerirá ai 'comissari', i fondi di cui abisognano per farfronte agli impegni durante lo sciopero. La 'São Paulo Railway' non riceverá piú café e tutto quello che si trova nei depositi non pagherá magazzinaggio por tutta durata dello sciopero. Gli sportatori sospenderano le com pere".

No seu boletim, os próprios trabalhadores apontam para a gravidade da situação, ao mesmo tempo em que incentivam os companheiros a prosseguirem na luta, confiando que seria muito difícil a Companhia substituir setecentos homens (87). Vale a pena acompanhar o momento em que são lançados os boletins e o tom que empregam. São importantes como canal de comunicação entre os grevistas, especialmente levando em conta que as reuniões operárias estavam proibidas, inclusive na sede da Sociedade Internacional e da F.O.L.S.; ambas estavam guardadas por

---

(86) Id. ibid., "Apello ao operariado", Sylvio de Lôres.

(87) Ver Anexo VI, Boletim distribuído no 8º dia de greve.



soldados armados. Nem é preciso acrescentar que a violência policial prossegue.

O movimento do porto continua bastante restrito, mas lenta e desorganizadamente alguns navios são carregados. Mandaram-se carroças de café para serem embarcadas no Barô Fêjerváry e no Foxley, que acabaram voltando, intocadas, para os armazéns, às dezessete horas. O Rhaetia recebeu as mil e oitenta e seis sacas de café que restavam, partindo em seguida. O Amazone demorou até às quinze e trinta horas para receber mil e novecentas sacas de café que já estavam à sua frente no armazém número quatro. Para o Campinas, francês, foram transportados bananas, diretamente dos vagões de ferrovia. Este ainda deveria receber café. Os estivadores continuavam trabalhando. Ainda assim a descarga dos diversos navios foi pequena. O Verdi, ao mesmo tempo, desembarcava farinha para o cais e utilizava sua própria tripulação para transferir o resto de sua carga para o Cavour. O Cap Verde, depois de deixar passageiros e bagagem, foi lançar ferros ao largo, à espera de que a Docas conseguisse pessoal para sua carga e descarga.

O 8º dia da greve registra ainda, além das atitudes "solidárias" do Banco do Brasil e da "São Paulo Railway", uma carta-ofício dos empresários de carroças, refutando as acusações da Docas e negando qualquer pretensão em reaver a concessão do serviço de carga e descarga do café, assim como qualquer envolvimento com o movimento grevista. O documento é dirigido à diretoria da Associação Comercial. Em todos os jornais continuam a aparecer os anúncios da Companhia Docas, oferecendo emprego a carregadores, pagando sessenta réis

por saca de café transportada da carroça ao navio. Um "acidente" ocorre ainda: do rebocador da Docas, Paula Pires, que navegava sem luz, carregado de gente para os Outeirinhos, caiu um homem ao mar. O barco nem sequer se detém.

9º dia: 17/9/1908 (quinta-feira)

Às sete horas da manhã começou o serviço de carregamento de café pelos navios Foxley, Tyne e Italian Prince. Às quatorze horas completaram-se as nove mil e trezentas sacas a serem embarcadas no segundo navio. Este estava há quase um mês no porto de Santos, adiando muito sua partida. O Campinas só acabou de receber suas mil e novecentas sacas de café, destinadas a Buenos Aires, às dezesseis horas. O Aachen também recebeu café. A Docas teve problemas neste dia para fornecer almoço aos duzentos "crumiros" que trabalhavam no porto, sob a vigilância de soldados armados e dentro de portões trancados. É possível imaginar o grau de coerção exercida sobre estes trabalhadores. Seis deles, estrangeiros, que haviam deixado a Docas há quatro dias, voltaram para receber seu pagamento. Foram presos e enviados de volta ao trabalho.

A polícia também estava bastante ativa: "a cata dos diretores da Sociedade Internacional União dos Operários como gato procura bofes" (88), segundo um diário local. A sede da F.O.L.S. foi invadida, sendo vasculhados também todos os cômodos situados no mesmo prédio (89). Membros da colô

(88) Id. ibid., 151, 18/9/1908, p. 1.

(89) Avanti!, 2.111, 18/9/1908, p. 2. "Il grande sciopero di

nia portuguesa pedem ao vice-cônsul que interfira para tentar soltar vários trabalhadores desta nacionalidade, presos nos porões dos navios de guerra ancorados no porto.

Novamente uma comissão da Associação Comercial segue para São Paulo para conversar com o Presidente do Estado e o Secretário de Finanças a respeito de uma provável solução para a greve. Os operários, por seu lado, nomeiam Tito Brasil, advogado da S.I.U.O. e redator de A Tribuna, para representá-los nas negociações com membros da Associação Comercial e da Docas. O advogado seria acompanhado por uma comissão de operários.

Em parte pela situação de repressão, em parte por um viés ideológico da imprensa, o lado operário continua sendo o mais desconhecido. Sobre este, circulam as informações mais contraditórias (90) mas a voz dos comentaristas con

---

(89) Santos". "... Nel fabbricato dimorano numerosie famiglie poiché la societá suddeta occupa soltanto un salone. Il delegato con suoi cagnotti penetró in questa abitazioni spaventando donne e bambini, e mettendo a soqqadro tutto. La carovana polizialesca doppo aver guardatto sotto i letti, nei catsetti (per vedere se incontrava li dentro qualche dinamita) ritirossi con un palmo di naso".

(90) O Estado de São Paulo, 17/9/1908, publicou o seguinte telegrama: "Como se sabe, os carregadores de café só estão em greve por solidariedade para com seus companheiros, pois elles já tinham somente a tarefa de 83 saccas para ganhar 5\$000, recebendo sessenta réis por sacca que passasse desta tarefa. Não foram esses, portanto, os que fizeram a greve, mas sim os que são denominados do "trafego", isto é, os que tem de trabalhar das seis horas da manhã (e às vezes das cinco) às seis horas da tarde, pa-

trários à Docas (em geral, ligados aos exportadores) dirige-se invariavelmente ao governo federal, pedindo que este "force" a empresa a "normalizar" a situação. Os operários aparecem apenas como argumento: alega-se, neste 9º dia de greve, o perigo que representa o crescimento da "ociosidade" operária, com a paralisação dos embarques de café na São Paulo Railway (91).

10º dia: 18/9/1908 (sexta-feira)

O décimo dia da greve assinala alguns novos passos nas negociações. Tito Brasil convoca o presidente da Associação Comercial, Inglez de Souza, para servir de mediador nas negociações com a Docas. Em reunião com membros dessa associação, informa que existe possibilidade de generalização da greve, na segunda-feira seguinte, caso a Docas permaneça inflexível. Informa ainda que os carregadores de café concordam com a proposta da Docas, desde que esta conceda as oito horas de trabalho. Uma carta colocando estas condições foi entregue

---

(90) para ganhar 5\$000 réis a secco". Sylvio de Lóres, comentarista de A Tribuna, 18/9/1908, desmente estas afirmações: "1. Apesar da morosidade do serviço de descarga, não se considera que exista ali um movimento de resistência, verificado tão somente entre os carregadores de café. 2. Os serviços regulamentares da Docas começam às seis horas e terminam às cinco, havendo um intervalo, para o almoço. Os trabalhos feitos em descarga após a hora regulamentar são pagos como serviço extraordinário".

(91) A Tribuna, 151, 18/9/1908, "Até quando?", p. 1.

pessoalmente por Inglês de Souza e Osório de Almeida, da Docas, e a resposta foi negativa.

O movimento do porto, ainda que muito moroso, de alguma forma mantêm-se. Segundo um relatório da empresa ao delegado de polícia foram embarcadas quarenta e uma mil e trezentas sacas de café. Fica difícil verificar até que ponto este dado corresponde à realidade. As descrições do trabalho no cais indicam um movimento ainda reduzido (92) e os "fura-greves" utilizados até aqui são em sua maioria trabalhadores da própria Docas vindos dos Outeirinhos, Itutinga e Jabaquara. Mas a empresa espera a chegada do Florianópolis, do Rio, com cento e sessenta novos "crumiros" (era o termo utilizado pelos operários da época para "fura-greves"). Em todo caso, os exportadores devem ter constatado a existência de algum embarque de café, uma vez que em reunião na Associação Comer -

---

(92) Às oito horas da manhã, quinhentas carroças carregadas de café postaram-se do armazém número dois ao número sete, esperando o embarque. Às quatro horas e trinta minutos da tarde, trezentas delas retornaram intocadas aos armazéns. Do armazém número um e ao número quatro descarregavam-se vapores com pouco pessoal. Neste trabalho eram largamente utilizados os guindastes, estivadores empregados pela Docas e marinheiros dos próprios navios. No número cinco consignava-se alguma mercadoria. No número sete o movimento estava paralisado. No número oito fazia-se o serviço do vapor Cavour. No número nove uma turma de vinte e cinco homens transportava trigo do Ocean Prince para os subterrâneos do Moinho Santista. Este navio estava atracado há vinte dias e não conseguia ser descarregado. No número dez, alguns trabalhadores terminavam a descarga do São Paulo. No número onze uma turma descarrega-

cial desfizeram o compromisso anterior de não comprar café. Os negócios, iniciados a partir das treze horas, foram diminutos. Ainda nesta reunião foram divulgados os resultados do último encontro dos representantes dos exportadores com o Presidente do Estado: "... o café cuja pauta foi paga até 23 do mez corrente, poderá ser embarcado até quinze dias depois, ficando o pagamento da sobretaxa de dois francos, relativa a esse café, para ser effectuada no dia do embarque".

Quanto à repressão, prossegue no padrão anterior. Dois grevistas presos são enviados a São Paulo e colocados à disposição do então Secretário da Justiça, Washington Luiz (93). O vice-cônsul português em Santos envia denúncias ao seu embaixador. A colônia espanhola na cidade também promove uma reunião. Quanto aos presos nos navios de guerra, telegrafa no Ministro da Marinha: "... os navios da nossa Marinha não eram xadrez de polícia ...". Os presos são transferidos para terra. A imprensa fala em soldados fazendo-se de operários, rapidamente detectados.

Os comentaristas da imprensa anti-Docas vão das cobranças ao governo federal e ao "Congresso Estadual", recém-aberto, até as exortações à Docas de que ceda. Mas só a imprensa defensora da Docas reconhece no inequívoco posiciona

---

(92) va carvão do Helmsdale. Fontes utilizadas: Avanti!, 2.112, 19/9/1908, e A Tribuna, 152, 19/9/1908.

(93) Os presos transferidos para São Paulo são Severino Antunha e Thiago Marques. Folha do Povo, 27, 20/9/1908, p. 2-3.

mento do governo seus receios com relação à greve: "... esse exemplo seria reproduzido em outras emprêsas ou companhias, a começar pela São Paulo Railway mais em evidência"(94).

11º e 12º dia: 19 e 20/9/1908 (sábado e domingo)

No sábado, dia 19/9, chegam "reforços" do Rio para a Docas. O Florianópolis desembarca cento e cinquenta e um trabalhadores "emprestados" pelo LLOYD Brasileiro. Foi o sinal. Com os trabalhos de construção do porto paralisados no Itutinga, assim como a descarga de vapores (para prejuízo de várias companhias de navegação), todos os homens e guindastes foram mobilizados para o transporte de café. Conseguiu-se então embarcar cinquenta e quatro mil e quinhentas e setenta e três sacas. Este "record" deve ter animado os exportadores, que solicitam ao Coronel Augusto Tavares, prefeito da cidade, permissão para o tráfego de carroças e embarque de café no domingo. No dia seguinte acabaram desistindo da idéia, mas a firma Holworthy Ellis & Comp. chega a embarcar duas mil sacas no vapor Itália, que entrou e saiu do porto no próprio domingo para Gênova e Nápoles. A Docas ofereceu dez mil réis por dia e mais comida aos trabalhadores do Rio (95). Mas, apesar do acúmulo de trabalho, foi servido pão duro e café sem açúcar aos

---

(94) A Tribuna, 152, 19/9/1908, "Enfim, há uma proposta", Sylvio de Lóres, p. 1.

(95) Aos seus próprios trabalhadores, pagava apenas cinco mil réis por dia.

"fura-greves", que negaram-se a consumi-lo.

Prosseguem todos os tipos de provocações policiais. Várias prisões arbitrárias e pelo menos dois desaparecidos: José Tavares Santiago e Arthur Finardi, estivador da Comp. Lamport e Holt. Alguns "súditos" portugueses protestam ao vice-cônsul por terem sido presos arbitrariamente. Mas os grevistas, seguros da inflexibilidade da Docas, permanecem tranquilos. Um deles envia uma carta (96) a Sylvio de Lóres, da Tribuna, colocando a real situação dos grevistas, impedidos pela repressão até mesmo de negociar uma solução ou divulgar sua posições. A resposta do comentarista é dirigida mais ao governo que aos operários: "... cumpre amparar essas massas enormes de necessitados, cercal-os de garantias e ao mesmo tempo, conter-lhes o ímpeto irrefreado ...". Todas as expectativas estão voltadas para a generalização da greve no dia seguinte. O Avanti! assegura que a greve incluirá todos os operários do ramo do café. A Tribuna fala em paralisação segura dos carroceiros, ensacadores e pedreiros.

13º dia: 21/9/1908 (segunda-feira)

A greve volta à primeira página dos jornais com a adesão dos carroceiros, estivadores, ensacadores de café e do pessoal que carrega café dos armazéns para as carroças. Além deles, aderiram os pedreiros e carpinteiros. Uma série de incidentes e nenhuma saca de café embarcada foi o sal-

---

(96) Ver Anexos , trechos da carta.



do da retomada de iniciativa por parte dos operários, nesta segunda-feira chuvosa. As ruas estavam desertas, os poucos passantes recolhiam-se logo a suas casas, e patrulhas de soldados, a pé e à cavalo, rompiam o silêncio. Mais reforços haviam sido enviados a Santos, somando cerca de oitocentas praças de infantaria e cavalaria (97). Mesmo assim, às oito horas da manhã já havia sido distribuído um boletim operário, esclarecendo os motivos da generalização da greve (98).

Os carroceiros foram os primeiros a aderir. O delegado de polícia intimou os donos de carroças a colocarem seus veículos nas ruas, para contestar a alegação da Docas de que teriam sido eles os causadores da greve. Com os carroceiros em greve, soldados à paisana os substituíram. Alguns carroceiros também teriam sido obrigados a guiar carroças sob escolta armada. Mas tampouco havia pessoal para carregar estas carroças, que passaram a circular vazias pela cidade, a partir das duas e meia da tarde. Um tiro perdido na traseira de uma delas desencadeou violenta repressão:

"... desde o largo Monte Alegre até o largo do Rosário foi um verdadeiro fecho. Os negociantes vizinhos ao local em que foi disparado o tiro sofreram horrores (...). Os botiquins eram evacuados a coices de armas, os presos, em grande número (...) eram levados aos empurrões e a rifladas (...) dizendo que tinham ordens de fazer fogo (...). Impossível descrever o que isso foi" (...) Mas pa

---

(97) Avanti!, 2.114, 22/9/1908, "Il grande sciopero di Santos", p. 2.

(98) Ver Anexo XVI.

ra attestal-o ahi está o hospital da Santa Casa para onde oito homens foram conduzidos a braço tal a natureza dos ferimentos recebi dos. Nenhum soldado ficou ferido (99)".

O prefeito, informado às dezesseis horas, retirou todos os bombeiros. Os presos foram todos enviados a São Paulo. Para completar as provocações, policiais disparam tiros contra o e difício da Tribuna, que telegrafou imediatamente ao Presiden te do Estado e a Washington Luiz. Os marinheiros, ao que pa- rece, não tomaram parte em nenhum dos incidentes.

A iniciativa operária de generalização da gre- ve chegou no momento exato. Com o movimento "restabelecido" no porto pelos "fura-greves" da Docas, comissários começam a pressionar as estradas de ferro para que estas retorem o trans porte de café para Santos (100). Um ofício colocando o problema é enviado por Antonio Fidelis, chefe do Tráfego da São Paulo Railway e é debatido em assembléia geral da Associação Comer-

---

( 99) A Tribuna, 154, 22/9/1908, "Grêve", p. 1.

(100) Por exemplo, anúncio publicado em A Tribuna, 154, 22/9/ 1908, na seção "Pelo Commercio e Indústria": "Communica mos:

(...)

- os srs. Frota, Irmão e C. (...) que, tendo a generali- dade do commercio de café pedido promovido a suspensão de embarques no interior, protestam em tempo contra si- milhante resolução lesiva aos seus direitos e interes- ses, avizando às directorias de estradas de ferro estar promptos a receber e pagar diariamente o café que lhes for consignado, sem a mínima interrupção no seu traba- lho commercial, a despeito da grêve que affecta as nego- ciações desta praça".

cial. Resolução tomada no final da reunião: a Associação Comercial sustenta o pedido de suspensão do transporte de café para a cidade. Com a manifestação da solidariedade iniciada pelos carroceiros, comenta-se uma possível adesão, no dia seguinte, dos condutores e cocheiros de bonde e dos operários do matadouro. Fala-se até em expansão do movimento grevista fora de Santos. Na Tribuna um articulista mais atirado constata que: "... já há uma corrente no seio do pequeno comércio para que as casas commerciaes se fechem, suspendendo-se os pagamentos, de sorte que, por uma crise violenta (...) o governo intervenha (...) (101)". Após pressões da colônia, seis operários espanhóis são soltos. No entanto, de concreto, até o momento, de fora da cidade, apenas cartas de apoio (102). Dentro de Santos uma dificuldade: os fundamentais operários da Inglesa não aderiram à greve.

Do Rio de Janeiro chegou o Júpiter com mais cinquenta "crumiros", imediatamente distribuídos em vários serviços, inclusive a descarga do próprio navio. O Garcia e o Alexandria, nacionais, ficaram ao largo. O comandante do Les Alpes, francês, ofereceu dez francos aos imigrantes que trazia para descarregarem o navio. Estes, espanhóis, informados da greve, recusaram-se. O vapor partiu sem descarregar um só volume, o que deixou para sua volta do sul. O pouco trabalho efetuado concentrou-se na descarga. Neste serviço, uma lingada de pesados volumes caiu sobre um trabalhador, ferindo

---

(101) Id. ibid., p. 2, "Basta!".

(102) Id. ibid., p. 1. Neste dia, a Liga Operária de Campinas envia uma carta de apoio.

o gravemente. Este tipo de acidente de trabalho era atribuído à "pouca prática" destes trabalhadores. Denúncias sobre a má alimentação que lhes é servida circulam na imprensa. Esta não deixa de estampar, ao mesmo tempo, com destaque, anúncios da Docas convocando para receberem seus salários, do mes de agosto, os trabalhadores "da secção de tráfego, que desde o dia 9 não comparecem ao serviço".

14º dia: 22/9/1908 (terça-feira)

Os incidentes do dia anterior tiveram repercussões: faleceu um dos feridos da véspera, o barbeiro Manoel Rodrigues. A violência policial chegou a atingir os "grandes" da terra. Há protestos porque o cônsul Bormann foi ameaçado por um praça com uma arma. Outro soldado, embriagado, teria experimentado sua "mauser" na parede da casa do dr. Melchert. Várias cartas são dirigidas a Bias Bueno ou publicadas na imprensa (103). Reclama-se que o cônsul espanhol processe o go-

---

(103) A Tribuna, 155, 23/9/1908. Na seção "Queixas e Reclamações", um certo João Rocha publica uma carta nos seguintes termos:

"(...) Tendo sido chamado à polícia por causa dos últimos acontecimentos desta cidade, declaro-vos, e peço-vos fazer público que nada tenho com a greve. Sou proprietário de carroças e, como tal, não pertença a nenhuma sociedade operária, cujos estatutos não permitem que os proprietários de qualquer espécie a ellas pertençam (...)"

verno pela prisão de seus compatriotas, a exemplo do português (104). Mas nada disso impediu a chegada de mais cento e vinte praças de São Paulo pelo trem das doze e trinta e três. Alguns soldados ficaram na própria estação, guardando vagões já cheios de mercadorias; outros engrossaram as patrulhas. Foram realizadas várias prisões, e além destas, "... muitas outras que por conveniência policial não foram registradas (105)". Novos incidentes e correrias, desta vez na travessa São Leopoldo, resultam em vários feridos, inclusive dois policiais (106). Uma carta de operários que estiveram nos calabouços dos navios de guerra registra o tratamento correto que receberam.

E a parede continua se ampliando. Foi muito difícil para os santistas obterem pão e carne neste dia. São com pressões sobre os trabalhadores é que se abateram alguns animais no matadouro. A carne foi conduzida até a cidade sob escolta de vinte e um soldados. O mesmo aconteceu nas padarias, em que se alastrava o movimento de solidariedade desde a véspera. O serviço de limpeza pública também estava paralisado:

---

(104) A família do militante espanhol Severino Antunha, preso e desaparecido, depois de procurá-lo com Bias Bueno, vai a São Paulo. Washington Luiz remete-a a Santos novamente. Há várias testemunhas de que ele "nada tinha com a grêve". É requerido "habeas corpus"; a família dirige-se ao cônsul espanhol e ao Avanti!. Este faz violenta denúncia. Avanti!, 2.115 , 23/9/1908, p. 2.

(105) A Tribuna, 154, 22/9/1908, p. 2.

(106) Avanti!, 2.115, 23/9/1908, p. 2, "Cronaca".

umas poucas carroças, a custo, coletavam parte do lixo. Quanto às categorias que aderiram na véspera, todas elas mantêm o movimento (107). À noite, em São Paulo, na sede da Federação Operária, realiza-se uma agitada reunião que finalmente decide greve geral, em solidariedade aos operários de Santos(108). A situação na capital era difícil. Após as deportações do ano anterior, o movimento operário estava bastante debilitado. Os socialistas defenderam a posição de restringir o apoio ao lado material, convocando todos os operários a doarem um dia de salário por semana para a sustentação da greve santista, mas foram voto vencido na reunião. Quanto aos grevistas, os operários do tráfego da Docas não caíram na armadilha de ir buscar seus salários, mantendo a atitude firme, mas prudente, que lhes havia grangeado a simpatia de toda a cidade.

De seu lado, os exportadores não apresentam tanta unidade assim. O advogado Álvaro Guimarães aparece como porta-voz da ala mais propensa à manutenção da greve. Nesta terça-feira envia ofício à Associação Comercial discordando dos termos com que a diretoria desta dirigiu-se à Docas. Não é verdade que

---

(107) A Tribuna, já citada, p. 1. Os carroceiros declaram não voltar ao trabalho até a obtenção das oito horas: "(...) apenas três carroças, pertencentes ao sr. José Novita circularam pela cidade do dia de ontem. Mesmo assim, com o cartaz: "Vai carregar milho e alfafa para os animaes"

(108) Ver o debate em Avanti!, já citado, p. 1, "Sciopero generale" e ainda "Il grande sciopero di Santos", p. 2. Ver ainda o boletim convocando a greve geral, Anexo XXXVIII.

"... os exportadores (...) desistiram do embarque de café no domingo, 20 do corrente, porque no sabbado o embarque havia sido feito com 'maior regularidade e presteza'. Não é possível que os exportadores (...) reconheçam a regularidade de um serviço, cuja notória desorganização determinou a assignatura unânime de um protesto judicial (...). Demais não pode o signatário desta conformar-se com a expedição de tal officio sem que os exportadores fossem directamente consultados (...)"

Mas sem "consulta direta" é enviado um novo e importante officio, ainda nesta terça-feira. A directoria da Associação Commercial libera a São Paulo Railway de seu compromisso de suspender o transporte de café para Santos (109). É difícil acreditar que, num momento tão conturbado, a visita de Ewbank de Câmara, engenheiro-fiscal do governo federal junto a Cia. Docas pertencente ao Ministério da Viação fosse a "negócio particular", como afirma A Tribuna (110). Por enquanto, o trabalho no porto mantém-se restrito à carga e descarga de vapores, sem tocar em café. Barcos como o Amazon (já de volta do sul), Araguaia, Sírio e Virgínia conseguem descarregar e carregar bagagens, mas levando nisso até altas horas da noite e utilizan-

---

(109) A Tribuna, já citada, p. 1. "Grêve" - A Associação Commercial declara ... "não desejar que a São Paulo Railway incorra em responsabilidade para com terceiros, sustentando o pedido dessa Associação (...). A directoria toma a liberdade de fazer esta declaração em virtude da reclamação dos srs. N. Oliveira e C. e Irmãos Sampaio, de São Paulo".

(110) Id. *ibid.*, 22/9/1908.

do inclusive suas tripulações.

Pela imprensa paulistana foi aventada a hipótese de baratear o frete da Central, desviando-se o fluxo de café para o porto do Rio, para solucionar a crise santista. É fácil imaginar a grita contra tal proposta na imprensa santista.

15º e 16º dia: 23 e 24/9/1908 (quarta e quinta-feira)

No seu 15º dia de greve, a parede continua se ampliando. Adere o pessoal dos bondes, aproveitando para exigir da City melhores salários. Às quatro e meia da manhã, apresentaram-se os condutores nos locais de saída dos bondes, dizendo que não trabalhariam. A polícia intervém violentamente para obrigar condutores e cocheiros ao trabalho. Um deles Manoel Ferreira, tenta fugir e é baleado pelas costas. Alguns bondes correram irregularmente com praças de polícia "acompanhando" os condutores. Um deles, ao passar pela Avenida Ana Costa, foi apedrejado por populares e/ou grevistas. Na rua Braz Cubas, estes tentaram arrancar trilhos, ocorrendo prisões em massa. Nas cocheiras de Vila Matias foram presos vários grevistas que tentavam impedir a saída de um bonde. Nos distúrbios de rua ficaram feridos ainda um policial, um operário e um soldado da Força Pública. Por fim, todos os bondes foram paralisados. Até a correspondência deixou de ser distribuída a domicílio e o agente do correio requisitou um carro dos Bombeiros para levá-la da estação à agência. O delegado distribuiu um boletim proibindo qualquer tipo de ajuntamento



(ver Anexo XVIII).

Com a ampliação do movimento, que ultrapassa os limites da cidade, são tomadas novas medidas repressivas. É suspensa a publicação de A Tribuna, que fica proibida até mesmo de lançar o boletim explicando a situação. O jornal já tinha sido ameaçado várias vezes, por sua cobertura "simpática" à greve. Desta vez o delegado Bias Bueno deixou claro ao diretor do jornal de que este seria responsabilizado "pelo que aqui houvesse". Washington Luiz, recém-chegado a Santos para chefiar pessoalmente a repressão, confirmou e acrescentou que o seriam todos os que "não estivessem nesta situação ao lado do governo". O jornal foi obrigado a fechar para não modificar sua linha editorial. Só retoma sua publicação quatro dias mais tarde, com a garantia do Presidente do Estado. Continuam as prisões em massa, violências de rua, invasões de domicílios, com o aval de Washington Luiz. Este, segundo o Avanti! (111), era a favor de maior violência, mas foi dissuadido por colaboradores. O Fanfulla, de São Paulo, denuncia mais um desaparecimento de preso. Foi apresentado pedido de "habeas corpus" ao juiz da terceira sessão penal a favor de Domingos Alves, preso em Santos e transferido para São Paulo, onde seu nome não consta dos registros de prisões. Assim, o "habeas corpus" é indeferido (112). O Diário de Santos noticia que a sentinela postada em frente à Recebedoria de Rendas teria sido alvejada às vinte e três horas por um grevista, preso em

---

(111) Avanti!, 2.116, 24/9/1908.

(112) Id. ibid., 2.116, 24/9/1908, reproduz as denúncias do Fanfulla.

flagrante. Os ânimos estavam bastante alterados na cidade, mas é difícil aceitar a veracidade de uma informação divulgada por um jornal que funciona protegido por escolta policial, devido à cobertura que faz da greve.

Aderem à greve, ainda nestes dias, os trabalhadores do matadouro e a maior parte das padarias permanece fechada. Em São Paulo, declarada a greve geral, no dia 23, pintores, pedreiros e canteiros, enfim, o ramo da construção civil e os trabalhadores em madeira, dois tradicionais redutos anarco-sindicalistas, conseguem parar maciçamente. Além destes, fazem greve os chapeleiros da Casa José Basisio, os trabalhadores em veículos das empresas Campos & Irmão, Rodovalho, Francesco Valleggiate, Oscar, Arturo Moliari; os gráficos da Tipographia del Frate; alguns transportadores de tijolos e os operários de fábrica de massas Linguanoto. Foram presos por distribuírem manifestos dois jovens, no Largo Riachuelo, com a chegada de um piquete de infantaria e outro de cavalaria. Foi invadida a sede da F.O.S.P., por quinze soldados e cinco delegados; tudo foi revistado; todos que lá estavam, cerca de vinte pessoas (inclusive Pilade Grassini), foram presos. Quatro policiais dirigiram-se ao Avanti! e levaram presos o redator-chefe Achille Perseguiti e o cronista Aurelio Coli. Este jornal, de tendência socialista, havia desaconselhado a greve geral, durante as reuniões preparatórias, defendendo o envio de apoio material aos grevistas. A repressão, porém, tratou igualmente todas as tendências operárias.

No dia 24, após estes fatos, a agitação redobra. É distribuído um boletim (ver Anexo XVII), e vários grevistas dirigem-se ao centro da cidade, onde a polícia "evita

aglomerações". O Avanti! (113) publica os nomes de alguns presos: Guglielmo Todaro, José Lima, Giuseppe Cavichioli, Antonio Compagno, registrando que haviam "muitos outros"; faz denúncias veementes, e cobra da imprensa italiana e do cônsul uma tomada de posição.

No porto, o movimento é pequeno, com vapores atracados desde o dia 20. Foram carregados dezesseis mil, cento e cinquenta e nove volumes, descarregados vinte e três mil, quatrocentos e doze, além de quatrocentos e dezoito toneladas de carvão. O embarque de café, feito no Italian Prince, foi de apenas setecentos e cinquenta sacas de café (114).

17º dia: 25/9/1908 (sexta-feira)

A única informação que temos a respeito dos acontecimentos do dia é a de um tiroteio na Vila Mathias. Tudo começou quando soldados encontraram condutores de bondes e cocheiros parados junto à estação. A polícia bateu, atirou, invadiu uma loja, prendeu o negociante, alegando que de lá haviam partido tiros contra a polícia. Foram baleados João do Espírito, Antonio, Manoel e Guilhermino Reis. Este último morreu em consequência dos ferimentos recebidos.

Os condutores mantiveram a greve até a tarde do dia 25. Voltaram ao trabalho, após a aceitação das seguintes condições: pagamento de seiscentos réis por hora e que as

---

(113) Id. ibid., 2.117, 25/9/1908, p. 1.

(114) Diário de Santos, 24/9/1908.

multas por falta no serviço (que anteriormente revertiam em favor da Companhia) fossem recolhidas a uma caixa especial para assistir à classe em caso de desastre ou doença.

Em São Paulo, até a reacionária La Tribuna Italiana ataca os excessos da repressão e de Washington Luiz. Enquanto isto, a Comissão Executiva da F.O.S.P. continua reunindo-se secretamente. No Rio de Janeiro é realizado um comício de solidariedade no Largo São Francisco. Usaram da palavra conhecidos militantes operários: João Arzua, Magrassi, Mota Assumpção, Candido da Costa e José Romero.

18º e 19º dia: 26 e 27/9/1908 (sábado e domingo)

No dia 26/9, o Avanti! registra uma carta, no Fanfulla, de um certo Leonardo Vallardi, que dá dez mil réis aos grevistas, propondo-se a repetir a soma a cada dez dias. O Avanti! defende este tipo de apoio. Neste dia, os redatores do Avanti! e os presos durante a invasão da F.O.S.P. deveriam ter seus "habeas corpus" julgados. Mas isso não chega a ocorrer, porque são soltos (115). Ainda no sábado, a polícia abandona a sede da F.O.S.P.; os operários resolvem retomá-la no dia seguinte. Uma reunião realizada na própria sede, às quatorze horas do dia 27, encerra a greve geral de solidariedade em São Paulo. No Rio, é realizado um segundo comício, no qual é deliberado o envio de um representante a Santos para trazer notícias da greve.

---

(115) Folha do Povo, 28, 24/9/1908, p. 2.

Neste domingo, 27/9, Tito Brasil viaja para ter uma audiência com o Presidente do Estado, que transmite para Washington Luiz instruções de reabertura de A Tribuna, garantindo sua posição a respeito da greve. Albuquerque Lins também recebe em audiência uma comissão composta por Azevedo Júnior, pela Câmara Municipal, e por Joaquim Miguel Siqueira e Eduardo Broad, pela diretoria da Associação Comercial, prometendo colaborar para dar uma solução à greve. Esta promessa foi considerada um avanço, uma vez que anteriormente Álvaro Guimarães, José Maria Whitacker e o sr. Gray haviam conversado com o Ministro da Viação, Miguel Calmon, sem nada obter.

20º dia: 28/9/1908 (segunda-feira)

A retomada operária que se dá com a generalização da greve tem como resposta uma nova ofensiva da repressão, que chega, no seu auge, a fechar um jornal como A Tribuna, que se caracterizou durante toda a greve pela defesa dos interesses dos exportadores de Santos. O aval do governo estadual ao retorno do diário santista é seguido por outra iniciativa de Albuquerque Lins, já no 20º dia da greve, esta visando a reabertura das negociações entre a Docas e os operários: trata-se de um telegrama dirigido à Associação Comercial (116) colocando o governo federal como garantia de que a Docas pagaria um salário "equitativo" e "por hora". Imediatamente são encar

---

(116) Telegrama no mesmo sentido foi enviado a Azevedo Júnior da Câmara Municipal. A Tribuna, 156, 29/9/1908, p. 2.

regados Inglez de Souza de ouvir a Docas e Tito Brasil de ouvir os operários. Reunidos mais tarde para traçar as bases do acordo, são informados de que Ozório de Almeida, da Docas, concorda com uma pequena melhora no salário dos operários. Parece que a tática utilizada pelos negociadores era obter que o salário fosse pago por hora e ligeiramente aumentado, e então caminhar para que pelas oito horas de trabalho fossem pagos os cinco mil réis antes correspondentes às dez horas. Do lado operário, desde o início da greve havia receptividade, mas nada chega a ser definido ainda.

Ao mesmo tempo em que correm estas gestões, mantêm-se a situação anterior na cidade. Continuam as arbitrariedades policiais. Há várias prisões: invade-se uma resistência, prendendo-se todos os inquilinos, cerca de quatorze; dinheiro e objetos dos moradores são subtraídos. O Real Centro Português e a União Operária nomeiam advogados para defender os seus sócios que foram presos. Cinco populares são feridos pela polícia, e dois deles vêm a falecer. Também Manoel Ferreira, baleado pela polícia dias atrás, morre na Santa Casa. A Liga Operária de Campinas envia um protesto contra as violências policiais e da solidariedade aos grevistas; aprova também que, a cada quinze dias, um dia de trabalho de cada um de seus sócios seja enviado a Santos (117). O boletim distribuído pelos operários (ver Anexo XIX), pela manhã, parece ainda desconhecer as negociações e explicita:

"(...) não se trata de dividir o trabalho por

---

(117) Folha do Povo, 28, 29/9/1908, p.2.

horas, para considerar o que foi feito depois das oito horas. Como extraordinário não! Pois neste caso desapareceria o fito principal que é dar trabalho a todos. O que se exige é que se cedam as oito horas com o ordenado existente e se houver muito serviço, ponha-se mais pessoal".

A Docas continua tentando restabelecer o movimento do porto. No cais havia vinte e três navios ancorados à espera de café, ou sendo descarregados lentamente. Ao largo, outros treze barcos esperam sua vez de atracar. Destes trinta e seis navios, doze estavam sem guardas a bordo, por falta de pessoal. Chegam à cidade dois "carretões-automóveis" que podem carregar de vinte e cinco a trinta sacas (o menor), a setenta e cinco a oitenta (o maior): uma inovação, feita para burlar a greve dos carroceiros. Os "crumiros" do Rio reclamam da comida e exigem seus salários. A Docas vinha pagando estes trabalhadores "aos poucos", para evitar que voltassem ao Rio. Houve também um incidente: Antônio Soares de Abreu foi morto em frente ao armazém número sete, onde estava trabalhando e "furando" greve (118).

21º dia: 29/9/1908 (terça-feira)

Reaparece A Tribuna, reafirmando o "jornalismo independente", explicando as razões de sua suspensão, recapitulando os fatos da greve e ... elogiando o governo estadual (!) por garantir sua reabertura e por "deixar o silêncio", in

---

(118) Id. *ibid.*, p. 3.

tervindo nas negociações da greve. "Enfim a situação se desanuviava esperando que se chegará a um accordo" (119), acrescenta um comentarista do jornal. Mas imaginava ele que no mesmo dia chegaria o seguinte telegrama de Gaffrée: "Companhia aceita pagamento serviço hora, estudará sua applicação imediata base preço actual sendo café pago sacca". Isto implicava que o dia de trabalho de oito horas seria pago a quatro mil réis, mil réis a menos do que o que já se ganhava (120). Foi o suficiente para o rompimento das negociações. A Associação Commercial reunida em assembléia faz um protesto contra a Docas, que é enviado aos presidentes da República e do Estado, e ao engenheiro-fiscal junto à Docas, além de publicado pela imprensa. A decepção geral estampou-se na Tribuna do dia seguinte e no Correio da Manhã do Rio de Janeiro. A abordagem dos dois jornais difere apenas no fato de que este último deposita esperanças na existência de algumas discrepâncias entre a Docas e o governo federal (121). A Tribuna limita-se a lembrar que o

---

(119) A Tribuna, 156, 29/9/1908, p. 1.

(120) A Tribuna, 158, 1/10/1908, p. 1. "Capricho injustificável". Neste artigo Sylvio de Lóres sugere que os operários ... "convinham no pagamento do salário a razão de seiscentos réis por hora, ou seja (...) apenas o aumento de cem réis por hora (...). A Docas não quiz corresponder a essa franca aproximação (...)"

(121) Correio da Manhã citado por A Tribuna, 157, 30/10/1908, p. 1. "Vê-se (...) que o accordo não fracassou - mas foi apenas suspenso. A directoria quiz (...) tentar (...) obter do governo federal que empregasse contra os paredistas de Santos a força da União (...): A empresa da Docas já não confia no auxílio que tão tristemente



governo federal colocara-se como garantia do acordo (122). Além disso, desmente o Jornal do Commercio no Rio, que atribui aos grevistas o corte do encanamento de água da cidade e o as salto ao alojamento dos trabalhadores da Docas, reivindicando "mais energia" da repressão (123).

O movimento no porto ainda foi pequeno. Alguns proprietários de carroças levaram, eles próprios, algumas sacas de café para o porto. Os "carretões-automóveis" foram utilizados. A repressão continua com Washington Luiz pessoalmente no comando. Ocorreram várias prisões, inclusive as de: Pau

---

(121) lhe prestou a policia paulista (...) e acha que o governo da União precisa por um termo aquilo.

(...) a companhia continua a ver nelle o governo que a tem obrigado a cumprir o seu contrato (...). É claro (... ..) que se a empresa tivesse na mão o governo não viria a recorrer a imprensa de sua sympathia para reclamar a intervenção do governo (...) censurar-lhe indirectamente a frouxidão das medidas.

(...) A Companhia Docas terá de entrar no único caminho prático e benéfico, que é o da acceitação de um accordo razoável (...)"

(122) A Tribuna, 157, 30/10/1908, p. 1. "(...) Como pode agora explicar sua attitude (...) declarado que o governo federal era garantidor de um salário equitativo?

(...) A situação nossa agora modificou-se: o governo intervindo "amistosamente" para se chegar a um accordo (...).

O governo tem a obrigação de agir agora, não prendendo injustamente pobres trabalhadores, mas (...) coagindo a Docas a normalisar a nossa praça (...)"

(123) Gaffrée era um dos maiores acionistas do Jornal do Comercio e da Imprensa, do Rio de Janeiro. Outro de seus porta-vozes era a Gazeta de Notícias, da mesma cidade.

lo Martins, Justino Ferreira Gomes, Virgílio Ramos e Pedro Tavares, noticiadas na imprensa. Os empregados do vice-cônsul português agradecem, num pequeno anúncio, o esforço deste último para libertá-los da prisão.

22º dia: 30/9/1908 (quarta-feira)

A greve, nesta fase, inicia seu declínio. Os condutores de bonde, que haviam voltado ao trabalho no dia 25, conseguindo, entre outros pontos, pagamento por hora, voltam a dirigir-se ao engenheiro-chefe da Companhia City, pedindo que seu aumento seja "equitativo" (124). Neste 22º dia da greve chega a Santos a notícia do acordo assinado entre os trapicheiros do Rio e seus patrões, pondo fim a esta greve que havia sido iniciada em solidariedade à de Santos, e exigindo aumento de salários (ver Anexo XXII). Em São Paulo, a greve "geral" de solidariedade é suspensa, restringindo-se o apoio aos grevistas de Santos ao lado material. A repressão continua bastante severa. Há várias prisões, especialmente entre os carroceiros. A Tribuna condena a atuação de Washington Luiz.

Pressionada pelas firmas exportadoras, a Docas novamente concentra todos os seus esforços no embarque do café, que declara ter atingido trinta mil e oitocentos e ses-

---

(124) Há uma referência aqui à linguagem usada pelo governo ao mediar as negociações entre a Docas e seus operários. Supomos que o que se reclama é que o aumento de salário por hora, caminhe na direção de um dia de oito horas ser pago nos mesmos termos que um dia no horário antigo.

senta e três sacas. Para tanto, restringiu as descargas aos vapores de mala, utilizou largamente seus guindastes, e "pessoal de importante casa exportadora" (125). Mas mesmo a chegada de café pela São Paulo Railway não está normalizada. Com o fim do mês, publica-se o rendimento da Alfândega, bem prejudicado pela greve. Segundo A Tribuna, este foi de "dois mil setecentos e tantos contos de réis, quando a arrecadação feita até dia 9, em que foi declarada a greve, era de mil e quinhentos contos".

Azevedo Júnior, da Câmara Municipal, faz discurso refutando a acusação (126) de que este órgão não tivesse se movimentado em função da greve. O "Centro dos Varejistas" envia ofício cumprimentando a Associação Comercial por sua atuação neste sentido. O "prato do dia" dos comentários na Rua Quinze são os boatos não confirmados de que o governo do Estado teria aproveitado a greve para especular com o café que possui na Europa.

23º dia: 1/10/1908 (quinta-feira)

Voltam ao trabalho carroceiros, ensacadores, carregadores de café em armazéns, e estivadores. No seu boletim (ver Anexo XXIV), afirmam circunscrever a greve ao pes-

---

(125) A Tribuna, 158, 1/10/1908, p. 1, "Grêve".

(126) O acusador seria o ... "jornal do sr. Pedro Passalacqua", A Cidade de Santos ...". Atas da Câmara Municipal de Santos, 33.<sup>al</sup> Sessão Ordinária, 30/9/1908.

soal do Tráfego para desmascarar as afirmações da Docas (e de "sua" imprensa) de que o seu serviço estava normalizado e de que a greve seria "artificial", "alimentada pelos exportadores e/ou pelos donos de carroça". O boletim acrescenta que a greve seria retomada logo que ficasse patente a mentira da Docas. Decisão arriscada, sem dúvida, num momento de desgaste dos grevistas do Tráfego, isolá-los assim, concentrando todas as pressões sobre uma única categoria (127). Depois desta, uma outra medida contribui muito para tornar difícil a situação destes grevistas. Trata-se da normalização do movimento do café na São Paulo Railway, que suspende o recebimento de mercadorias para Santos, só despachando café, diretamente para a Docas. Avisa também que do dia seguinte em diante volta a cobrar armazenagem. Assim, no dia 1/10, quarenta mil sacas de café são retiradas pelas carroças dos armazéns da Inglesa.

Se o objetivo era desmascarar a pretensa normalidade do serviço da Docas, foi alcançado. Cento e cinquenta e três carroças, com três mil e sessenta sacas de café, ficaram encostadas no cais. Outras "cento e tantas" (...) "voltaram a descarregar o café em armazéns". No Cavour, que desde o início da greve estava pronto para receber café, foram embarcadas apenas mil e quatrocentas e setenta e nove sacas. Outros

---

(127) O problema da estratégia de ampliação ou restrição de uma greve pode ser bastante complicado. Ampliar a área de uma provável derrota, como era o caso, poderia debilitar por muito tempo o movimento como um todo. Há uma discussão muito interessante sobre o tema em DAUNTON, M. J., "Interunion relations on the waterfront - Cardiff, 1888-1914", Journal of Transport History.

tiveram ainda menos sorte, recebendo um deles mil sacas, e outro quatrocentas e oitenta. O Maasland, desde o dia 11 fundeado ao largo, à espera de café, ainda não pode atracar. O mesmo ocorreu com outros oito vapores. O Ré Umberto e o Francesca, não conseguindo descarregar por falta de pessoal, seguiram para o Rio. Seus agentes, D. Fiotirta & Cia., lavraram protesto judicial contra a Docas, acionando-a por perdas e danos. O superintendente da Companhia, procurado por oficiais da justiça, não foi encontrado. A Docas teve problemas com pessoal: apesar de utilizar também trabalhadores estrangeiros (japoneses e turcos), viu setenta dos "crumiros" cariocas voltarem ao Rio pelo vapor Saturno. Tentou obrigar seus trabalhadores do aterro e substituirem os do Tráfego, mas estes recusaram-se, mesmo sob pena de perderem o emprego; em carta dirigida à imprensa, pediram o pagamento do mês de agosto. Em reunião fechada na Associação Comercial é escolhida uma comissão para verificar detalhadamente a situação no porto e constatar a insuficiência do serviço (128).

Outro "constatador" chega ao porto: o deputado federal Carlos Garcia visita Santos e promete falar do assunto na Câmara. Até aqui, nem no Congresso Estadual, nem na Câmara Federal, e nem mesmo nos diretórios dos dois partidos que disputam os votos locais, nenhuma vez foi tocado o assunto "greve de Santos". Não se pode dizer o mesmo da imprensa: Martim Francisco lança várias denúncias pelo O Comércio de

---

(128) Os membros da comissão: Azevedo Júnior, vice-presidente da Câmara Municipal; Joaquim Fernandes da Silva, inspetor da Alfândega; Júlio Torres Rangel, 1º Juiz de Paz; e Dr. Oliveira Borges, engenheiro fiscal do governo.

São Paulo e A Tribuna (129). Porque continuam as prisões arbitrárias, não registradas, o desrespeito ao "habeas corpus". Antonio Finarti, doente, sem tomar parte na greve, foi preso por ser orador de associação operária; Eladio Cezar Antunhe, chegando de São Paulo, onde fora tratar da soltura do irmão, é preso. É publicada pela imprensa também uma carta de soldados vindos de fora, reclamando das péssimas condições de alojamento, comida, e do "papel de cossacos" (ver Anexo XXVI).

24º dia: 2/10/1908 (sexta-feira)

Nova ofensiva da Docas nesta sexta-feira, utilizando todos os meios para furar a greve do Tráfego. Logo pela manhã chegam cinquenta novos "crumiros" pelo Orion. Todos os homens disponíveis são empregados no embarque de café: trabalhadores da construção do porto, do Itutinga e do Jabaquara, os "recém-chegados" do Rio, "desocupados" recrutados à força pelas ruas, e até grande número de trabalhadores da São Paulo Railway (dos armazéns alfandegados). A descarga (130) e o despacho de mercadorias para São Paulo ficaram paralisados.

---

(129) Ver por exemplo O Comercio de São Paulo, 28/9/1908, "Exmas. Senhoras" e A Tribuna, 2/10/1908, "Para Frente, Para Traz!".

(130) Chega a haver um indidente. O vapor Byron começou a ser descarregado, porém um feitor da Docas ordenou a transferência do pessoal para o serviço do café, chegando a ameaçar com o revólver o superintendente da Companhia Lamport & Holt. Id. *ibid.*

mas a Docas informa no final do dia ter embarcado oitenta e duas mil e duzentas e quarenta e duas sacas de café. Os grevistas, em seu boletim, colocam dúvidas com relação a este número (ver Anexo XXVIII). O fato é que, apesar de todo o esforço, duzentas e sessenta e duas carroças ficaram sem descarregar (131). O trabalho no porto continua sob a "boca das máuser (...). E o polvo diz que os operários que quizerem fugir serão atirados!". Além disso, entre os "crumiros" há constantes reclamações sobre a "péssima e suja alimentação" que "... vem dos Outeirinhos num rebocador (...). É transportada em latas nauseabundas (...)". Os soldados vindos de São Paulo também reclamam da comida péssima, pela qual "... estão descontando 1\$150 réis" e "dos castigos recebidos quando não cumprem ordens". Porém as prisões continuam, tendendo-se agora aos "suspeitos de grevistas".

Aparece na Tribuna um largo comentário sobre a "intriga inepta" do Jornal do Commercio, do Rio, querendo responsabilizar os exportadores pela greve: "... é querer dar como cauza eficiente do mal aquelle que tem o maior interesse em evital-o (132).

São neste dia ficam normalizados os serviços e horários de bondes, com a vigência da nova tabela.

---

(131) Note-se que as carroças não se limitaram a carregar café para o porto, tendo realizado seu serviço normal, inclusive retirando mais de sessenta mil sacas de café da estrada de ferro. A Tribuna, 160, 3/10/1908, "Grêve", p. 1.

(132) Id. ibid.

25º e 26º dia: 3/10/1908 e 4/10/1908 (sábado e domingo)

Respondendo às denúncias dos soldados, descontentes com a sua situação em Santos, os operários os convocam a deixarem fugir os "crumiros" da Docas (ver Anexo XXIX), cuja situação é precária. Presos nos "domínios" da empresa, imundos, mal alimentados, submetidos a excesso de trabalho, "... se não morrem no percurso da prancha (...) a todo momento param (...) olhos em alvo (...) maquinais até o idiotismo", observa um passageiro do Orion (133). Porém, a rotina da repressão continua; neste 26º dia são divulgadas as prisões arbitrárias de Fortunato Cirimel, Eduardo Ferreira Sobrinho e Saturnino Fernandes.

A Docas continua concentrando todas as suas forças no embarque de café, quase paralisando os demais serviços (134), preocupada em declarar a cada dia uma soma que denote um "movimento normal". E consegue isto novamente neste sábado: 78.411 sacas. Para tanto, continua a contar com os trabalhadores "emprestados" pela São Paulo Railway. Além disso, são enviados de São Paulo vagões com as lingadas de café já prontas, que são içadas por guindastes diretamente para os navios. Assim, finalmente, a-

---

(133) A Tribuna, 161, 4/10/1908, p. 1.

(134) Segundo A Tribuna, idem anterior, o Cap. Verde, "paquete mala", chegou a Santos dia 16/9, com partida marcada para 23/9, e até então (4/10) continuava atracado em frente ao armazém número 2, com mais duzentas toneladas a serem descarregadas. Como este, na mesma situação se encontravam o Santa Cruz, São Paulo, Gunther e Desterro.



pôs mais de um mês de estadia, o Foxley pode partir, com cento e duas mil sacas de café, para Hamburgo. O Byron, o Rijland e o Italia partiram também, mas sem levar o café que tinham engajado. O descontentamento dos exportadores aparece na sessão realizada na Associação Comercial, onde lavra-se mais um protesto contra a Docas, desta vez elaborado por Jacob Guyer, sócio-gerente da firma Barbosa e Companhia. Este órgão expressa seu repúdio às notícias da imprensa carioca pró-Docas de que estava liderando a greve.

A Tribuna acusa de omissão o engenheiro-fiscal do governo federal junto à Docas, ausente no momento. Publica também uma carta em que um "operário preso" dá uma idéia das relações entre a Docas e os engenheiros do governo, responsáveis por fiscalizá-la (ver Anexo XXX).

27º dia: 5/10/1908 (segunda-feira)

Esta segunda-feira assiste à volta dos operários ao trabalho. Bem cedo, é distribuído um boletim que propõe aceitar "a garantia do governo federal" de que seria estudada pela Docas uma remuneração "equitativa" (ver Anexo XXXI). Tito Brasil entra em contato com Ozorio de Almeida, que aceita readmitir todos os operários em greve, com a diária anterior: Rs. 5\$000. Quando não houver café, trabalharão em outro serviço, recebendo quinhentos réis por hora. O representante da Docas promete ainda que, assim que o serviço for "normalizado", irá ao Rio "estudar" o salário "equitativo". Tito Brasil esteve também com Bias Bueno, de quem solicitou a soltura

dos presos. Foi atendido em parte; os presos processados ficaram ainda na cadeia.

A Tribuna enfatiza que não houve "capitulação". Traz também críticas à inflexibilidade da Docas e à posição do governo ao apoiá-la com desproporcional repressão. Cobra deste sua postura de mediador e "garantidor" de um salário "equitativo". Denuncia arbitrariedades policiais, como a prisão de um empreiteiro que "nada teve com a greve", somente porque havia sido sócio, há três anos, da F.O.L.S.; ou a de Vittorio Nassareno, por uma discussão, num botequim, com o irmão do administrador-geral do Tráfego da Docas. Este foi espancado, colocado em solitária, e para sair pagou 38\$000 réis de multa por "portar arma", que não trazia.

### A Difícil Volta

Depois de tantos dias de greve, só pouco a pouco a cidade retoma sua vida cotidiana. Logo no dia 6, os "crumiros" são liberados e embarcam no Gram Pará, do Lloyd Brasileiro, de volta ao Rio. Satisfeitos, logo que se viram a bordo, começaram a soltar foguetes e dar tiros para o ar. Entre o vapor e a terra passava o rebocador Paula Pires, da Docas, conduzindo operários de várias seções da Companhia para o barracão-dormitório. Um destes tiros atingiu acidentalmente o trabalhador José Domingues, que apesar de socorrido, faleceu no dia seguinte no Hospital da Beneficência Portuguesa.

Houve ainda tumultos a bordo do Gram Pará, quando os "crumiros" receberam apenas 20\$000 do que lhes era devi

do. Acalmaram-se quando o capataz Mursa prometeu o dinheiro completo assim que desembarcassem. Neste mesmo dia, o comércio varejista oficia a Câmara Municipal pedindo adiamento do prazo para pagamento dos impostos. Argumenta que seus fregueses sendo operários, suas dificuldades tinham sido enormes, com a greve. Seu pedido é indeferido.

No dia 7, os navios de guerra permanecem ainda ancorados, embora suas tripulações já não "guarneçam" as instalações da Docas; em troca, soldados da Força Pública os substituem: só zarparam dia 8. Enquanto isto, nas cadeias de São Paulo ainda amargam grevistas de Santos. Nos artigos de A Tribuna permanece o assunto greve: críticas à atuação da polícia, à corrupção nas cadeias (135), às arbitrariedades de Washington Luiz (136), à cobertura dada à greve pelo Diário e

---

(135) A Tribuna, 167, 11/10/1908: "(...) o período da greve foi o período de ouro da gente do casarão da praça dos Andradas (...). As carceragens avultavam (...). As multas eram applicadas mesmo sem as cerimônias dos autos (...). Além disso quem ali entrasse como grevista e levasse um relógio, um guarda chuva (...) e mesmo algum dinheiro (...) ao readquirir a liberdade (...) saía com as mãos abanando e os bolsos aliviados (...)". E id. ibid., 164, 8/10/1908: "O sr. Saturnino Fernandes, cobrador dos Sindicatos Operários, preso no dia 3 do mez corrente, foi solto hontem (...). Queixa esse senhor de que tendo entrado na cadeia com relógio e guarda-chuva esses objetos desapareceram (...)".

(136) Id. ibid., 169, 14/10/1908: "Washington Luiz (...) noutro país em que houvesse respeito à opinião pública, já estaria apeado do poder. Referimo-nos a um caso de habeas-corpus em que s.s. burlou o poder judiciario (...)".

a Cidade de Santos, "comprados" pela Docas. Ainda aparecem cartas de soldados reclamando das condições em que se encontram e um anúncio de que as cargas trazidas pelo Rê Umberto estão no Rio, à espera de seus recebedores. O mais interessante são cartas denunciando atraso de pagamento aos operários de várias seções da Docas. Esta teria sido uma das armas da Companhia para obrigá-los "a furar" a greve (ver Anexo XXXI). As patrulhas reforçadas, por sua vez, continuam rondando a cidade até o dia 11/9, quando o contingente da Força Pública enviado a Santos durante a greve volta aos quartéis em São Paulo. Neste dia, o Sindicato dos Pedreiros convoca as classes para o boicote a um empreiteiro porque "este senhor serviu de intermediário da Companhia Docas para o fracasso da greve (ver Anexo XXXIII).

No porto, a atividade é intensa. Simplifica-se a burocracia para as descargas de navios retidos durante a greve. Ozorio de Almeida embarca para o Rio, para "estudar" o aumento prometido. Depois da greve, os preços caíram e o mercado mostra-se retraído. Mas ainda há pouco café a ser embarcado. A Associação Comercial pede ao prefeito licença para o trabalho no feriado, 12/10, para recuperar o tempo perdido com a greve. O prefeito acede, assim como a Docas e a Recebedoria de Rendas. Mas os carroceiros recusaram-se a trabalhar enquanto não lhes fossem pagos os dias em que estivera em greve de solidariedade. Algumas casas atenderam imediatamente, assim Naumann Gep & Comp., e Prado Chaves & Comp. embarcam café no Gunther e no Tamar (137). Alguns grevistas apedrejaram car

---

(137) Id. *ibid.*, 169, 14/10/1908. Ver Anexo XXXIV.

roças de serviço. No dia 13/10, com o atendimento das reivindicações, o serviço é normalizado. Os entendimentos foram realizados casa por casa.

### 3. Análise de uma Derrota

Porque terminou desta maneira a greve de 1908? Foi "furada" como alegavam os militantes da Internacional? Foi "traída", como acusavam os militantes da F.O.L.S.? Após a derrota o debate acendeu-se no interior do movimento operário. Militantes e organizações do Rio e de São Paulo, como a C.O.B. e a F.O.S.P. tomaram posição. E a questão permanece relevante.

Uniram-se circunstâncias muito especiais ao desgaste de vinte e três dias de greve. Discutiremos primeiro duas questões-chave do momento final da greve: a normalização do movimento da ferrovia e a volta ao trabalho dos demais operários.

Para os trabalhadores dos portos é sempre essencial a adesão dos ferroviários. Não é só porque a área de pressão amplia-se mas também porque o local onde a mercadoria estanca deixa de ser o porto. O caso dos ferroviários da Inglaterra é tão interessante que mereceria uma monografia particular. Depois de participarem e promoverem greves durante os anos noventa e primeiros deste século tornam-se a categoria mais difícil de mobilizar após a derrota de 1905. Sua não-adesão a greve de 1906, como já salientamos, foi um dos motivos do fracasso desta grande greve ferroviária. Em 1908, eles são

novamente uma das preocupações dos grevistas.

Já no primeiro boletim da greve (ver Anexo I) há um apelo especial para que eles se ... "conservem nos seus postos, procurando não trair o movimento". No momento da retomada operária, em que várias categorias aderem a greve, há uma convocação especial ao pessoal da Inglesa (ver Anexo XVI): ... "os companheiros deviam unir-se a nós para que a Companhia não disponha sequer duma galera". E o boletim acrescenta: ... "não deve ser objeto de comparação a que fazemos hoje com a que se fez no ano de 1905; (...) nesta somos todos que enfrentamos a luta (...)". Mas não houve organização para tanto na ferrovia. Se o fluxo de café para Santos foi paralisado, isto ocorreu devido a entendimentos entre a direção da Associação Comercial e a da empresa. "Homens da Inglesa" inclusive foram usados como "fura-greves". Assim, após o fracasso das negociações com a Docas, a Associação Comercial libera a São Paulo Railway de seu compromisso de não transportar café enquanto durasse a greve. Esta procura então recuperar o tempo perdido, evitando transportar qualquer outra mercadoria. É fácil imaginar a pressão que isto acarretou sobre os grevistas.

A capacidade de intervenção dos exportadores se fez sentir também na outra questão-chave que estamos discutindo aqui. No boletim em que anunciam sua volta ao trabalho, as demais categorias filiadas à Internacional declaram provar a autenticidade da greve que não seria ... "alimentada nem pelos exportadores, nem pelos proprietários de veículos", contra as versões da "imprensa assalariada da Companhia Docas". Este foi o pretexto encontrado para o seguinte: "Os ensacadores, carregadores de café de armazém, estivadores e carrocei-

ros retomem o trabalho com a condição que fazemos: se os carros voltarem carregados de café por falta de pessoal da companhia, continuaremos em greve". Uma carta no mesmo sentido foi enviada a Tito Brasil: ... "Si os srs. exportadores não protestarem uma vez que os embarques não sejam feitos com regularidade, paralisaremos novamente o trabalho (...)"

Com a volta de todas essas categorias ao trabalho a tarefa de paralisar o café cai toda sobre os ombros dos exaustos e isolados carregadores da Docas. Além do mais, os diversos "fura-greves", tripulações de navios, operários "emprestados", etc... agora só precisavam concentrar-se em uma função: substituir os carregadores já que todos os demais voltam a trabalhar. Em tais condições, não era difícil prever o fim da greve.

Esta estratégia suicida parece realmente ter sido sugerida pelos exportadores, via Dr. Tito Brasil, como denunciaram os anarco-sindicalistas. Não posso apresentar nenhuma prova neste sentido, apenas indicar que o interesse destes no final da greve era urgente e que durante seu desenrolar não pouparam esforços neste sentido. Por outro lado, após o fracasso das negociações e o grande desgaste dos grevistas, tratava-se, para a Internacional de descobrir uma maneira menos "desonrosa" de terminar uma greve perdida, coisa comum nas longas e arrastadas greves das épocas de refluxo. Daí sua aceitação deste expediente para reduzir de novo a área da greve.

A decisão de quando é necessário um conflito amplo ou específico é uma questão difícil. Este é um aspecto do sindicalismo portuário que se torna estratégico nos momen-

tos de greve: o relacionamento entre as diversas categorias e entre as uniões operárias que as representam. Nos portos, geralmente, cada ramo do trabalho tem suas reivindicações específicas, que não necessariamente envolvem outros grupos. Às vezes, é do interesse dos trabalhadores ou dos patrões generalizar o conflito. Em outras circunstâncias vale mais mantê-lo tão específico quanto possível. Se o grupo de trabalhadores é estrategicamente forte, com boas condições de defender suas questões específicas, é do interesse dos patrões ampliar o conflito e confundir as reivindicações. Se o grupo de trabalhadores é fraco, interessa a eles ampliar a greve. No entanto, a generalização de um conflito cria situações imprevisíveis, tanto para os trabalhadores quanto para os patrões. A simpatia por um grupo fraco, nem sempre conduz a vitória e muitas vezes amplia a área da derrota. Sem falar que os patrões tornam-se muito mais cuidadosos nestas ocasiões.

É nítida do desenrolar da greve, a preocupação com este problema. De início, os militantes da Internacional pensam numa greve curta e restrita, já que havia a aplicação da sobretaxa do café para aumentar o poder de pressão da categoria. No entanto, a escolha da reivindicação, oito horas, se de um lado era a única possível para uma categoria exploradíssima tanto sob o regime de trabalho anterior, quanto sob o atual (na realidade, semelhantes do ponto de vista operário); de outro lado facilitava a adesão de todos os demais operários já que evocava toda uma campanha que vinha sendo travada há mais de um ano, e que fora recomendação expressa do Congresso Operário de 1906. Sob uma tal bandeira mesmo a ade-



são da F.O.L.S., companheira e rival da organização operária em Santos, estava assegurada. Vale lembrar que desde 1906 ela possuía algumas bases entre os carregadores de café. Esta escolha mostra já a consciência entre os militantes da S.I.U.O. de que o conflito poderia se alongar e talvez exigir uma ampliação, como realmente ocorreu. No final é que a situação se complica.

Os militantes da F.O.L.S. consideram "aviltante" o boletim que encerra a greve dos carregadores da Docas no dia 5/10. Discutem quem teria sido o autor do mesmo e colocam a culpa do fracasso da greve sobre a atuação de Tito Brasil e outros elementos "estranhos a classe". Mas seus próprios sindicatos não aceitaram a volta ao trabalho dia 1/10? Como poderiam os carregadores resistir sozinhos?

Realmente houve erros profundos na condução do movimento. Mas seriam necessárias outras evidências além do seu discurso para aceitar a versão como a F.O.L.S. e a F.O.S.P., de que os exportadores e os donos da carroça teriam planejado a greve com o apoio dos fiscais de turma da Docas. Mesmo que tivessem feito uma segunda tentativa de organizar um movimento pela volta ao antigo regime de trabalho (a primeira, fracassada pela ação da F.O.L.S., ocorrera em julho), jamais teriam incluído as oito horas nos seus planos. Parece mais verossímil a versão da C.O.B., segundo a qual a falta de diálogo e preparação conjunta da greve entre a S.I.U.O. e a F.O.L.S. é que teria deixado espaço para que este tipo de acusação, veiculada pela Docas, tomasse corpo.

Que houve intervenção dos exportadores é fato inegável, tanto que se explicitou no processo das negociações

e no final da greve. Que estes gostariam de retomar o antigo regime de trabalho, não resta dúvida. Mas o conflito operário com a Docas tinha raízes mais profundas e extensão muito maior. Espalhou-se, escapando ao controle e previsão de quem quer quisesse explorá-lo.

Ainda numa avaliação das razões do final da greve, devem ser levantados os erros de condução a que nos referimos acima: falta de preparação material (fazer uma greve antes de receber os salários!), falta de canais de comunicação entre os grevistas (a própria decisão de terminar a greve foi transmitida por um grupo de carroceiros, que em vigília, percorreu as casas dos grevistas durante a noite), atritos com a F.O.L.S. e nenhuma preparação conjunta do movimento, de masiada "abertura" aos exportadores. Porém não cabe exagerar o peso destes fatores subjetivos numa longa greve realizada na descida da conjuntura, num período difícil para o conjunto da classe. Um artigo no mesmo ano da Voz do Trabalhador (138) fala da ... "situação crítica porque o proletariado brasileiro atravessa". E continua: ... "não só há crise, não é só a falta de trabalho, há fome!". Nunca é demais lembrar também que com exceção da de 1889 todas as outras greves do período em estudo, cada uma realizada em condições bem diferentes, tam pouco tiveram sucesso em alcançar suas reivindicações.

O principal intuito da repressão, durante todo o decorrer da greve foi "restabelecer" o movimento do porto. Portanto é fundamental esclarecer até que ponto conseguiu fazê-lo. Esta questão merece um exame mais detido. Começemos pe

---

(138) A Voz do Trabalhador, 6, 29/11/1908.

lo café, onde se concentrava a maior parte das pressões.

Na tabela "Café", pode-se observar o número de sacas embarcadas no dia. A diminuição acentuada do número de sacas, no segundo dia da greve, até sua paralisação total no terceiro e quarto, mostram a eficácia do movimento. Só na segunda-feira os "crumiros" da Docas são colocados no serviço do café, mas os próprios carroceiros, com exceção de cinco carroças, negam-se a entrar no porto. Neste dia, apenas 292 sacas embarcadas. Foi necessário o pretexto, das bombas e o recrudescimento da repressão para que o número de sacas volte a crescer vagarosamente na terça, quarta, ligeira diminuição na quinta e nova elevação na sexta. Em todo o caso, não chegavam a 18.000 sacas e o número "mínimo" para a normalização, segundo os exportadores, era 50.000 sacas. Só com o desembarque de mais 151 "crumiros" do Rio, no sábado é que se "restabelece" o movimento do porto: 54.570 sacas. O movimento finalmente é "furado".

A resposta operária vem na segunda-feira: greve geral. Descida acentuada no número de sacas (apenas 1.070) e paralisação total do café na terça-feira. É o pico da greve e até sexta o número de sacas continua muito baixo. No sábado, de novo se ensaia uma "retomada", mas nem a metade do "mínimo" é atingida. Esta situação se altera com a volta das demais categorias ao trabalho na quinta-feira. Nos dias 1 e 2/10 o movimento do porto é "restabelecido". A greve fora quebrada. Voltam os operários ao trabalho, na segunda-feira.

Há divergência entre os números citados na tabela "Café", extraídos de O Estado de São Paulo e os publica-

C A F É

Sacac Embarcadas		
No dia	desde 1º do mês	desde 1º de julho
65.535	336.430	2.091.384
15.643	352.073	2.107.027
...	352.073	2.107.027
...	352.073	2.107.027
-	-	-
292	352.365	2.107.319
6.527	352.892	2.113.846
17.873	376.755	2.131.719
16.762	393.527	2.148.481
17.518	411.045	2.165.999
54.570	452.355	2.207.319
-	-	-
1.070	506.935	2.261.589
-	508.005	2.262.959
1.393	509.398	2.254.352
753	510.151	2.265.105
761	510.912	2.255.856
13.571	524.453	2.279.437
-	-	-
7.134	551.617	2.286.571
10.242	541.802	2.296.313
12.596	554.455	2.309.409
76.224	585.213	2.340.183
82.572	76.224	2.416.409
-	158.776	2.498.961
-	-	-
78.594	237.370	2.577.555
94.898	332.968	2.672.453
95.579	427.847	2.768.032
86.191	514.038	2.854.223
101.353	615.291	2.955.576
97.893	713.284	3.053.469
-	-	-
-	-	-
91.864	806.148	3.145.333
86.442	891.520	3.231.775
78.040	969.630	3.309.815

dos em A Tribuna. Esta cita como fonte os relatórios enviados pela Docas ao delegado Bias Bueno. Os operários contestam a veracidade desta informação. As diferenças são as seguintes:

	<u>A TRIBUNA</u>	<u>O ESTADO DE SÃO PAULO</u>
Dias		
15/9	17.865	6.527
2/9	--	1.070
30/9	30.863	12.596
4/10	78.411	--

Um maior número de sacas em A Tribuna no dia em que se intensifica a repressão com a explosão das bombas; a paralisação total no dia em que eclode a greve geral; um maior número de sacas com o fim da greve dos bondes e o começo do declínio da greve, o que apontaria para uma retomada mais gradativa do movimento do porto no final da greve. E por fim, na véspera da volta ao trabalho, manutenção do grande movimento dos dois dias anteriores. As diferenças de número, embora significativas, não indicam mudanças no ritmo geral da greve. Quando muito, um viés das fontes da Tribuna, em geral aumentando o número de sacas embarcadas.

Restaria examinar a descarga de vapores. Os dados que possuímos são bastante incompletos. Ainda assim foram organizados na tabela "Movimento Geral do Armazém de Importação e Cais durante os dias da greve". As marcas da greve são aí bem visíveis mas não há seqüência suficiente dos dados para saber se a descarga acompanha as subidas e descidas da greve. Só há uma indicação nesta direção: o único salto bem nítido é o das "Cargas Recebidas" dia 1/10 que sobem de 82

MOVIMENTO GERAL DO ARMAZÉM DE IMPORTAÇÃO E CAIS DURANTE OS DIAS DA GREVE\*

ARMAZÉM DE IMPORTAÇÃO		CAIS				
Cargas recebidas	Carregadas no armazém	Vagões fornecidos	Vagões carregados	Vagões vazios	Vagões vários no desvio depois das 17 horas	
9/9	—	—	—	—	—	—
10/9	450	100	92	10	82	0
11/9	500	129	64	5	59	50
12/9	346	95	124	86	38	50
13/9	—	—	—	—	—	—
14/9	— (1)	—	—	—	—	—
15/9	— (2)	—	—	—	—	—
16/9	— (3)	—	—	—	—	—
17/9	—	—	—	—	—	—
18/9	—	—	—	—	—	—
19/9	—	—	—	—	—	—
20/9	—	—	—	—	—	—
21/9	— (4)	—	—	—	—	—
22/9	— (5)	—	—	—	—	—
23/9	7	13	240	135	55	70
24/9	—	—	—	—	—	—
25/9	35	13	262	186	76	70
26/9	—	—	—	—	—	—
27/9	—	—	—	—	—	—
28/9	17	20	370	229	141	70
29/9	50	16	244	152	92	70
30/9	82	29	239	130	109	70
01/10	350(6)	75	161	85	76	70
02/10	395	88	177	82	95	70
03/10	478	113	141	99	45	70
04/10	422	112	351	273	78	50
05/10	—	—	—	—	—	—
12	1.132	808	2.465	1.522	946	710

\* Fontes: A Tribuna, 9/9 a 5/10/1908. Diário de Santos, 24/9 a 27/9/1908.  
 Notas: 1) Os exportadores em reunião na Associação Comercial solicitaram à diretoria das estradas de ferro a suspensão de remessas de café para Santos durante período da greve. 2) Dados que A Tribuna, 16/9/1908 traz para este dia: Volumes da e para a São Paulo Railway: 10.000 volumes. 3) O pedido é aceito e as remessas são suspensas deste dia em diante. Além disso o café que se encontra em seus depósitos não pagará armazenagem durante os dias da greve. 4) Declarada a greve geral na cidade, os operários da Inglesa não aderem. 5) A diretoria da Associação Comercial libera a São Paulo Railway de seu compromisso de suspender as remessas de café. 6) A São Paulo Railway passa a carregar somente café para Santos e volta a cobrar armazenagem a partir de 1/10. Assim, neste dia, são retirados pelas carroças 40 mil sacos de café dos armazéns da estrada de ferro.

para 350, não descendo mais tarde até o final da greve. Dia 1/10, como sabemos, é o dia em que todas as categorias voltam ao trabalho, restringindo-se a greve aos carregadores da Docas, que quebram.

Afora estes dados, possuímos apenas informações isoladas para dois dias (retiradas do noticiário da greve em A Tribuna), transcritas aqui:

15/9 - Quantidade de volumes saídos dos armazéns e pátios para a rua: 6.000 volumes

Volumes da e para a São Paulo Railway: 10.000 volumes

Carvão descarregado e transportado: 300 toneladas

23 e 24/9 - Volumes carregados: 16.159

Volumes descarregados: 23.412

Carvão descarregado: 418 toneladas

Mas não se trata apenas de assinalar o impacto da greve e tentar acompanhar o seu ritmo. Gostaríamos de ao menos dar uma idéia do montante dos prejuízos patronais. A Tribuna, em artigo do ano seguinte diz que a "praça de Santos" teve um prejuízo em torno de 10.000.000\$000. Será difícil até mesmo confirmar isto ou esboçar algo mais confiável a respeito. Porém vale lembrar que "prejuízos patronais", no caso, remete a vários patrões. Tentaremos discutir na medida do possível, como a greve afeta cada um deles.

Não foi à toa que os exportadores não pouparam esforços para acabar com a greve. Seu impacto no embarque de café diário já foi observado na tabela "Café". A média diária das sacas de café embarcadas antes da greve (de 1/7 a 9/9/1908) era de 52.284,6. Durante a greve (de 10/9 a 4/10/1908)

esta média desde para 12.903,8 sacas. Logo que a greve termina, há uma grande retomada no embarque e a média registrada do dia 5/10 a 15/10 é de 81.085,4 sacas. Quanto aos prejuízos dos importadores é impossível estimá-los. Como já vi-mos, as informações organizadas no quadro "Movimento Geral do Armazém de Importação e Cais durante os dias da greve" são demasiado fragmentárias. Além disso sabemos, com certeza, que 14 navios (alguns de grande porte) deixaram de ser descarregados durante a greve, enquanto 19 o foram. Não temos informações para outros 78. Informações mais pontuais tomando um dia isolado, 28/9, por exemplo, dão uma idéia mais clara da força do movimento grevista. Havia então 23 navios ancorados a espera de café ou descarregando lentamente.

A greve atinge também a ferrovia. Através da tabela "Movimento dos Trens" pode-se notar a alteração do número de sacas despachadas com destino a Santos. A média de sacas durante os dias da greve (de 10/9 a 3/10/1908) é 25.919,8. Já nos dias sem greve do mesmo ano (9/9 a 5/10 a 15/10/1908) é de 59.964,9 sacas. Para efeito de comparação, apresentamos na mesma tabela dados para os mesmos dias no ano anterior. As médias são muito mais uniformes, respectivamente 40.435 e 35.028,66. Vale notar também que a quantidade de café "normalmente" transportado por dia no ano anterior é menor, o que talvez se deva a aplicação do imposto de dois francos "ad valorem" a cada saca transportada depois do dia 24/9.

Nas tabelas de I a VII, "Movimento do Porto" reuni todas as informações existentes sobre as entradas e saí



MOVIMENTO DOS TRENS

Café baldeado com destino a Santos (sacas)		Em igual data do ano passado
9/09	85.863	58.603
10/09	84.956	41.224
11/09	82.537	47.683
12/09	10.931	50.995
13/09		-
14/09	12.124	50.995
15/09	84.124	foi domingo
16/09	68.399	49.514
17/09	38.698	54.051
18/09	...	59.902
19/09	...	51.007
20/09		
21/09	...	43.571
22/09	...	foi domingo
23/09	...	49.791
24/09	5.767	58.781
25/09	12.582	50.459
26/09	10.852	50.276
27/09	...	
28/09	19.248	55.235
29/09	200	foi domingo
30/09	1.632	59.309
1/10	826	44.979
2/10	71.481	45.197
3/10	117.719	48.872
4/10		
5/10	74.021	57.656
6/10	67.272	foi domingo
7/10	73.136	64.695
8/10	76.789	52.806
9/10	75.184	48.502
10/10	71.206	46.028
11/10		
12/10	-	-
13/10	75.194	foi domingo
14/10	92.110	49.183
15/10	78.804	42.871

(\*)

(...) reticências referem-se aos dados publicados no jornal, indicando mercado paralisado  
 (-) traços referem-se a ausência ou imprecisão dos dados no jornal.

FONTE: O Estado de São Paulo - 09/09 a 15/10/1908 - ano XXXIV - nº 10.866 a 10.902.

das de navios e trabalhos realizados em cada um deles. Ainda assim permanece muito difícil reconstituir o prejuízo da Docas e/ou das companhias de navegação. As informações da imprensa são assistemáticas e intermitentes.

Sabemos que 113 navios entraram no porto durante os dias da greve e que 92 saídas. Vale lembrar que sô temos informações esparsas sobre o número de navios que ficaram ancorados ao "largo" ou que desviaram do porto, prosseguindo viagem para retornar depois da greve. Porém há indicações de que até o dia 28/9, 13 navios ficaram ancorados ao largo (10 deles são nomeados nas fontes consultadas). No dia 1/10, havia 9 navios ancorados ao largo. Mesmo assim sabemos que 5 navios ficaram retidos de 0 a 10 dias; 14 navios de 10 a 20 dias e 21 navios (na maioria, grandes cargueiros de café) ficaram retidos mais de 20 dias. Em todo caso, este problema, como vários outros, sô será esclarecido quando for possível o acesso aos arquivos da ex-Companhia Docas. Por enquanto, é interessante observar também os dois pequenos quadros "Carga e descarga nos pátios junto aos armazéns" respectivamente para os dias 15 e 16/9, para prosseguir nesta reconstrução.

Eles nos lembram ainda que houve prejuízos (e não poucos) também para os proprietários de carroças, os "menores" natrões envolvidos na luta e, na opinião da Docas, o "pivô" da mesma. As informações sobre as carroças que vão e vem entre os armazéns e o porto são insuficientes demais para que se tente reuni-las. Estes dois pequenos quadros nos apontam ainda para uma outra contagem, esta também imprecisa, mas necessária.

Carga e descarga nos pátios junto aos armazéns 15/09/1908"	Pátios em frente aos armazéns													
	Valongo	Nº 1	Nº 2	Nº 3	Nº 4	Nº 5	Nº 6	Nº 7	Nº 8	Nº 9	Nº 10	Nº 11	Nº 12	TOTAL
Navios	Baró Fějervary	Canning	Aachen	Rhaetia (1)	Amazon	Itatiba	(2) não	Nétis	Verdi (3)	Ocean Prince	(4)	São Paulo	não	10
Bandeira dos navios	Austriaca	Inglesa	___	___	Inglesa	Brasil	não	___	___	___	___	Brasil	não	
Vagões	não	não	não	não	não	não	não	não	não	não	___	não	sim	
Carga	café	não	___	café	não	não	não	não	não	não	___	não	carvão	
Descarga	não	sim	sim	não	não	sim	não	carvão	não	cereais	___	cimento e trilhos	não	
Homens trabalhando	20 emprega- dos da casa Prado Chaves	10	6	70	não	um grupo	não	2	não	20	___	30	12	170

NOTAS: 1) O Rhaetia devia ter partido dia 9.

2) Neste armazém estavam aquartelados os fuzileiros navais desembarcados na véspera.

3) Acaba de ancorar.

4) O jornal anota: "No armazém nº 10, silêncio".

FONTE: Avanti! 17/9/1908.

Carga e Descarga nos pátios junto aos armazéns 16/09/1908		Valongo	Pátios em frente aos armazéns												TOTAL
			Nº 1	Nº 2	Nº 3	Nº 4	Nº 5	Nº 6	Nº 7	Nº 8	Nº 9	Nº 10	Nº 11	Nº 12	
Navios		—	Vapores		(1)	—	(2)	Cavour	Ocean Prince	São Paulo	Alavita	Helmsdale	—	10	
Bandeira dos navios		—	—	—	—	—	—	—	—	—	Brasil	Itália	Ingl.	—	
Vagões		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Carroças	Foram	—	500 carroças		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Voltaram	—	300 carroças		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Carga		—	não		—	—	(3)	—	—	não	não	—	—	—	
Descarga		—	sim		—	—	(3)	trigo <sup>(4)</sup>	sim	mármore	carvão	—	—	—	
Homens trabalhando		—	Poucos homens: Estivadores das docas, guindastes, marinheiros dos navios		—	—	—	25	—	uma turma	uma pequena turma	—	—	—	

Notas: (1) No armazém nº 5 consignava-se alguma mercadoria.

(2) O movimento estava paralizado no armazém nº 7.

(3) No armazém nº 8 fazia-se o serviço do vapor Cavour.

(4) O Ocean Prince estava atracado há 20 dias sem conseguir ser descarregado. O trigo era carregado do vapor diretamente para os subterrâneos do Moinho Santista.

Fonte: Avanti! 2112, 19/9/1908 e Tribuna, 152, 19/9/1908.

Trata-se dos "fura-greves" utilizados. Todo es forço dos patrões (Docas, exportadores, donos de carroças) foi empregado neste sentido. Os portões do porto foram fechados e os homens obrigados a trabalhar "à boca de mauser", segundo a imprensa operária, dormindo e comendo no próprio recinto. Mas mesmo esta força de trabalho não é regular, nem habilitada. Suja, esgotada, mal alimentada, aterrorizada e mesmo assim turbulenta, não mantém um número constante e nem a eficiência de sejada. Um passageiro de navio descreve esses homens como... "maquinaes até o idiotismo".

Seriam necessários para substituir os grevistas, segundo seu próprio boletim, de 500 a 700 homens "sô para o café" e para o serviço de descarga 800" (140). Mas foram utilizados diversos expedientes. Se muitas sacas foram transportadas, foi porque as lingadas já vieram prontas de São Paulo, pela Inglesa, e foi sô içá-las para os vapores com guindastes. O Íris e o Verdi, como outros navios, foram descarregados pela própria tripulação. A "solidariedade burguesa", como enfatiza o Avanti! foi completa. O Lloyd Brasileiro, a São Paulo Railway, a Casa Prado Chaves "emprestam" seus homens para furar a greve. E a própria Docas tinha sua reserva de força de trabalho para esses momentos: seus operários de construção do porto, das pedreiras, das oficinas e do terminal de batelões nos Outeirinhos estavam sem receber seus salários desde agosto. Pior a situação do pessoal das fazendas da Docas no Jabaquara e no Itutinga, sem receber desde julho. Estes últimos homens formaram o "grosso" dos "fura-greves". Um outro

---

(140) Folha do Povo, 29, 6/10/1908.

grupo de "fura-greves", menor, mas aí encarcerado também, foi recrutado "nos piores antros de bas-fond do porto e dos morros cariocas", segundo um diário anarquista. Os demais eram trabalhadores "emprestados".

Assim temos, entre os "contáveis" 40 homens recrutados "pelas ruas"; 300 empregados da Docas da fazenda do Itutinga (só conseguiram recusar-se a vir até o 4º dia da greve); 20 "emprestados" pela casa Prado Chaves; 151 homens do Lloyd Brasileiro enviados do Rio; 50 "crumiros" do Rio e mais cinquenta novos "crumiros" do Rio. Ou seja seiscentos e onze "fura-greves". Além deles, aparecem referências a "homens do terminal de batelões da Docas em Outeirinhos", "homens apanhados pelas ruas", "homens da São Paulo Railway". É impossível saber se o número total teria se aproximado dos 1.600 necessários, mas apenas a ordem de estragos que foram capazes de impor a paralisação, especialmente nos seus últimos dias, como vimos acima.

Cabe aqui, além de discutir as razões do final da greve, esboçar um pouco melhor o seu perfil. Tomamos alguns traços da greve e examinamos um a um. Quanto ao número de grevistas, não há informação precisa. De 9 a 21/9 a greve ficou restrita aos operários da seção "Tráfego" da Companhia Docas, ou seja, os trabalhadores de carga e descarga de mercadorias. A Folha do Povo(141), estima estes trabalhadores em... "1.600, mais ou menos". Os boletins distribuídos pelos operários durante a greve insistem que a Docas teria de conse

---

(141) Id. *ibid.*, p.2

guir de 500 e 700 homens "só para o café" e para o ser-  
viço de descarga 800". Não há números sequer para os grevis-  
tas pertencentes às outras seções da Docas; a Marinha, com-  
preendendo as oficinas, rebocadores e dragagem e a Construção.  
Sabemos apenas que esta última não adere. Param em solida-  
riedade os estivadores "uns quatrocentos" e os carroceiros "oi-  
tocentos e tantos", segundo a mesma fonte; além dos traba-  
lhadores dos armazéns. Um estudo realizado pela equipe do  
Departamento Estadual do Trabalho em 1912, informa que o  
pessoal da Docas monta a 7.500 empregados (inclui emprega-  
dos e operários) sendo 3.500 trabalhadores em armazéns e  
carregadores.

Nos próximos dias várias categorias vão aderin-  
do: pedreiros, carneiros (Matadouro), Limpeza Pública, tra-  
balhadores em veículos (bondes). No pico da greve, entre 24 e  
30/9, além destas e de outras categorias aderem trabalhadores  
pertencentes a outras oito categorias em São Paulo e no Rio.  
Não é possível nem mesmo aproximar um número total de grevis-  
tas neste momento. Dois anos depois os anarco-sindicalistas da  
F.O.L.S., fazendo um relato da greve dizem que 20.000 traba-  
lhadores teriam paralisado o trabalho neste momento(142). Mas  
este número parece um tanto exagerado. Mais difícil ainda se-  
ria arriscar o número de grevistas no momento do declínio  
da greve.

Vale a pena, para dar uma idéia do peso da gre-  
ve na cidade recorrer ao Resenceamento da Cidade e Município  
de Santos em 31/12/1913, o dado mais próximo a época da greve

---

(142) Aurora Social, 8/6/1910

de que dispomos, relativo ao número de trabalhadores santistas. O município contaria então com 11.297 "operários, jornaleiros e trabalhadores braços" sendo 4.869 na área rural e 7.542 na cidade. Dos trabalhadores urbanos, os dois itens mais importantes seriam "Transportes Terrestres" com 4.384 trabalhadores e "Transportes Marítimos" com 1.725, seguido de longe por "Indústria fabril e outras" com 618 trabalhadores.

A organização que conduziu a greve foi a Sociedade Internacional União dos Operários (S.I.U.O.). Embora bastante reivindicativa (vide várias greves que conduziu), tinha sua ação limitada por uma série de fatores desagregados característicos do porto: trabalho ocasional e conseqüentemente concorrência acirrada entre trabalhadores, rivalidades raciais, alcoolismo e um regime de trabalho rígido e brutal. A conhecida degradação social do trabalho portuário e a luta pela "dignidade" e "respeito" aos trabalhadores faziam parte das preocupações da organização traduzindo-se em reivindicações tais como instrução e defesa contra injustiças (inclusive junto aos tribunais, se necessário). Seus métodos eram legalistas e pacifistas e não estava fechada a contatos extra classes. Entre os militantes na época da greve contavam-se Alexandre Durão, que escreve na Voz do Trabalhador defendendo o movimento das versões da F.O.S.P., após sua derrota e Antonio Dias, figura bastante controvertida, descrita pelo pessoal da F.O.L.S. como "ídolo de uma dúzia de carroceiros inconscientes" e professor da escola noturna mantida pela Sociedade. Ele mesmo des-



creve-se como "socialista" e "obscuro e anônimo" militante do Partido Republicano de Cesario Bastos e Josão Carvalhal, ... "porque não acho outro melhor" e porque ... "Em Santos não existe partido político que satisfaça minhas idéias". Quanto ao anarquismo, afirma: ... "é uma nova escola filosofica (...) a mais bella, a mais humana" ... No entanto, considera inútil ... "pregar estas idéias a uma massa de povo (...)" para quem... "anarchista é synonymo de dynamiteiro (...)". Sua luta, esclarece, é pelo "direito de viver" do trabalhador.

Apesar desta retórica, a organização pode ser descrita como "trabalhista", no sentido em que usou o termo Bôris Fausto (143). Se em Santos nunca se chegou a violência dos conflitos que agitavam as associações da orla marítima carioca (144) e nem mesmo à era dos "coronéis marítimos"; "o Borges" que fugiu com o fundo de greve em 1905 não estava muito longe destes últimos.

Quanto a Antonio Dias, seu próprio discurso não odistingue muito de um Melchior Pereira Cardoso ou de um Mariano Garcia, cujas caricaturas eram assunto para os artigos de A Voz do Trabalhador (145).

Quanto à repercussão da greve, sem dúvida foi bastante estendida. Houve greves de solidariedade a partir do dia 21/9, quando os carregadores da Docas (embarque) chamam seus companheiros santistas a greve geral. Carroceiros, estivadores, ensacadores e carregadores de café (armazéns, servi-

---

(143) FAUSTO, Bôris, Trabalho Urbano e Conflito Social (1890-1920), DIFEL, 1976.

(144) Ver Avanti!, 2.007, 2.013, 2.020, 15, 22 e 30/5/1908.

(145) A Voz do Trabalhador, 5, p. 1, 3 e 4.

ço externo) aderem imediatamente. A Federação Operária (F.O.L.S.) também convoca seus membros, os pouco numerosos mas organizadíssimos trabalhadores da construção civil; funileiros, tecelões e trabalhadores no Moinho Santista. No dia seguinte, com a adesão dos carneiros e trabalhadores da Limpeza Pública, a cidade amanhece sem carne e o lixo não é recolhido. Os padeiros vão parализando suas atividades de estabelecimento em estabelecimento. Toda a rotina urbana é afetada com a significativa paralisação dos bondes, fortemente reprimida e pelos "tiroteios" e "fechas". Com a adesão dos carteiros, nem a correspondência é distribuída.

Os grandes ausentes da mobilização, em Santos, são os ferroviários da Inglesa. Estes, em pequeno número, chegam a ser utilizados, em certos momentos para substituir os grevistas. Em São Paulo, num momento muito difícil para o movimento operário, a F.O.S.P. chama a greve geral em solidariedade a Santos. Aderem apenas os grupos mais organizados, tais como todo o ramo da construção civil e dos trabalhadores em madeira. Os chapeleiros da casa José Basisio, os trabalhadores em veículos (cinco empresas), os gráficos (Tipografia del Frate), transportadores de tijolos (mas não toda a categoria), os operários da fábrica de massas Linguanoto. No Rio, os ensacadores e os trabalhadores em trapiches de café unem sua luta por uma nova tabela a greve de Santos. Para este dado, remeto ao quadro "Categorias em Greve".

Houve também apoio material ou financeiro. Embora não haja menção à organização de um fundo de greve, nem mesmo referências a maneira como a greve foi sustentada. Sabe-se que vários grupos operários e não-operários passaram

Rio de Janeiro

Categorias em greve

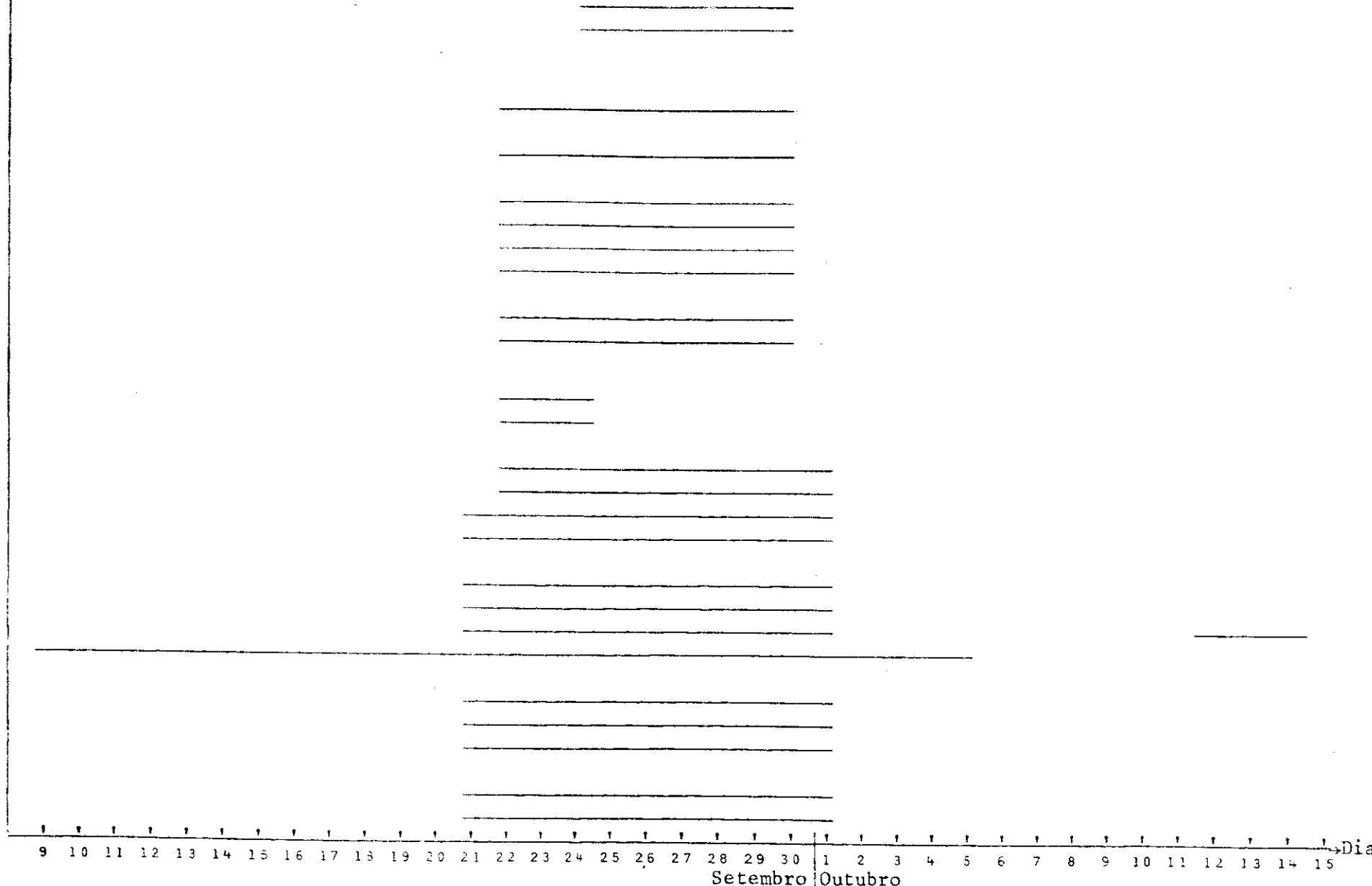
- . Ensacadores de café
- . Trabalhadores em trapiches e café

São Paulo

- . Construtores de veículos (5 estabelecimentos)
- . Trabalhadores em veículos (bondes)
- . Construção Civil
- . Transportadores de tijolos
- . Sapateiros
- . Chapeleiros (1 estabelecimento)
- . Gráficos (1 estabelecimento)
- . Alimentação (1 estab.)

Santos

- . Carteiros
- . Trabalhadores em veículos (bondes)
- . Limpeza Pública
- . Padeiros
- . Carniceiros (matadouro)
- . Carregadores de café dos armazéns p/as carroças
- . Ensacador de café
- . Estivadores
- . Carroceiros
- . Trabalhadores das Docas (Tráfego)
- . Pintores
- . Carpinteiros e Anexos
- . Pedreiros e trabalhadores em Pedreiras
- . Funileiros
- . Tecelões (do Moinho Santista)



NOTAS: 1) Além da greve, houve outras formas de soliedariedade: foi enviado auxílio material, telegramas, além do Rio e São Paulo, de Campinas. Houve reuniões e distribuição de manifestos. No Rio, dois grandes comícios e o envio de um representante. Em São Paulo, manifestações diversas.

Fontes: A Tribuna, Avanti!, Folha do Povo, Lucta Proletária, Lotta Proletária, O Estado de São Paulo.

listas de contribuição. Em uma delas aparecem diversos nomes de pessoas e o Sindicato dos Transportadores de Tijolos, contribuindo com uma boa quantia; a lista angaria 265\$000.(146). Em São Paulo, passam listas como esta, desde a F.O.S.P., passando pelo jornal socialista Avanti! até o Fanfulla; no Rio, desde a C.O.B. até Evaristo de Moraes. A Liga Operária de Campinas envia um dia de trabalho de cada um dos seus sócios a cada quinze dias. Em São Paulo, os socialistas enviam um dia de trabalho a cada semana. Um certo Leonardo Vallardi, 10\$000 a cada quinze dias.

Telegramas não faltaram. O Sindicato dos Trabalhadores em Trapiches de Café, do Rio, envia solidariedade e a sua veemente recusa em "furar" a greve. A Liga Operária de Campinas envia telegrama de protesto contra a arbitrariedade da repressão e de solidariedade aos grevistas.

Em São Paulo, além da greve "geral" e outras iniciativas de solidariedade, sob violenta repressão, tenta-se realizar um comício no centro da cidade, frustrado pela polícia. Há distribuição de boletins e vários presos. No Rio, efetivamente realiza-se um no Largo São Francisco. Usam da palavra conhecidos militantes operários como João Arzua, Magrassi, Mota Assumpção, Candido da Costa e José Romero. Em novo comício, ainda no Rio, delibera-se o envio de um representante a Santos para trazer notícias do movimento.

A greve foi também bastante divulgada, sendo notícia de primeira página de A Tribuna, jornal diário local, durante toda a sua duração. O mesmo ocorreu nos outros jornais da grande imprensa santista. A Cidade de Santos e Diário de Santos. Mesmo os grandes jornais da Capital do Estado e do

Rio dedicaram bastante espaço à greve, dividindo-se entre os pró-Docas, como O Estado de São Paulo e a Gazeta de Notícias, Jornal do Comércio, O Paiz, A Notícia e A Imprensa, no Rio; e os anti-Docas, O Comércio de São Paulo e a Folha do Dia e Correio da Manhã, no Rio. Ver quadro "Posição da Imprensa".

Todos os jornais operários ocupam-se da greve, mesmo muito após o seu término, destacando-se Avanti!, único diário, Lotta Proletaria, Lucta Proletaria, Folha do Povo, de São Paulo e Voz do Trabalhador, do Rio.

Na cobertura de A Tribuna, diário santista defensor dos interesses dos exportadores, a Associação Comercial parece ser o principal protagonista dos acontecimentos, em tudo interferindo para a "normalização dos negócios". Como se coloca numa posição abertamente anti-Docas inclusive censurando e cobrando a intervenção do governo federal, chega a ser fechada durante quatro dias. Vale lembrar que o seu diretor, o advogado Tito Brasil, é também representante dos operários nas negociações com a Docas. Mais atingido pela repressão é o Avanti!. Embora fosse contrário à deflagração da greve - geral de solidariedade em São Paulo, argumentando não ser o momento adequado, tem seu redator-chefe Achilles Perseguiti e o cronista Aurelio Coli, presos em pleno expediente, na redação do jornal.

Contra os "excessos" da repressão coloca-se uma boa parte da imprensa paulistana, até mesmo a arqui-reacionária Tribuna Italiana. Ninguém consegue ficar indiferente e até os próprios diários de propriedade dos Gaffrée, no Rio, se reivindicam ou mesmo justificam a ação da repressão, não

POSIÇÃO DA IMPRENSA\*

CIDADE	PRÓ-DOCAS	CONTRA-DOCAS
SANTOS	A Cidade de Santos O Diário de Santos	A Tribuna
SÃO PAULO	O Estado de São Paulo	O Comércio de São Paulo <sup>(1)</sup> Avanti! Lotta Proletária Lucta Proletária Folha do Povo
RIO	Gazeta de Notícias <sup>(2)</sup> Jornal do Comércio <sup>(2)</sup> A Notícia O Paiz A Imprensa <sup>(2)</sup>	Folha do Dia Correio da Manhã

\* Não foi realizado levantamento exaustivo para este tópico.

Fontes: Os jornais citados foram mencionados durante a pesquisa realizada para a reconstituição da greve. Para o relato da greve foi utilizada especialmente a imprensa diária e "operária", sendo consultados os seguintes títulos:

A Tribuna e o Diário de Santos, de Santos; O Estado de São Paulo, e Avanti!, diários de São Paulo e Lotta Proletária, Lucta Proletária e Folha do Povo, também de São Paulo.

Notas:

(1) Publica artigos contra a polícia e a Docas de Martim Francisco.

(2) A Docas é um dos maiores acionistas destes jornais, segundo A Tribuna.

negam sua violência.

A greve envolveu tantos e tão diferentes interesses que se torna difícil até mesmo reconstituí-la, tão contraditórias são as versões.

Primeiramente temos a poderosa Companhia Docas, que apoiada pelo governo federal, mobiliza vasos de guerra, tropas e a maioria da imprensa. Empenhada em descaracterizar o movimento operário de quem não reconhece a existência e muito menos as organizações, acusa os exportadores, os donos de carroça de terem promovido o movimento. Sua atitude com respeito aos operários é a mais inflexível: ela compreende perfeitamente a posição estratégica dos trabalhadores do porto e acha que a menor vitória operária neste setor vital seria perigosa demais (ver segundo capítulo sobre a posição estratégica dos trabalhadores do transporte de café). O governo federal concorda com ela nesta questão.

Os exportadores são os outros patrões importantes nesta batalha. Rivais da Docas, grande empresa monopolista que fixa as taxas que deseja e ostenta a proteção governamental mais declarada; agora são duplamente rivais, uma vez que com a construção e organização do porto ela reivindica, em seu detrimento, o controle do processo de trabalho no embarque do café. Não serão mais os "seus" empresários de carroças, com "suas" turmas de carregadores que levarão o café para ser acondicionado nos navios pelos "seus" mestres-estivadores. Dona das "razões" capitalistas da eficiência e disciplina a Docas controlará também esta operação. Os exportadores tem considerável espaço na imprensa: A Tribuna, em San -

tos, O Commercio de São Paulo e o Correio da Manhã, no Rio, são seus porta-vozes. Além disso ganham para sua causa muitos cafeicultores irritados com as altas taxas de transporte de café. Alfredo Ellis, no Senado, representa estes últimos. A Associação Comercial de Santos é um órgão extremamente ativo, capaz de controlar, naquele momento o governo municipal e ter acesso aos governos estadual e federal. O penúltimo, responsável pelo grosso da repressão ao movimento é o mais sensível a sua argumentação e apelos. É quem garante a reabertura de A Tribuna e dá alguns passos para tentar uma solução para a situação insustentável criada na cidade.

Se os exportadores mostram-se tão anti-Docas, ao nível do discurso, seria exagero dizer que eles fossem favoráveis aos operários, embora eles propalem constantemente sua "simpatia" ao movimento. Seus interesses reais são opostos. Os operários lutam para vencer a greve. Os exportadores desejam acabar com ela. A atuação da Associação Comercial é muito clara. Já no primeiro dia, ao mesmo tempo em que se oferece como intermediária a S.I.U.O., oferece ao delegado Bias Bueno pessoal para fazer o embarque "provisoriamente". Quando paralisa os negócios de café; quando consegue da Inglesa o não-envio de café para a cidade e o não-pagamento de armazenagem durante a greve; quando consegue créditos do Banco do Brasil e do governo, o adiamento da cobrança de taxa suplementar sobre o café embarcado após o dia 24; está ao mesmo tempo defendendo-se de prejuízos e desgastando o poder de fogo da greve operária. Rivais da Docas, mas nunca seus inimigos, os exportadores sabem que os lucros e prejuízos da empresa estão atados aos seus e aos dos cafeicultores. Tanto é assim, que



durante o movimento, certas casas exportadoras não contentes em pressionar (Lamport e Holt, D. Fiorita, etc...) diariamente o embarque de café chegam a "emprestar" trabalhadores (Casa Prado e Chaves) para "furar" a paralisação.

Quanto aos donos de carroças, os últimos patrões envolvidos na contenda, estão dispostos a reaver o serviço de embarque, e seriam os beneficiados pela "solução provisória" proposta pela Associação Comercial. No entanto, quando a Docas veicula suas acusações contra eles, declaram peremptoriamente em ofício que "... não desejam voltar a fazer o serviço que a Companhia avocou a si executar". Comprometidos com seus fregueses exportadores, também não desejam ficar em má situação com a Docas. E somados todos os senões, nada pior para estes pequenos patrões do que uma luta operária por oito horas. O feitiço sempre poderia voltar-se contra o feiticeiro. Realmente, ao aderirem a parede, os carroceiros também passam a reivindicar as oito horas.

Mas não haviam só patrões e operários em Santos. Toda uma gama de personagens complicadores do quadro social interpõe-se aqui: e o "mulato democrático do litoral"?

As chamadas "camadas populares" tinham um peso numérico considerável na cidade. No já citado Censo Municipal de 1913, a categoria "profissões independentes, serviço doméstico e profissões diversas" inclui 8.459 pessoas, possivelmente englobando pequenos artesãos, donos de ofícios, domésticos ou seja, um "proletariado", no sentido amplo, que na certa apoiou a greve. Sua voz não aparece em nenhum dos documentos utilizados, porque, como seus companheiros do porto, raramente tem acesso a um discurso acabado e muito menos divul-

gado. Mas sua presença é marcante na batalha de rua, nos pequenos incidentes: "... foram effectuadas, num botequim da Rua Xavier da Silveira, donde de vez em quando eram atiradas pedras na polícia as prisões de ..." seguem-se os nomes de onze "populares". Ou ainda, "presos no trabalho" alfaiates, funileiros, sapateiros; numa residência num bairro proletário, presos, "quatorze inquilinos". Inúmeras vezes durante a greve a polícia foi vaiada e apedrejada. Além disso, com um esquema de sustentação tão precário (a greve estourou antes do recebimento do salário) como poderia ter se mantido tanto tempo sem apoio material? Arrisco a hipótese de que a solidariedade do vizinho, do parente, do homem da mesma condição social deve ter sido valiosa, e de que as relações humanas dos grevistas deviam cruzar-se neste terreno.

Os empregados no "commercio, seguros, bancos e mutualismo" são 4.470, na área urbana, sendo 2.416 no "commercio por atacado, varejo e outros ramos" e 1.320, nas "comissões". Os das empresas ocupadas em "indústrias diversas e meios de comunicação e transportes" são 1.440. As condições de trabalho de alguns destes empregados são descritas como muito difíceis (ver nota 56-Antecedentes) em um artigo enviado à Tribuna. Se bem que, é preciso distinguir entre os empregados das grandes companhias de transporte, o pequeno escriturário do fiel de armazém ou do feitor de turma. Os "empregados no comércio" mantinham, desde os anos noventa, uma associação mutualista que persiste até hoje, a Sociedade Humanitária dos Empregados no Comércio. É muito difícil, que no seu conjunto, tenham tido uma atitude hostil à greve. Sem alinhamento claro, nem poder de pressão aparente, devem ter contribuído para a retaguarda ne-

cessária da "opinião pública" indignada e ocasionalmente com algum auxílio material. As próprias colônias espanhola e portuguesa mobilizaram-se, protestando junto aos seus cônsules, contra a violência policial. O Real Centro Portuguez forneceu advogados aos seus sócios presos.

O funcionalismo civil ativo conta com apenas 309 pessoas na zona urbana. Em compensação, as profissões "religiosas, judiciárias, techincas, intellectuaes" e "medicina e classes accessorias" somam 1.119 pessoas. Aqui deve haver certa divisão e muita ambiguidade. Engenheiros da Docas e da Inglesa devem estar incluídos, assim como vários "magistrados e bacharéis illustres", os jornalistas da Cidade e do Diário de Santos e outros defensores do "Polvo" santista. Por outro lado, temos certos médicos "socialistas" do gênero Silvério Fontes e/ou Sôter de Araújo, professores "humanitários" e outros profissionais mais sensíveis a situação da classe trabalhadora, uma minoria a carrear água no sentido da "opinião pública" indignada. Também não deixa de aparecer um Tito Lívio Brasil, personagem ambígua. Ao mesmo tempo é editor de A Tribuna, órgão dos exportadores, advogado da Sociedade Internacional União dos Operários (S.I.U.O.) e representante dos operários nas negociações. Seu papel na greve, estratégico e controverso, já foi discutido.

É preciso lembrar que estas diferentes atitudes se superpõem e se influenciam. Este quadro geral deve ter se modificado no calor dos acontecimentos, tanto é que no es-

gotamento da última semana os carregadores estavam totalmente sós.

Até aqui falamos da Santos do centro, das ruas do comércio e da Bolsa, do Valongo e dos Quartéis, de Vila Macuco, das ruas do porto, dos cortiços pendurados nos morros e até mesmo dos novos casarões que se erguiam junto as praias. Mas não convém esquecer que havia uma outra Santos, reservada e idílica, uma Santos da burguesia a que todo este conflito não consegue tocar.

Os couraçados estão no porto. Trancados "fura-greves" trabalham maquinalmente, a cavalaria e populares enfrentam-se nas ruas. Mas depois de tomar uma lancha e rodar vinte minutos num "trenzinho pequenino e trefego" chega-se ao Guarujá: "Há um jardimzinho defronte de um grande hotel que fica a beira-mar, um jardim bem florido e cheiroso, com uns deliciosos bancos de pedra (...) uns faceiros chaletzinhos de sapê, para beber-se cerveja ou para ouvir-se o mar". A esta Santos pertence também o então recém-construído Parque Balneário, que Viriato Correia descreve numa crônica em forma de carta a uma suposta "Priminha Matilde":

"Em verdade te digo, o Rio não tem um hotel como o Balneário. A casa foi feita especialmente para hotel. Entra-se por uma escadaria de pedra para um largo salão brilhantemente iluminado (...) aberto para um varandim (...) com mesinhas brancas arrumadas. Esta varanda dá para um jardim plantado de rosas e gardê-nias, para um parquesito onde se joga lay-tennis e para a praia (...). (...) Um corredor leva-nos ao salão de leitura, onde ingleses vermelhos folheiam revistas. Um salãozi-

nho de jogo onde duas senhoras jogam a bisca (...). Não tem como esses hotéis do Rio, aqueles corredores soturnos, cheios de quartos, como os corredores de um convento. (...) Voltamos para o salão de jantar. É um largo salão brunido de branco, com o teto salpicado de luzes multicores, dá entrada para o salão de chá, por uma porta velada por uma cortina de voile (...). Jantei admiravelmente (...)"

Apesar da greve, os personagens deste "outro mundo", "jantavam admiravelmente".

Ainda assim podemos dizer que a greve foi considerada "simpática" pela população santista. Ainda mais numa cidade em que a Docas era tão antipatizada. Além disso, a repressão, absolutamente desproporcional, encarregou-se de posicionar mesmo os mais indiferentes. A greve tomou contornos do velho conflito entre a toda-poderosa e arrogante Companhia Docas e os trabalhadores mais oprimidos e explorados da cidade. Sua derrota, foi a derrota dos "humilhados e ofendidos" e coincidindo com um momento de crise e desemprego espraiou - se por todo o movimento operário, encerrando, nesta conjuntura, as lutas pelas oito horas.

As homenagens aos mortos da greve organizadas um mês depois, no dia de Finados, reuniram um grande número de populares.

Quanto ao problema da repressão, envolve vários aspectos. Procuramos sistematizar as informações obtidas, no quadro "Repressão". Sobre o contingente mobilizado, temos novamente a informação imprecisa da imprensa, que dia a dia traz notícias sobre os reforços policiais. Gostaríamos de sa-

REPRESSÃO: Lista de nomes registrados

A. Presos

1º dia: Manoel Teixeira  
Joaquim Ramos

9/9 Miguel Garcia  
José da Silva  
Domingos Alves  
Antonio Conde

4º dia: Antonio Almeida (solto em seguida)  
José Pereira

12/9 Benedito More  
Benedicto José Gomes  
José Ramos  
Manoel Cravo  
Antonio Alves  
Manoel Carchi  
Anselmo Fieri  
José Pitta  
Francisco da Silva Rogerio  
Manoel da Silva Rogerio  
José Teixeira  
Thomé Gonçalves  
João Mendonça  
José de Abreu  
José Rodrigues Pereira  
Manoel de Abreu  
Alfredo de Abreu

5º e Henrique Alves (não o ator)

6º dias Armando José dos Santos  
Manoel S. de Almeida

13 e Manoel Joaquim Rodrigues

14/9 Arthur Rios de Oliveira  
Elias José  
Januário de Oliveira

10º dia: Entre os enviados a São Paulo, Severino Antunha  
18/9 (afastado da greve, militante anarco-sindicalis-  
ta) e Thiago Marques.

11º dia: 2 desaparecidos depois de presos: José Tavares  
19/9 Santiago e Arthur Finardi (este último, doente,  
afastado da greve, preso por ter sido há tempos  
orador em associações proletárias).

15º e Desaparecidos depois de presos e enviados São  
16º dias: Paulo (Santos) Severino Antunha e Domingos Alves  
23 e 24/9

São Paulo - Entre os 20 presos na invasão da  
F.O.S.P. Pilade Grassini. Os dois  
redatores do Avanti!: Achille Pense-  
guiti e Aurélio Coli.

Entre os presos em "vários lugares":  
Guglielmo Todaro, José Lima, Antonio  
Compagno e Giuseppe Cavichioli.

21º dia: Paulo Martins (por "maltratar a polícia").  
29/9 Justino Ferreira Gomes e Virgílio Ramos (por  
"desrespeitar a polícia")  
Pedro Tavares ("por exhibir um facão deste tama-  
nho").

26º dia: Fortunato Cirimel (folheando um livrinho de jogo)  
Eduardo Ferreira Sobrinho (acusado de "terrorista"  
porque discutia com um conhecido à Praça da Repú-  
blica).  
Saturnino Fernandes (cobrador de sindicato operá-  
rio).

"Durante a greve": Vitório Nassareno, por discutir com o ir-  
mão do administrador de Docas. Preso, a-  
gredido, colocado em solitária pa a  
38\$600 de multa "por portar arma" que  
não possuía.

B. Deportados

7º dia: Antonio Alves Barbosa  
15/9

C. Agredidos

3º dia: Yvan Antonio Garcia  
11/9 Vicente Alves  
Eloy Pedro  
Chico de Tal

17º dia: João do Espírito  
25/9 Antonio Reis  
Manuel Reis

D. Mortos

13º dia: O barbeiro Manuel Rodrigues, morre em consequên-  
21/9 cias de ferimentos recebidos num "fecha" entre po-  
liciais e populares

15º dia: Manuel Ferreira, condutor de bonde, é baleado por  
policiais pelas costas, ao tentar fugir. Os po-  
liciais queriam obrigá-lo ao trabalho.

17º dia: Em tiroteio na Vila Mathias entre policiais e e  
condutores de bonde e cocheiros foram baleadas  
quatro pessoas: Guilhermino Reis morre em conse-  
quência dos tiros.

28º dia: No navio, alegres de voltar ao Rio, "crumiros" a  
tiram para cima. Um tiro fere acidentalmente o  
trabalhador José Domingues, que vem a falecer.

E. Acidentes de trabalho

4º dia: Na descarga, uma máquina escorrega e fere 3 ope-  
rários: Gabriel do Prado quebra a perna.  
Outro fere-se levemente e o terceiro perde os de-  
dos.



ber primeiro qual o contingente "normal" utilizado na cidade. O Censo Municipal de 1913 traz no item Força Pública Estadual, 267 homens e subordinados ao governo federal, 89. Seriam 356 homens em atividade, No 1º dia da greve chegam de São Paulo por volta de 100 praças, entre cavalaria e infantaria. Outras fontes falam de setenta e oitenta. No segundo, chegam mais 150 praças (novamente há divergência entre as fontes quanto ao número exato). No 3º dia, ancora o cruzador Gustavo Sampaio, em frente ao armazém número onze da Docas, no Paquetá. O capitão-de-corveta Theotônio Augusto de Barros, resolve com o delegado Bias Bueno, não ser necessário ainda desembarcar as 70 praças de infantaria naval, que trouxe (147). No 4º dia, parte do Rio a divisão de couraçados Riachuelo, Floriano e Deodoro, sob as ordens do comandante Lins, chegando a Santos no dia seguinte. No 7º dia, com o pretexto da explosão de duas bombas no cais, chegam de São Paulo, mais 250 homens para reforçar o policiamento. Se considerarmos apenas os reforços da Força Pública de São Paulo e o efetivo "normal" da cidade teremos por volta de 800 homens, número também citado pelo Avanti! até o 12º dia da greve. Neste dia mais 120 praças são enviados de São Paulo. Aparecem comentários, nos dias subsequentes do estilo "mais força é enviada", mas mesmo sem contar estas afirmações pouco especificadas temos entre 900 e 1.000 homens da Força Pública em Santos. A infantaria naval não entra neste cômputo. Mas os 70 praças do Gustavo Sampaio e os demais (quantos?) efetivos da Divisão de

---

(147) O número é divulgado por A Tribuna, 12/9/1908.

Couraçados estavam aquartelados nos armazéns do cais, "defendendo as propriedades" da Docas e prontos para qualquer eventualidade.

Há dois padrões de atitudes da tropa veiculadas pela imprensa. No primeiro momento, uma grande brutalidade, atestada em diversos incidentes. A rotina das patrulhas reforçadas circulando pela cidade desencadeou conflitos violentos com operários e populares no início da greve e em "fechas" generalizados no seu pico. Prisões e espancamentos em plena rua, residências vasculhadas, lojas invadidas a cavalo, soldados perseguindo trabalhadores com espadas desembainhadas, tornaram-se cenas diárias da greve. Não faltaram, especialmente a partir da greve dos condutores de bonde, tiroteios e mortes para obrigar ao trabalho. As prisões eram efetuadas em massa: as praças de cavalaria formavam um quadrado dentro do qual eram conduzidos os presos a espadeiradas. Há várias denúncias de tiros disparados por soldados embriagados e uma de que a Docas abrisse um botequim para os soldados no cais.

Mas é só no declínio da greve que começam a aparecer queixas e denúncias de soldados sobre suas próprias condições de alojamento e alimentação e do papel de "cossacos". Pela comida (intragável) estariam sendo descontados 1\$150 réis do soldo, por refeição, e haveriam castigos para quem não cumprisse ordens. Não há denúncias de envolvimento do pessoal da Marinha nem nos diversos incidentes, nem nas reclamações da tropa.

Já para o número de presos, há dois tipos de informação. O primeiro é uma "Classificação dos presos regis-

trados no ano de 1908", dado fornecido pela Cadeia Pública de Santos. Aparece um total de 3.210 presos, que são classificados por sexo, estado civil, nacionalidade, motivo e mês da prisão. Apresentamos aqui os presos por mês e por motivo, tentando localizar os presos durante a greve:

Mês:	Janeiro	-	267
	Fevereiro	-	304
	Março	-	209
	Abril	-	190
	Maiο	-	185
	Junho	-	214
	Julho	-	186
	Agosto	-	168
	Setembro	-	623
	Outubro	-	279
	Novembro	-	298
	Dezembro	-	272

É fácil observar que o número de presos no mês da greve é bastante superior aos demais. Como a greve prossegue até 5/10, alguns dos nossos presos devem constar em outubro, que é o quarto mês em número de presos.

Vejam agora os motivos:

Motivos:	Desordem	-	944
	Embriguez	-	768
	Greve	-	327
	Furto	-	151
	Averiguações	-	148
	Uso de armas proibidas	-	139
	Vagabundagem	-	122
	Crimes diversos	-	120
	Suspeitos	-	118
	Desobediências	-	90
	Ferimentos	-	89
	Espancamento	-	41

Agressão	- 41
Jogo	- 32
Demente	- 28
Defloramento	- 24
Atos imorais	- 17
Passagem de notas falsas	- 8
Anarquistas	- 4
Assassinatos	- 3

Afora os declarados trezentos e vinte e sete grevistas, há vários destes itens em que facilmente poderiam ser enquadrados mais alguns: desordem (o item que traz mais presos), averiguações, crimes diversos, suspeitos, uso de armas proibidas (há pelo menos a denúncia de Vittorio Nassareno), desobediências, anarquistas. Mas por que sô nestes e não em outros? Quantos militantes operários não foram deportados como câftens ou falsários? Se a cadeia deve apresentar um registro aceitável de presos, não seria difícil distribuí-los a gosto. Além do mais, a imprensa denuncia inúmeras prisões não registradas.

Este é o segundo tipo de fonte de informação que temos: imprecisa, pontilhada, como sempre. Presos cujos nomes são citados temos quarenta e cinco em Santos e sete em São Paulo. Mas há registros tais como: "várias prisões", "prisões de estrangeiros", "operários portugueses nos porões do Riachuelo", "numerosos presos", "muitos", "presos por motivos irrisórios", "quatorze inquilinos em uma residência invadida", "prisões arbitrárias". Há ainda a seguinte informação: de 9 a 28/9 teriam sido presas mais de novecentas pessoas em Santos. Concluindo, não há número preciso, nem forma de estimar, mas aceitamos que os presos foram realmente as "centenas" denun -

ciados pela imprensa operária talvez até ultrapassando um pouco os 900.

A greve foi... "tempo de festa do casarão da Praça dos Andradas", comenta um jornal, referindo-se a superlotada Cadeia Pública, o local mais utilizado. Mas além dela, houve os porões dos navios de guerra e a Guarda-Moria (para os "crumiros" que se recusaram a trabalhar) e as repetidas transferências, para São Paulo e voltar para Santos, através das quais se burlavam os pedidos de "habeas corpus" e outras providências legais. Com os nomes citados na imprensa, temos três casos: Domingos Alves, Severino Antunha e Thiago Marques. Mas na sua descrição da greve A Terra Livre (148) afirma: ... "para esta capital tem vindo presos inumeros operários (...) em mangas de camisa, molhados e deixando sem recursos suas famílias"... Além disso, todos os presos nos porões dos navios foram transferidos para terra após a chegada dos telegrama do Ministro da Marinha, no 10º dia da greve, afirmando que... "os navios da nossa Marinha não eram xadrez de polícia".

Os mortos registrados são 8. Dois parecem ter sido acidentes: um trabalhador cai ao mar de um rebocador da Docas e José Domingues é atingido por um tiro disparado para o ar; por alegria, no dia seguinte ao final da greve, pelos "crumiros" que voltavam ao Rio. Dois mortos nos tumultos de rua, na 13 de Maio, não tem nem ao menos os seus nomes citados. Os outros quatro são: o barbeiro Manoel Rodrigues, em consequência dos ferimentos recebidos no "fecha" do Largo Monte Alegre; o condutor de bonde e grevista Manoel Ferreira, que

---

(148) Terra Livre, 64, 3/10/1908.

ao fugir da polícia que queria obrigá-lo ao trabalho, o baleado pelas costas; Guilhermino Reis, também na repressão a greve dos bondes é alvejado junto a outros três, nas cocheiras de Vila Mathias, mas é o único a falecer; e por último, Antonio Soares de Abreu, por estar trabalhando no armazém número sete da Docas e ser contrário à greve. Naturalmente, não faltam as fontes que falam em "muitas mortes" (Terra Livre, Avanti!), mas as demais, nada impossíveis de terem ocorrido, não deixaram rastros.

Antônio Alves Barbosa é deportado no 7º dia da greve. Não ficaram esclarecidas as relações deste fato com o conflito. Faltam informações sobre deportações posteriores. São registrados na imprensa quatro casos de "desaparecimento" de presos: José Tavares Santiago e Artur Finardi, estivador da Companhia Lamport e Holt, não mais encontrados, e Severino Antunha e Domingos Alves, encontrados em São Paulo, mais tarde. O primeiro, preso em Santos, foi enviado várias vezes de Santos a São Paulo e novamente a Santos, para burlar as providências legais. O segundo, cuja prisão não havia sido registrada em Santos, foi enviado a São Paulo, onde terminaram por encontrá-lo.

Também falta informação a respeito dos processos judiciais relacionados com a greve. Os exportadores processam a Docas por perdas e danos. No fim da greve, haveria presos processados que não são soltos. Em fevereiro de 1909 (149) ainda se arrastava o processo a que respondiam os "líderes" da greve.

---

(149) A Vanguarda, 121, 22/2/1909.

Para o número de feridos e agredidos, ainda as imprecisões da imprensa. Em todo o caso, jornais de diferentes matizes concordam com Lotta Proletaria (150) que houveram cerca de ... "cento feriti fra iqualimolti sono rimasti inabili al lavoro". Quanto a informações mais especificadas, temos agredidos cujos nomes e circunstâncias da agressão são citados: o jornalista da Tribuna assiste de sua sala agressão policial no beco do Loureiro contra um grupo de grevistas, ficando feridos "Juan Antonio Garcia, Vicente Alves, Eloy Pedro e Chico de Tal"; nas cocheiras de Vila Mathias, durante a greve dos bondes, são baleados João do Espírito, Antonio Reis, Manoel Reis e Guilhermino Reis, este último vem a falecer.

Com as circunstâncias dos ferimentos citadas, sem o nome, temos mais 27: um carregador, por um soldado de espada desembainhada; um trabalhador do saneamento pelo seu feitor; após o "fecha" do largo Monte Alegre, 8 feridos em estado grave são recolhidos a Santa Casa, um deles Manoel Ferreira vem a falecer, 2 soldados, a golpes de pá, durante o "fecha" da travessa São Leopoldo; 4 na repressão a greve dos bondes, um condutor baleado, um operário, um policial e um soldado da Força Pública; 2 ao serem presos; 5 populares no "fecha" da rua 13 de Maio, 2 dos quais vem a falecer; o proprietário do restaurante que fornecia comida aos "crumiros" é ferido pelos grevistas; um operário, surpreendido na cama pela polícia e maltratado, enlouquece (há referência a situação deste operário, dois anos depois da imprensa operária); 2 carroceiros feridos pela explosão das bombas no cais. Por último, os co-

---

(150) Lotta Proletaria, 25, 6/11/1908.

mentários mais vagos a cada dia: "violências policiais", "agressões arbitrárias", "vários feridos".

É interessante notar certas características da repressão na época, Se de um lado, é extremamente violenta, por outro mostra-se muito pouco sofisticada. Não havia ainda nem traço desta máquina de repressão, montada posteriormente para recolher e selecionar informações. A violência da Força Pública, Marinha, Exército fica no nível da demonstração de força, desce a golpes de sabre ou "espadeiradas" sobre a massa. Faz mortes "desnecessárias" ou "acidentais". Parece que não havia interesse, nem recursos para infiltrar, observar ou impedir a vida diária das pequenas organizações operárias. Estas, por seu lado, mantinham suas atividades da maneira mais pública.

Os conflitos operários/repressão eram percebidos pelos atores antes pelo lado moral. Os militantes teriam vergonha frente a sua massa de "fugir a luta" de rua. As autoridades policiais, por sua vez, acreditavam que conteriam aqueles "insolentes" com uma "boa lição". A repressão minuciosa, cotidiana, individualizada ainda não era prerrogativa do Estado, parecendo antes caber a esfera das empresas. A polícia, auxiliar requisitado em caso de "necessidade" ficava a repressão mais massiva. Apesar destas peculiaridades seu aspecto de repressão de classe é muito claro.

Mesmo em tempos "normais, notícias de espancamentos arbitrários de populares por policiais (151) e mesmo comentários sobre a interdição permanente, embora inconstitu-

---

(151) A Tribuna, 51 e 52, 24 e 26/5/1908.



cional, de reuniões operárias (152) são frequentes. Este padrão permeia toda a sociedade e se evidencia nos conflitos cotidianos no mundo do trabalho (153). Mesmo a própria "opinião pública" aceitava, por exemplo, a tortura, desde que fosse aplicada às "classes perigosas" (154).

Outro aspecto a ser discutido seria o problema das negociações. A Docas não aceitou o princípio da negociação. Inclusive nem sequer admitiu publicamente que seus operários estavam em greve. Isto dificultou enormemente o encaminhamento das reivindicações. A repressão fez outro tanto: sem assembléias operárias para tomar as decisões e sem um comitê de greve eleito, ficou muito difícil para os grevistas expressarem suas posições. O único canal de comunicação dos grevistas entre si e com a população foram os boletins da greve. Estes eram dirigidos "ao povo em geral e seus companheiros em particular" e assinados pelos "Trabalhadores da Docas/

---

(152) Id. *ibid.*, 82, 30/6/1908.

(153) *A Tribuna*, 153, 20/9/1908, notícia o espancamento de um operário do Saneamento da cidade por seu feitor.

(154) "Platea" giornale dei ... ben pensanti, ieri, invoca, in onore e gloria dela civiltá paesana, che la polizia usi, anzi che deve, ha l'obbligo di usare, la violenza, per strappare ali imputati la confessione del dilitto! Ma sicuro! bene!

Fuori gli arne si di tortura!

Del resto - per cê meravigliarsi?

Non esistono di fatto nella "fazendas", in ceppi, i collare o la corna di ferro, la sferza, gli anelli fissi al suolo?

Se sono usati dai privati nei loro domini, perché non

Tráfego". Arrisco a hipótese de que tenham sido escritos por militantes da S.I.U.O. Foram distribuídos no primeiro, segundo, quinto e oitavo dia da greve.

A primeira manifestação da Docas com respeito à greve foi um anúncio publicado na imprensa local oferecendo emprego para carregadores, sob as condições rejeitadas pelos grevistas. O boletim do 9º dia da greve responde a esta "proposta" da Docas, denunciando-a e reafirmando a reivindicação das oito horas. É o primeiro a ser assinado por uma "Comissão de Trabalhadores". Não sabemos como esta comissão foi constituída, mas ela nomeia Tito Brasil, o advogado de S.I.U.O., representante dos operários para as negociações. Este aceita os repetidos oferecimentos que a Associação Comercial fizera desde o primeiro dia da greve: convoca Inglez de Souza, seu presidente, para mediador do conflito. Esta associação após diversas tentativas consegue a intervenção do governo estadual, já no final da semana de pico da greve. Albuquerque Lins, o presidente do Estado, por sua vez, apela para o governo federal, que aparece como "garantia" de uma solução negociada, no 20º dia da greve.

Recapitulando então, há quatro níveis de intermediários entre os operários e a Docas, que vão sendo introduzidos gradativamente, conforme a situação vai se agravando: o advogado dos operários, o presidente da Associação Comercial, o presidente do Estado, o governo federal. O "representante"

---

(154) li deve usare anche la polizia, la giustizia?

Sicuro: ha ragione "Platea" é semplicemente logico".

Este artigo foi publicado em Avanti! 2.109, 16/9/1908.

dos operários é nomeado quando os militantes de suas organizações estão sendo procurados, sua greve furada e seu poder de pressão neutralizado pela "solidariedade" burguesa. Cabe a Tito Brasil comunicar à Docas e aos exportadores a generalização da greve. Mas ele faz mais: apoia-se imediatamente no poder da Associação Comercial. É através do poder desta e com o peso de uma semana de greve geral que o presidente do Estado consegue uma promessa do governo federal.

Quanto às circunstâncias em que se realizam as negociações, são variadas. Na hora em que a greve estoura, militantes da S.I.U.O. tentam entregar um ofício ao Major Álvaro Fontes, superintendente da Docas, e só conseguem, segundo um operário... "a muito custo" passá-lo as suas mãos. O ofício pedia que, caso houvesse a aceitação da reivindicação, a decisão fosse assinada e enviada a sede da S.I.U.O. Uma cópia do ofício foi enviada a Associação Comercial. Vendo que não haviam sido recebidos os operários não voltaram mais ao recinto da Docas.

As "negociações" propriamente ditas correram em diversas ocasiões e locais: na sede da Associação Comercial, no décimo dia da greve; em audiência com o presidente do Estado, no domingo, após a semana de pico da greve, nos bastidores, por mensagens diversas e telegramas, reuniões reservadas. Quando o governo federal garantiu que a Docas pagaria um salário "equitativo" e "por hora", Tito Brasil é encarregado de ouvir os operários e Inglez de Souza, a Docas.

Um dos principais objetivos dos operários, durante toda a greve, era serem reconhecidos como interlocutores pela empresa. Daí e de sua situação difícil, a grande a-

bertura que mostram para a negociação. Quanto a Docas, está na situação oposta. Ignora o ofício dos operários, mantendo si lêncio e muita ação do primeiro ao nono dia do movimento. No décimo, pressionados pela repressão os operários tomam outra iniciativa: apelam para o canal aberto pelos exportadores, en viando por aí a notícia da greve geral. Mas é só no vigésimo dia, após danos e prejuízos, mobilização de tropas, mortes, "fechas", centenas de prisões e desgaste político é que o governo federal intervém garantindo um acordo.

O período das negociações é de dez dias porque no vigésimo-primeiro dia da greve, a Docas desmentindo o seu representante em Santos, Osório de Almeida, envia um telegrama avisando que aceita o pagamento do serviço por hora mas cal culado sobre a base do preço atual por saca. Ou seja, não há a menor concessão por parte do "Polvo". As negociações são rompidas. A greve inicia seu declínio. O desfecho, seis dias depois, não foi negociado. Exaustos e sem perspectivas, retor nam ao trabalho sem nada além da vaga promessa do governo federal, sua "garantia" de um salário "equitativo" e "por hora".

A proposta dos operários eram as oito horas de trabalho. E a argumentação era forte: garantir trabalho para maior número de operários e o necessário repouso em um trabalho tão fatigante. A luta, além do mais, insere-se, com esta reivindicação, em uma campanha operária mais ampla. Os operários, entretanto, não estão em condições de serem intransigen tes. Os próprios dirigentes da F.O.L.S. aconselham os da S.I.U.O. a aceitar duas horas pagas como "extraordinário, no máximo, em caso de acordo". No décimo dia da greve, antes da

generalização do movimento avisam a Docas que aceitam seus 60 réis por saca, desde que ela conceda a jornada de oito horas.

A Docas permanece inflexível, negando-se a fazer ou aceitar qualquer proposta. No início da greve, empresários de transporte, com o apoio dos exportadores chegam a propor a volta "provisória" ao antigo regime de trabalho, até o dia 24/9, quando entrasse em vigor a sobretaxa do café. Com a negativa da Docas e as acusações da "sua" imprensa; eles próprios afastam esta possibilidade.

Quanto a Associação Comercial, implementa outra proposta, mais tarde, já como mediadora do conflito, durante o período das negociações. Tenta aproximar a exigência operária das 8 horas do regime de trabalho vigente da Docas, transformando a medida, para efeito de negociação em aumento de salário. Pede que o salário seja pago por hora e não por saca e negocia o preço da hora de modo a aproximar a diária atual de 5.000 réis às 8 horas. Não haveria mudança na jornada de trabalho imposta pela empresa (10 horas). Para manter vivo o respeito as 8 horas seria necessário contar com os próprios operários. Em todo caso, no vigésimo dia da greve, esta seria uma saída aceitável para os já desgastados trabalhadores do Tráfego. Todas as categorias em greve poderiam voltar juntas ao trabalho com uma vitória parcial.

A Docas negou-se ao acordo. Não que não pudesse desembolsar 100 réis a mais por hora, mas estava determinada a frustrar qualquer tipo de vitória operária, mesmo limitada e parcial.

A última "proposta", na esteira da solução oferecida pelos mediadores, estava na "garantia" do governo fede

ral. Mais que uma proposta era um aval a uma solução negociada, no caso daquela greve específica. Embora concordasse com a Docas quanto a necessidade de extinguir qualquer organização operária em setor estratégico, em certa medida, aceita também os fatos apresentados por Albuquerque Lins: era preciso por fim a situação insustentável criada na cidade.

As negociações foram rompidas e não se concretizou nenhuma decisão levantada durante o processo. A falta de perspectiva de qualquer tipo de acordo, pesou muito sobre o moral dos grevistas. No dia seguinte inicia-se o declínio do movimento: a greve em São Paulo é suspensa, os trapicheiros do Rio assinam um acordo. A repressão na cidade continua firme. Mas a greve ainda não é quebrada.

O momento decisivo da derrota operária se dá no dia 1/10 quando dois fatos cruciais debilitam a resistência dos carregadores da Docas. De um lado, todos os demais categorias voltam ao trabalho e de outro a São Paulo Railway volta a despachar café para Santos e a cobrar armazenagem. Na verdade, dia 1/10 e não dia 5/10 é que se assinala o fim do movimento. Sós e exaustos, os trabalhadores do tráfego vêm todas as pressões concentrarem-se sobre si. Poucos dias depois acabam retornando ao trabalho.

As conseqüências da greve tem de ser examinadas uma a uma. Manteve-se o controle da Docas sobre o embarque de café. Manteve-se também a diária de 5\$000. Mas esta agora foi dividida, não mais em 83 sacas a 60 réis, mas numa jornada de 10 horas a 500 réis a hora. Este salário vigorava ainda em 1912 e a reivindicação da greve deste ano era o salá

rio "equitativo" prometido pelo governo em 1908.

O trabalho continuou o mesmo::embarque de café, carga e descarga dos vapores e carroças, arranjo e empilhão de toda espécie de volumes no cais e nos armazéns da Docas. Isto sob o sol, chuva ou vento noroeste. Começava às 6 horas da manhã e terminava às 17 horas com uma hora de almoço às 10. Quando havia serviço extraordinário este continuava a ser pago da seguinte forma: 2\$500 das 18 às 22 horas, 5\$000 das 18 às 24 horas e 10\$000 das 18 às 6 da manhã seguinte.

Do ponto de vista operário a mudança foi mínima porque nem sequer um compromisso escrito foi firmado, mas de qualquer forma abriu um pequeno espaço. No ano seguinte a Tribuna Operária, jornal da S.I.U.O., traz uma carta de A.Costa, dirigida "aos companheiros do Tráfico da Docas" em que lembra..."o anno passado no embarque de café ficou estabelecido que se trabalhava por dia, e não por sacca, pois os companheiros trabalhando por dia para que correm?" E acrescenta: ... "não tenham receio dos mandões... se nós não carregarmos o sacco para bordo os mandões não vão... é preciso demonstrar que temos união, vergonha e dignidade para que os mandões reconheçam que para mandar homens é preciso que sejam mais moderados!"

Quanto a mudanças no processo de trabalho, parece que não ocorreram. Em 1912, quando estoura outra greve no porto, o Departamento Estadual do Trabalho envia o chefe de Seção de Informações para verificar os motivos da paralisação. Este observa que a situação modificara-se muito pouco desde 1908:

"Facto que desagrada a todos quantos visitam as instalações do porto de Santos é a falta

de aparelhamento, diminuindo assim o esforço exigido no emprego do braço humano e o número dos trabalhadores ocupados.

O único serviço melhorado nesse sentido, o do desembarque do trigo em grão, foi feito de uma maneira ainda imperfeita. O embarque de café poderia ser feito, quase que exclusivamente por meios mechanicos. A descarga de muitas espécies de mercadorias, da mesma forma".

As indicações ainda apontam para a hipótese de que enquanto a Docas mantém o monopólio da determinação do preço da força de trabalho, não há grande interesse em mecanizar estas operações.

Não tenho informação a respeito de demissões ocorridas em consequência do movimento. É muito provável que tenham havido mais tarde. Um dos itens do acordo final da greve era a readmissão dos grevistas e soltura dos presos. Os processados permaneceram presos, os demais sendo soltos. É possível que de momento todos fossem readmitidos, e as demissões realizadas pouco a pouco, mais tarde.

As grandes derrotas muitas vezes inauguram um longo período de descenso. Foi o caso desta. Porém as marcas do desgaste que sofreu o movimento operário não foram imediatas. Durante o próprio mês de outubro, continuam a subir para a Folha do Povo (155) a correspondência da F.O.L.S., os "Bilhetes Santistas". No dia de Finados, um mês depois da greve, houve um verdadeiro comício em memória dos mortos do movimento. As denúncias de arbitrariedades policiais e uma campanha

---

(155) Folha do Povo, 31 e 32, 22 e 29/10/1908.



contra Washington Luiz ocupam as páginas da Vanguarda e da Folha do Povo, durante a visita de Enrico Ferri ao Brasil. Prosseguem os festivais na sede da F.O.L.S., comemorando os mártires de Chicago ou promovendo uma campanha pacifista (156). Os carroceiros ameaçam parar quando no final da safra os patrões tentam desconhecer compromissos anteriores baixando seus salários. Os patrões acedem ao ofício enviado e o salário permanece sendo de 200\$000 mensais.

O primeiro de maio de 1909 é comemorado. Mas a repressão continua seu trabalho. Em julho, a sede da F.O.L.S. é invadida, destruída e presos 165 padeiros que lá estavam em assembléia. A 5/7/1909 (segundo relato do Sindicato dos Carroceiros ao Congresso Operário em 1913) a Internacional, muito enfraquecida, fecha suas portas. Mas publica ainda um número especial, de aniversário, da Tribuna Operária. a 7/8. As categorias antes pertencentes a Internacional permaneceram desorganizadas a partir daí.

Mesmo nos anos difíceis de 1909 - 1911 a F.O.L.S. conseguiu manter uma escola para filhos dos associados e adultos e publicar o jornal O Proletário. Recuperando-se pouco a pouco, a F.O.L.S. consegue lançar bases novamente em várias categorias: padeiros, Moinho Santista, ternos de café e ofícios vários (armazéns), trabalhadores da Companhia Docas, Trabalhadores da São Paulo Railway, Metalúrgicos e Canteiros. Os carroceiros, a categoria que mais militantes fornecera a Internacional foi uma das últimas a fundar seu sindicato filiado a F.O.L.S., o que consegue a 12/4/1912. Finalmente

---

(156) Id. ibid. 33 e 34, 8 a 22/11/1908.

consolidara-se a organização municipal, conduzida pelos anar  
co-sindicalistas.

Após a greve de 1908, termina por algum tempo no porto a época das associações "trabalhistas"; com abertura para intervenções extra-classe. Na greve de 1912 contra a Docas, é testado o método da ação direta. Nem por isto o movimento teve mais sucesso em atingir as suas reivindicações. A vitória patronal vem após 18 dias de luta.

Não chegaremos a analisar este movimento, os a  
nos do "refluxo relativo" de 1909-1910, acompanhados no próxi  
mo capítulo, são o marco escolhido para finalizar este traba-  
lho.

## PEQUENA CRONOLOGIA DA GREVE

- 9/9 - Início da greve. Choque com "fiéis de armazém" da Companhia. Entrega das reivindicações. Chegada da repressão. Associação Comercial oferece seus préstimos a ambos os lados.
- 10/9 - Intensificação da repressão. Os membros da Associação Comercial formalizam um acordo paralisando os negócios de café na praça de Santos.
- 11/9 - Chegada do cruzador Gustavo Sampaio. Nenhuma saca de café é embarcada.
- 12/9 - Chegada dos 300 fura-greves de Itutinga.
- 13/9 - Chegada da divisão de couraçados: Riachuelo, Deodoro e Floriano.
- 15/9 - Os fura-greves começam a trabalhar, presos nos domínios da Docas. Explosão de duas bombas de dinamite no porto e intensificação da repressão.
- 16/9 - A São Paulo Railway, a pedido da Associação Comercial, suspende remessas de café e não cobra armazenagem, até segunda ordem.
- 17/9 - Invasão da sede da F.O.L.S.
- 18/9 - Tentativa de negociar por parte dos operários.
- 19/9 - O movimento do café é retomado, no porto, através do trabalho dos fura-greves.
- 21/9 - Generalização da greve em Santos. Vários incidentes com a repressão. Distúrbios de rua. O porto novamente é paralisado.

- 22/9 - Protestos dos cónsules espanhol e português contra a repressão. Convocação da greve geral de solidariedade em São Paulo.
- 23 e 24/9 - Morte e tiroteios na repressão a greve dos bondes. Suspensa a publicação de A Tribuna. Em São Paulo, invasão da sede da F.O.S.P., prisão dos redatores do Avanti!, tentativa frustrada de comício de solidariedade.
- 25/9 - Comício de solidariedade no Largo São Francisco, no Rio de Janeiro. Volta ao trabalho do pessoal dos bondes.
- 26 e 27/9 - Novo comício de solidariedade no Rio.
- 28/9 - Governo intervém como mediador nas negociações.
- 29/9 - Reabertura de A Tribuna.
- 30/9 - Rompimento e fracasso das negociações. Fim da greve dos trapicheiros, no Rio. Fim das greves em São Paulo.
- 1/10 - Volta ao trabalho de todas as categorias em Santos, exceto a iniciadora da greve, os carregadores de café do porto. A São Paulo Railway volta a despachar café para Santos e cobrar armazenagem. A partir daqui retomada no movimento do porto através dos fura-greves.
- 5/10 - Volta dos carregadores ao trabalho.

## CAPÍTULO IV

### CONCLUSÃO

..."Nesse quadro em que a engenharia hidráulica e elétrica tem trazido as suas mais modernas contribuições palpita uma multidão de trabalhadores sendo particularmente impressionante as multiplas filas de carregadores que com a saca de café as costas, semelhando um rastilho de formigas se dirigem dos armazéns para os grandes navios atracados ao caes as vezes em triplice e quadrupla linha. Tudo isso numa ordem perfeita, num silêncio característico, só interrompido pelo guincho dos guindastes ou o silvar das locomotivas e dos vapores".

A Tribuna (1910)

#### 1. Os anos 1909 - 1910

Após a greve de 1908 inaugura-se um período difícil para os trabalhadores do porto. Um silêncio pesado cai sobre sua situação, após as avaliações dos militantes e as "felicitações" mútuas das autoridades envolvidas. É verdade que, timidamente, com o início do novo ano a Internacional convoca uma reunião, retomando suas atividades(1). Mas nenhuma ação mais efetiva tem lugar. Outras vozes começam então a discutir

---

(1) A Tribuna, 232, 1/1/1909.

sobre os procedimentos necessários para evitar este tipo de conflito. Sylvio de Lóres, colunista da Tribuna, defensor da "boa higiene", do financiamento pelo governo da construção de habitações populares, das cooperativas de consumo e outras iniciativas para "regularizar" a situação do operário, inclusive reclamando uma "moderada intervenção" do Estado na "questão social", é uma delas.

Começa a advogar a "sesta no trabalho" durante o verão como medida "higiênica e humanitária", ou seja interromper o trabalho das 11 às 14 horas, como se fez em 1889, durante as epidemias. Os casos de insolação entre os trabalhadores são frequentes, argumenta o jornalista(2). Propostas neste sentido chegam a ser discutidas pela Associação Comercial e pela Câmara Municipal(3). Em fevereiro, o administrador dos trabalhos da Cia. Docas no Jabaquara (pedreiras) consulta os operários sobre a possibilidade, sendo unanimemente rejeitada. Por sua vez, os organizados trabalhadores da construção civil, incluindo pedreiros, pintores, carpinteiros e serventes reúnem-se na F.O.L.S., dia 18, também rejeitando a proposta. Imagina-se como poderia se sentir o operário santista, após ter lutado durante 27 dias pela redução da jornada de trabalho ao ouvir este tipo de proposta "humanitária". Sua amarga experiência com

---

(2) A Tribuna, 3/1/1909 e 24/6/1909. O debate prossegue ainda em A Vanguarda, 13,15 e 16/2/1909.

(3) Atas da Câmara Municipal, 4<sup>a</sup> Sessão Ordinária, 17/2/1909 .  
Comunicações.

(4) A Tribuna, 24/6/1090.

"mudanças" propostas pelos patrões não alimentava muitas dúvidas a respeito(5).

Mas o jornalista volta à carga, desta vez defendendo interesses do comércio varejista, com um artigo a favor do "pagamento semanal" ou mesmo "quinzenal" para que os operários... "possam comprar a dinheiro", o que evitaria para o comerciante o "risco do calote".

Na realidade todo este discurso não conseguia esconder a crise e o desemprego que devastavam o porto naquele verão escaldante. Passado o embarque das sacas de café acumuladas durante a greve, não havia mais trabalho no porto. As coisas não iam bem há tempo. No vaso de guerra fundeado no porto em julho/agosto para a mudança no regime de trabalho na Cia. Docas, viera um soldado com varíola. Os óbitos registrados por esta moléstia que no ano anterior tinham sido 3, passam a 100, em 1908. Após a derrota da greve e a varíola, o verão trazia a crise e o desemprego. Nem que fossem as sete pragas do Egito ! Mas os operários, ou pelo menos os militantes, não atribuíam sua situação a maldições divinas. Ou melhor, atribuíam... ao Deus-Capital, a todo poderosa Docas, as grandes casas exportadoras que especulavam vendendo todo seu café ao estado e aos planos valorizadores.

Um dos raros espaços que ainda registra a voz e/ou a situação dos operários neste momento são as páginas de

---

(5) Em 1911, o assunto "Sesta no Trabalho" volta a pauta, como sempre trazido por "intruzos", como os chamavam os anarcosindicalistas. O Proletário, 1/6/1911, "A eterna ipocrisia", denuncia a intenções eleitoreiras destes "valiosos auxiliares da burguesia", "intermediários nas greves".

A Vanguarda. Em setembro de 1908, Fernando de Magalhães comprou antigas oficinas de A Cidade de Santos e convidara Benjamim Mota para dirigir um jornal diário. O primeiro número disponível de A Vanguarda é o 70, 11/1/1909. Seu estilo lembra mais o da grande imprensa da cidade do que o da imprensa operária. Bem dividido para a época, com as colunas bem separadas por barras ou manchetes tem um aspecto gráfico um pouco mais moderno do que A Tribuna ou O Diário. Mas assemelha-se a estes até mesmo na divisão dos artigos. A orientação destes é que varia um pouco. Embora o jornal não escape ao provincianismo reinante com a crônica de todos os aniversários, batizados, chegadas e saídas dos "ilustres" da cidade; uma linguagem mais coloquial e irreverente, especialmente nos artigos políticos o diferencia dos demais(7). Ao contrário dos jornais anarco-sindicalistas, não tem posição fechada quanto às eleições(8). A Vanguarda, se não pode ser caracterizada como um jornal operário, traz as marcas das simpatias anarquistas de seu diretor, o "distinto jornalista" Benjamim Mota (9). Por exemplo

---

(7) Um exemplo, o artigo "O Orçamento da Opressão", 71, 2/1/1909, p.1, sobre o orçamento municipal para 1909, com trechos como: "Alli pela Câmara, dinheiro é como manteiga em focinho de cachorro, fica unicamente o tempo necessário para ser lambido pelos mais espertos".

(8) É contra Carlos Garcia porque este omitiu-se quando a repressão prendeu e espancou operários durante a greve da Paulista. É a favor do "honesto democrata Antonio Moreira da Silva", acha importante a campanha do senador Alfredo Ellis contra a Docas.

(9) Em uma notícia sobre um "meeting", A Folha do Povo, 8/6/1909, assim apresenta os oradores; "o companheiro La Scala, o companheiro Eladio Antunha e o distinto jornalista Benjamim Mota".



não faltam denúncias de comportamentos " indecorosos " de pa-  
dres(10). As próprias notícias policiais dispensam a gíria pe-  
sada com que tempera os crimes dos pobres A Tribuna. O crime  
aqui é visto como miséria social mais na base do moralismo anar-  
quista(11).

É neste jornal que vem a público as condições  
de trabalho no porto. Tudo começa inesperadamente com uma car-  
ta de um leitor queixando-se da maneira como os cocheiros de  
Santos maltratavam seus animais sobrecarregando-os com peso  
excessivo e batendo para apressá-los(12). Responde Antonio Fil-  
gueira Vieytes, que ironicamente pede a criação de uma "Socie-  
dade Protetora dos Seres Humanos" e critica a hipocrisia das  
"sociedades humanitárias burguesas".

"Em nenhum porto do mundo, afirma ele, "o ope-  
rário trabalha tanto como aqui(...). São 10  
horas de trabalho(...) Alli na Docas, não se  
dá tempo para respirar. Aqueles homens carre-  
gando o precioso grão de café(...) treme-lhes  
as pernas ao atravessar a correr a prancha ,  
porque atrás delles vêm outros. Aquillo é uma  
machina.(...) Os carroceiros às 4 horas da ma-  
nhã são a deixar o leito, e até às 7 ou 9 ho-  
ras da noite trabalham sempre, a correrem mais  
que os animais que guiam, expostos a todo mo-  
mento a escorregarem e morrer sob as rodas do  
veículo. Um homem que trabalha 16 ou 17 horas  
por dia que sentimentos humanitários pode ter?  
A sociedade não os tem como elle"(13).

---

(10) A Vanguarda, 79, p.2 e 80, p.1.

(11) Por exemplo, A Vanguarda, 71, p.2: "... em um cortiço, des-  
ses que a Comissão Sanitária não visita porque pertence  
com certeza a algum argentário, deu-se hontem..."

(12) A Vanguarda, 19/1/1909.

(13) A Vanguarda, 21/1/1909.

O editor intervém no debate dizendo que os carroceiros devem reclamar contra a sua situação ao invés de maltratar os animais. O leitor retoma seus pontos de vista chamando a Sociedade Internacional a não aceitar as sobrecargas de carroças e fiscalizar a aplicação do Código de Posturas, já que a Câmara não o faz. Ofício oferecendo-se para este tipo de fiscalização é enviado pela Sociedade Internacional à Câmara que só responde um mês depois, negando o pedido e alegando ser um típico caso de "invasão de poderes"(14). Enquanto isto, os diretores da Internacional e demais processados durante a greve aguardavam alguns ainda presos, em fevereiro, adiamentos e novos adiamentos de seu processo. Só serão despronunciados por falta de provas em junho(15).

Nas Docas, as denúncias também não são poucas. Espancamentos e/ou esbofeteamentos de operários por feitores de turma eram frequentes, e só viram notícia quando se trata de um velho, cuja humilhação revoltou especialmente seus companheiros. O "ponto" também era falsificado, a empresa "roubando" horas de seus empregados. No Itutinga funcionavam armazéns da Docas cujos preços exorbitantes por gêneros podres e bichados, eram descontados diretamente dos salários. Racismo na escolha dos trabalhadores das turmas de embarque, também é mencionado(16). Registramos também vários acidentes de trabau

---

(14) A Vanguarda, 22 e 23/1/1909 e Atas da Câmara Municipal, 4<sup>a</sup> sessão ordinária, 17/2/1909.

(15) A Vanguarda, 21/2/1909. Folha do Povo, 9 e 10/6/1909.

(16) A Vanguarda, 10,11,17 e 18/2/1909.

lho que aparecem na imprensa. Estas referências foram organiza-  
das num quadro, apenas indicativo. Vale observá-lo para ver o  
tipo de acidente ocorrido. O Proletário (17) assinala que a mé-  
dia de acidentes de trabalho em Santos é de 1 a 2 por dia.

Mas é com as águas de março que a crise se a-  
grava. Os primeiros 54 trabalhadores da Docas são despedidos  
no dia 5, quando a quota de 9 milhões de sacas é preenchida. A  
partir do dia 6/3, o inspetor do Tesouro oficializa a aplica-  
ção do imposto "ad valorem", isto é, mais 3 francos por saca  
acima dos 2 francos habituais, por cada saca de café exporta-  
da. Nos últimos navios carregados já começam a sair de Santos  
os trabalhadores despedidos. O Avon e o Corcovado levam cente-  
nas deles(18). A Vanguarda(19), fala em 1000 trabalhadores des-  
pedidos. As previsões do jornal são de que o desemprego pode -  
ria atingir de 4 a 5000 operários em Santos, pertencentes a di-  
versas categorias. A chegada de café pela Inglesa mal atinge  
14.000 sacas diárias, quando nos meses anteriores o movimento  
na estação era de 60,70 e até 80.000 sacas diárias.

O desemprego não tarda a alcançar os carrocei-  
ros. Com 700 deles desempregados e com o pedido de uma comis-  
são da classe no sentido de se empregarem "carroceiros" e não  
"praticantes" para o serviço, estes últimos começam a ser admi-  
tidos, naturalmente com um salário muito inferior. Os carrocei-  
ros eram obrigados a ensinar o serviço aos novatos, sob pena

---

(17) O Proletário, 1/1/1912

(18) A Vanguarda, 12/3/1909.

(19) Id. ibid. 20/3/1909.

**"Acidentes de Trabalho na Imprensa Santista, 1909-1910"**

DATA	TIPO DE TRABALHO	TIPO DE ACIDENTE	ACIDENTADOS	FUNÇÃO	MORTOS	CATEGORIA	TIPO DE FERIMENTO
3.1.1909	Trabalhando na Descarga de Lixão	Ataque Cardíaco	Manoel E. Fontani		1	Estivador	-
8.1.1909	Pedreira da Companhia Docas em Jabiquara	Explosão de Minas	Antonio Dias e Antonio Joaquim (Portugueses)	2	-	Trabalhador em Pedreira	Ferimentos leves - foram, porém, internados.
12.1.1909	Descarregando Carroça	Queda de Prancha	Bento Rodrigues	1	-	Carroceiro	Feriu-se na mão direita gravemente ferido
21.1.1909	Carroceiro	Queda da bolca do carro que dirigia "vítima de insolação"	Riguei de Abreu (Portugues)	1	-	Carroceiro	-
16.2.1909	Embarque de café	Insolação	Manoel Martins	1	-	Carroceiro	-
20.2.1909	Carregando lineas de pedreira	Queda de uma pedra para cima	Thodorio Francisco	1	-	Estivador	-
17.3.1909	Construção de Máquina em Piaçaguera	Tombamento da máquina	Francisco Alves	1	-	Mecânico	gravemente ferido
17.3.1909	Trabalho a bordo do Vapor Brauting (Inglês)	Foi amolado por uma lingeta de ferro	Francisco Fernandes (espanhol)	1	-	Estivador	gravemente ferido
18.3.1909	Ajustando trilhas para bondes elétricos	-	ALVIN CARVALHO	1	-	-	sem gravidade
18.3.1909	Trabalho nos armazéns dos Srs. Valdeir e Comp.	Bateu prego na mão	Fernandes	1	-	Trabalhador em Armazém	-
25.5.1909	Trabalho dentro do vapor removendo um tubo de ferro	Queda do berno do vapor	Antonio da Costa (portugues)	1	-	Estivador	O seu estado é grave
25.5.1909	Descarga do Navio Canova	Ao lidar com lingeta de tubos de ferro, caiu ao pé no navio	Antonio F. da Costa	1	-	Estivador	Feriu-se em diversas partes do corpo
18.6.1909	Trabalho na pedreira da Docas	Queda de uma pedra	Jose Dias Theodorio	1	-	Trabalhador em pedreira	Empenamento do dedo mínimo da mão esquerda - dedos esmagados
22.6.1909	Trabalho na Pedreira	-	Alcio Fernandes	1	-	Fabricante	-
22.6.1909	Trabalho na Pedreira	Espremeu-se uma pedra e os dois trabalhadores caíram	Manoel Pereira José Pimentel	2	-	Trabalhadores em Pedreiras	Ferimentos graves
23.6.1909	Carroceiro	Francoas trancaram o carro	-	-	-	-	-
25.6.1909	Carroceiro	Caiu desastrosamente do baixo do carro	Jose dos Santos	1	-	Carroceiro	Ferimentos em diversas partes do corpo
26.9.1909	Carroceiro	Ficou preso ao carro	Antonio Borges	1	-	Carroceiro	-
2.9.1910	Ajustando um forro de casa para D.ª Neves e Gonçalves	Queda de Andaime de 9m	Francisco Ballada Antonio Martins	2	-	Carpinteiros	Ferimentos pelo corpo e Francisco ficou com 1 olho queirado com gal
2.9.1910	Pedreira de José Anciães	Ferido quando abriu uma gôndola de atirar	Riguel Fernandes (portugues)	1	-	Trabalhador em Pedreira	Leve
3.9.1910	Trabalho na construção de prédio	Queda de andaime	Antonio Borges	1	-	Cid	Ferimentos por todo o corpo
6.9.1910	Trabalho no canal de saneamento José Henning	Empenamento esmagado por esquadro de outro esquadro	Joaquim V. dos Santos (portugues)	1	-	Construção Civil	Ferimento leve
6.9.1910	Construtor de Veículo	Caiu com as pernas sob o veículo	João Vicente	1	-	Condutor de Bonde	2 pernas fraturadas
6.9.1910	Descarga de Carroça	Descaudou-se imprecisando a mão esquerda	Francisco Nunes (portugues)	1	-	Carregador	Não ligeiramente ferido
6.9.1910	"Chauffeur" de auto movel de carga	Feriu a mão no eixo do motor em movimento	Jorge Soares (brasileiro)	1	-	Motorista	Ferimento Leve
10.9.1910	Trabalho em Pedreira	Não foi acertado por cilindro	Manoel A. Mestre (portugues)	1	-	Padeiro	Alguns dedos esmagados
11.9.1910	Limpando o Motor do Auto da Cia. Santista de Transportes	Explosão do Motor	Francisco Augusto (Alemano)	1	-	Mecânico	Ferimentos em ambos os braços
12.9.1910	Carroceiro	Tombamento de carrinho	Luiz Teófilo (portugues)	1	-	Carroceiro	Perna fraturada
8.10.1910	Carroceiro	Ficou preso entre o seu carro e outro	Antonio de Carvalho (portugues)	1	-	Carroceiro	Ferimentos em varias partes do corpo
9.10.1910	Carroceiro	Foi ferido entre seu carro e outro carro	Telso Lemos (espanhol)	1	-	Carroceiro	Ferido no braço esquerdo
17.10.1910	Trabalho na Pedreira da Docas no Jabiquara	Atingido por explosão de mina	Braz Garcia (espanhol)	-	1	Trabalhador em Pedreira	-
22.10.1910	Trabalho a bordo do paquete aiondo Erlanger	Ferido por um tubo de ferro movido por quilograma	Feliciano da Silva e João Dias	1	1	Estivador	Braço prensado e ferido
22.10.1910	Carroceiro	Caiu da carroça	Jose Maria de Foz (portugues)	1	-	Carroceiro	Ferimentos em varias partes do corpo
22.10.1910	Trabalho na Cia. Paulista de Armazém Garcia	Atingido por desprendimento de tijolo do teto	Antonio Germano (portugues)	1	-	Trabalhador em Armazém	Fraturou a testa gravissimo
22.10.1910	Carroceiro	Caiu do veículo que conduzia	Bento de Andrade (portugues)	1	-	Carroceiro	Fraturou o braço direito

**\* FONTES:**

A Vanguarda, Santos, (diário) Janeiro/fevereiro/março de 1909.  
 A Tribuna, Santos, (diário) Janeiro/março/junho e setembro de 1909, setembro/outubro de 1910.

**CONSERVAÇÃO:**

Este quadro é apenas indicativo. Não foi realizada pesquisa esmeradamente para este tema. Ao acompanhar a reprodução do movimento periódico, sanitista nos dias atuais, sempre a acidentes de trabalho.

de dispensa(20). A situação estava tão difícil que em meio às intermináveis querelas da política local, no dia 10/3 correu um boato na Câmara de que esta seria invadida e deposta por populares. Houve grande movimentação policial(21). O incidente expressa os sentimentos dos "distintos" vereadores sentados sobre um caldeirão fervente, naquele não menos férvido verão.

O salário do operário santista girava então em torno de 4\$000 para os trabalhadores sem ofício, inclusive os do porto, que não conseguiam trabalho mais do que 20 dias por mês. Os "artistas" (muitas vezes trabalhadores da construção civil com ofício) eram os únicos que conseguiam receber 6 ou 7\$000. Mas mesmo destes eram descontados os domingos, dias de chuva, ou quando por falta de material ou outro problema qualquer não trabalhavam. Um anúncio de "casa para operários" com "quarto, sala, cozinha, tanque, latrina e chuveiro" que pudemos localizar(22) nos informa que seu aluguel era de 60\$000 mensais. Em março de 1909, por algo semelhante o operário teria de pagar 100\$000. Só se fosse um mestre ou oficial. A maioria das famílias de trabalhadores espremia-se em quartos de cortiços.

---

(20) Id. ibid. 12/3/1909.

(21) Id. ibid. 11/3/1909.

(22) A Tribuna, 26/5/1908.

Antonio Filgueira Vicytes faz um orçamento pa  
ra uma família operária de pai, mãe e 3 filhos(23):

"Quarto .....	30\$000
Cafê .....	9\$000
Açúcar .....	9\$000
Pão .....	15\$000
Carne verde .....	15\$000
Arroz .....	6\$000
Feijão .....	9\$000
Sabão .....	6\$000
Banha .....	6\$000
Lenha .....	9\$000
Luz .....	6\$000
TOTAL .....	120\$000

Ficam fora: leite, ovos, peixe, vinho, botinas, roupas, medicamentos, acrescenta o militante.

A situação dos "artistas" ou oficiais era um pouco melhor. As construções não foram interrompidas bruscamente, como o fluxo de café, com a política da valorização. Ao contrário, a cidade se remodelava e agora com o saneamento já bem adiantado, os comissários começavam a construir grandes casarões nas novas praias arenosas. As próprias obras dos saneamento (canais, avenidas, esgotos, o Hospital do Isolamento) e as da Docas não foram interrompidas. E embora não tenhamos números as fontes patronais, oficiais e operárias concordam que os "artistas" existentes na cidade (cartinteiros, pintores, pedreiros) não eram muitos.

---

(23) A Vanguarda, 9/3/1909.

Supomos que era este o tipo de operário em condições de contribuir com uma mutualista, como a União Operária ou "A Previdente"(24). E também de enviar uma carta à Tribuna(25) pedindo que o preço das galerias fosse rebaixado para que os operários "adeptos da arte theatral" pudessem assistir uma companhia européia, excursionando pela cidade. O movimento operário local se reativará a partir deste grupo.

Após as deportações de 1906-1907, Sheldon Maran aponta que em São Paulo, o movimento arrefecera ressalvando sua persistência em Santos. Foot e Leonardi, falam em "relativo re fluxo"(26). Ainda assim no Rio, 1909 inicia-se com violentas ações populares contra a Light, com quebra-quebra de bondes prolongando-se por alguns dias, vários mortos e feridos e desavenças entre Exército e polícia. Greve na Companhia Telefônica e no Gazômetro, envolvendo 3000 operários com sabotagem e violenta repressão assim como greves e comícios na construção civil não faltaram(27). É possível também que as eleições para deputado federal tenham tido no Rio, mais repercussão popular do que em Santos(28).

---

(24) Mencionada entre outros lugares em A Tribuna, 11/9/1909. Trata-se de sociedade fornecedora de socorros médicos e pensões.

(25) Id. ibid. 26/5/1909.

(26) Foot e Leonard, História da Indústria e do Trabalho no Brasil, Global Editora, 1982, p.342.

(27) A Vanguarda, 13.16.17, 18/1/1909 e 7/2/1909 e A Tribuna ,

(28) A Vanguarda apoiou para deputado federal um liberal, Antonio Moreira da Silva, chamado pelos anarco-sincicalistas, em um artigo, de "Sereia Barbada". Em suas páginas não faltou propaganda por esta candidatura. Mas mesmo assim ,

Em Santos, os trabalhadores da construção civil organizados na F.O.L.S. serão o pólo aglutinador de uma série de ações que ocorrerão durante o período (de março a junho) em que não há trabalho no porto. Desde janeiro que os sindicatos organizados pela F.O.L.S. recebem convocatórias para reuniões semanais(29), convites para conferências(30), e fazem

---

(28) veja-se como o jornal comenta o resultado das eleições:...

"o povo brasileiro desde que bestificado assistiu a proclamação da República, bestificado se conservou quando foram nomeados pelos governos dictatoriais dos Estados os membros da Constituinte, e não saiu até agora da bestificação em se tratando de eleições federais. (...) Verdade é que as urnas compareceu ante-hontem mais do que a terça parte do eleitorado do Estado e foi ela quem escolheu os cidadãos que durante 3 annos, contra a vontade nossa hão de discursar na cadeia velha do Rio de Janeiro (...) Quando o povo se resolverá a agir em defeza dos seus direitos enxotando das commodas posições que occupam tantos medallhões inuteis(...)? Quando(...) se lembrará o povo ce chamar as contas os patifes(...)? O resultado das eleições de ante-hontem é desanimador. "A Vanguarda, 1/2/1909. Sobre as eleições, ver também no mesmo jornal: 16,17,23, 26 e 28/1/1909.

(29) A Vanguarda, 8,13,21,23/1/1909 e 1,8 e 16/3/1909. Nestes dias convocatórias para assembléias das diversas classes da construção civil saem também em A Tribuna. Dia 9/2 convocam-se os operários de Officios Vários".

(30) A Vanguarda, 21/1/1909. Realiza-se conferência pró- A Voz do Trabalhador, na sede da F.O.L.S. A Tribuna, 11/5/1909, anuncia conferência de Oreste Ristori sobre "Prostituição, Alcoolismo e Delinquencia".



uma série de denúncias(31). Mas a primeira parede do ano está mais ligada à crise, que ao trabalho de organização aí desenvolvido. Estoura entre os trabalhadores de britador da prefeitura municipal. Entre as medidas de economia, o governo local resolve rebaixar os salários destes trabalhadores de 4\$000 para 3\$000. A reação dos operários é imediata. Um comício de protesto contra a situação dos trabalhadores na construção da No-roeste, completa as ações, do início do ano(32).

Todos os esforços voltam-se então para a comemoração do 1º de maio, unindo os trabalhadores organizados na F.O.L.S. e na Internacional. Na véspera, à noite, 2000 trabalhadores concentram-se em frente à sede das duas sociedades em cujas janelas discursaram Luis La Scala, Gregorio Martins, José Louzada, José Campos e dr. Tito Brasil. Alexandre Durão, da Internacional, envia à Tribuna carta lembrando os mártires de Chicago. No próprio 1º de maio, a Câmara decretou ponto facultativo aos seus trabalhadores de "serviço externo". E a Docas que ia reduzir seu serviço "ao mínimo" teve que fechar todos os armazéns por ausência completa de trabalhadores.

---

(31) A Vanguarda, 28/1/1909, sobre os acidentes de trabalho na construção civil. Ver também 21/2, 1 e 13/3/1909 reclamações contra não pagamento e dispensas injustas.

(32) A Tribuna, 28/3/1909, 1/4/1909. Sintomas de organização na F.O.L.S. dos carpinteiros, trabalhadores do Moinho Santista, Cia. City, Ingleza, trabalhadores em café, mecânicos e Saneamento de Santos podem ser encontrados em A Vanguarda, 15 e 16/2/1909.

As 11:30 horas uma passeata percorreu as ruas da cidade precedida da Banda da Sociedade Colonial Portuguesa. Uma seção noturna na sede das associações operárias, com discursos e poesias reuniu novamente militantes das duas organizações. Após a derrota da greve, no ano anterior, fez parte das avaliações da F.O.L.S., realizadas junto com um enviado da F.O.S.P., o relacionamento difícil entre as duas organizações, que impediu qualquer colaboração durante a preparação da greve. A atitude de ambas no primeiro de maio denota alguma disposição para atuar em comum. Naturalmente, não faltaram a prisão de um operário que distribuía folhetos e um grupo que dava vivas ao Primeiro de Maio, no Macuco(33). Nos dias que se seguiram, aparecem também denúncias e condenações pela F.O.L.S. da repressão às manifestações operárias do 1º de maio em Buenos Aires(34).

Uma luta importante é travada pelos sindicatos da construção civil nos meses seguintes. Trata-se do que eles próprios chamam de "campanha pelo reconhecimento do sindicato". Eles passam a fiscalizar as obras só permitindo trabalho nas mesmas de filiados ao sindicato. Os fiscais da F.O.L.S. passam a exigir um recibo, provando a qualidade de sócio do sindicato -

---

(33) Os presos foram processados. Ver A Tribuna, 4/5/1909 e 1/5/1909. Ver também para cobertura do Primeiro de Maio, o mesmo jornal nos dias 2 e 3/5/1909.

(34) A Tribuna, 4 e 11/5/1909. Do dia 9 a 29 de maio, aparecem, em A Vanguarda, notas sobre o rigor na vigilância policial sobre os vapores vindos de Buenos Aires. As autoridades "preveniam-se" contra a entrada de militantes operários atingidos pela repressão argentina.

to, em todas as obras. Carpinteiros, pedreiros, serventes e pintores são os primeiros a lançar-se nesta luta. Como era de se esperar, os patrões opõe-se a este tipo de "fiscalização" sindical nos canteiros de obras, mas através de greves, os trabalhadores vão se impondo, e uma a uma as empresas construtoras vão "reconhecendo" o sindicato na pessoa dos "fiscais": Oliveira Capelache e Comp., Defazio Firmo, Mimim, Francisco Francez, João dos Santos, Francisco Salgado, Leite Bastos, João Pentoni, Antonio Covas, Antoniolonas, João Tilly, Romão Rodrigues Alves, Benjamim Cezar, Antonio Carboni e assim por diante. As duas primeiras empresas eram as maiores. Possuíam serraria própria e a Defazio Firmo estava construindo o prédio do Corpo de Bombeiros(35).

Ao mesmo tempo, operários pertencentes a outros subsetores da indústria de construção não tinham a organização nem as condições de trabalho dos pedreiros, carpinteiros

---

(35) Ver para a campanha pelo reconhecimento do sindicato A Tribuna, 8,10,11,12,14,15,17,19,20,22,26 , 28/5 e 3,6,7 , 9/6/1909. Há uma comemoração no dia 7/6/1909 do reconhecimento do sindicato. No mesmo dia comemoram-se os 2 anos da conquista das 8 horas de trabalho pela categoria. O artigo ressalta a importância das duas vitórias. Entre outros aspectos a garantia de emprego a 300 novos companheiros: "...onde trabalhavam 4, dez horas por dia, tem que trabalhar 5, oito horas cada um - 40 horas de produção . Assim é que, se a classe de construção tinha 1500 homens, hoje precisa ter 1800 homens. (...) Agora com o reconhecimento dos sindicatos, vai acabar o abuso dos patrões com os pagamentos feitos a sua vontade, os salários conforme entendem. Somos uma força hoje (...) todos teem que se associar, assim acaba o ódio contra o sócio do Sindicato, por que todos somos agora(...)".

e pintores da F.O.L.S.. Comportando um grande número de trabalhadores sem ofício, em geral subordinados ao Estado (Comissão de Saneamento, Municipalidade, etc...) ou a grandes companhias (Docas, City, Light), a construção pesada oferece condições muito diferentes à luta operária. O Proletário(36) traz um artigo sobre as condições de trabalho dos operários do Saneamento:

"(...) Enquanto nas obras particulares se trabalha oito horas, lá sendo uma repartição pública os trabalhadores são forçados a trabalhar onze ou doze horas por dia. Quem conhece aquele serviço sabe perfeitamente o quanto ele é nocivo à saúde(...) e quanto é repugnante(...) mas (...) mais revoltante é o salário mesquinho(...). A maioria paes de numerosa família recebem de três a três mil e quinhentos reis por dia: tendo-se em conta os dias de chuva os quaes não trabalham, (...) tem como ordenado mensal sessenta ou setenta mil reis(...). Em quanto engenheiros e chefes recebem somas fabulosas(...) os trabalhadores comem um muito ru de pedaço de pão, para não morrer de fome(...) são insultados pelos feitores, que são cana-lhas. A imprensa de grande formato(...) se desfaz em elogios a essa comissão(...) esquecendo-se de que esses serviços estão sendo prestados(...) por todos que lá trabalham(...) vegetando na mais negra miséria".

Com o declínio da Internacional, a este tipo de trabalhador restava apenas um canal de organização: o Sindicato de Ofícios Vários da F.O.L.S.. A Federação, nesta época era

---

(36) O Proletário, 2, 15/6/1911.

composta pelos sindicatos de Pedreiros e Serventes, Carpinteiros, Pintores, Funileiros e pelo Sindicato de Ofícios Vários(37). Assim que o grau de organização, dentro de uma determinada categoria, o permitia esta construía um sindicato autônomo, pertencente a Federação. Assim é que os padeiros, destacando - se dos demais "Ofícios Vários" (metalúrgicos, serralheiros, fer - radores, calceteiros e outros, começa a construir sue próprio sindicato) no mês de maio. Um comício operário no dia 7/6 é promovido no Largo da Imperatriz pela F.O.L.S. e S.I.U.O. para..."avisar a classe operária que não se deixasse enfraquecer, dividindo-se, em virtude de nacionalidades...". Este comício é uma resposta a fundação da "Sociedade Progresso dos Operários Brasileiros", entre carroceiros e trabalhadores do porto; associação "amarela", explorando a divisão por raças. Durante o comício foi criticada a imprensa reacionária especialmente O Diário e A Cidade de Santos(38).

---

(37) Os boletins convocando a organização e reunião os trabalhadores deste sindicato, são diferentes dos que se dirigem ao pessoal da construção civil. Tratam dos mesmos problemas que a Internacional. Discutem, por exemplo, a necessidade de trocar a ida a taberna a noite pela ida ao sindicato "Companheiros"! Estas reuniões merecem a maior atenção, aqui ninguém sobra, ao contrário a falta de um só embaraça a boa harmonia(...). Há outros que nas tabernas, com o calix na bocca(...) exclamam; Isto está muito bem, tudo o que diz aqui é verdade, o mundo sempre foi assim! Isto não é ter consciencia(...)" Boletim do Sindicato de Ofícios Vários, publicado em A Tribuna, 11/5/1909.

(38) A Tribuna, 7/6/1909 e Folha do Povo, 7 e 8/6/1909.

Durante o mês de junho, vão ocorrer paralela - mente duas lutas importantes. Uma é a luta pelo reconhecimento do Sindicato dos Padeiros e a outra a greve dos calceteiros pelas 8 horas de trabalho. Os calceteiros também eram ligados à indústria da construção, sendo a maioria deles empregada pela Câmara Municipal. À negativa de um ofício enviado pedindo às 8 horas, dia 11/6 iniciou-se a greve. O prefeito despediu então todos os grevistas. Em resposta, a comissão da greve convoca um comício contra atitude de Câmara, que se realiza dia 14. Dia 16, todos os operários santistas são convocados a um "meeting" junto a Câmara. Claro que a Sociedade Progresso, recém-criada boicota a reunião(39).

Ao mesmo tempo desenvolvia-se o movimento nas padarias. Os donos das padarias santistas, que possuíam uma organização anterior a de seus empregados, foram pegos de surpresa. Apenas os proprietários de 3 delas, Brasileira, Leoneza e Braz Cubas, recusaram-se a aceitar o fiscal do sindicato. Com a greve e boicote declarados a estes 3 estabelecimentos é que a Associação dos Proprietários de Padarias se reúne e recorre ao delegado Bias Bueno. Enquanto isto os pedreiros, carpinteiros e pintores começam a cogitar a adesão a greve dos calceteiros em solidariedade. Chegam a pensar também em convocar uma greve geral(40).

---

(39) É possível acompanhar este movimento pela Tribuna de 5 a 17/6/1909.

(40) O dia a dia desta luta também pode ser acompanhado na seção "Pelo Operariado" da Tribuna, 16,17,23/5/1909 e de 6 a 18/6/1909. Ver também Folha do Povo, 11,12,13,14,15, 16 e 17/6/1909.

Vale lembrar que os carroceiros, fiéis a S.I. U.O., e já cansados de verem os "praticantes" serem admitidos, apesar de seus repetidos ofícios dirigidos aos patrões, também estavam em greve(41).

A resposta policial a esta "endemia grevista"(42) é imediata e violenta. No dia 18, a sede da F.O.L.S. é invadida durante a realização de uma assembléia dos padeiros e as 300 pessoas presentes são presas. Móveis e papéis são apreendidos ou depredados. Militantes da F.O.L.S. reúnem-se então em outro local para decidir o andamento da greve. Também estes são presos. Os padeiros são obrigados a negociar o final da greve, com a Associação dos Proprietários de Padarias, sob violenta repressão. O único jornalista a solidarizar-se com os operários, na Vanguarda, é perseguido pela polícia, tendo de esconder-se(43). Os demais, no máximo, condenam os "excessos" policiais.

A partir daí a repressão intensifica-se. Ocorrem 6 deportações em processo de extradição. Para militantes como Antonio Justo Ferreira, fiscal da S.I.U.O., vai ser forjado um processo por um homicídio que teria ocorrido há 8 anos.

---

(41) Folha do Povo, 19 e 20/6/1909.

(42) A expressão utilizada é de Sylvio de Lóres, da Tribuna, 22/6/1909.

(43) Fernando de Magalhães é processado por ajudar a conseguir outro local para as reuniões da F.O.L.S.. Para a invasão da F.O.L.S. ver A Tribuna, 13,19,20,21,22 e 30/6/1909 e Folha do Povo, 19,20,23,24,26,27/6/1909 e 4/7/1909.

Thiago Marques e Juvêncio Bras Cardoso, permanecem presos sendo furtados aos "habeas corpus" através de vários expedientes. As greves são abafadas justamente no início de mais um ano agrícola. A violenta repressão será suficiente para silenciar para sempre a S.I.U.O.. Durante três anos não haverão grandes greves no porto.

O segundo semestre de 1909 marcará um período difícil para o movimento operário santista. Para tranquilidade patronal, o escoamento de café fora garantido. Mas nem assim, os incansáveis militantes da F.O.L.S. deixarão sua atividade. Durante esta temporada, tratava-se de não perder o conseguido e de não deixar que o desgaste duplo de crise e repressão corresse sua organização. Com a sede fechada e vários militantes perseguidos, começaram a atuar primeiro através da manutenção do grupo dramático "Aurora".

No ano seguinte, já estarão com a sede reaberta na rua General Câmara e publicando o jornal Aurora Social, órgão da F.O.L.S.. Os pedreiros e serventes, carpinteiros e pintores, não chegaram nem mesmo a perder as 8 horas. Em junho de 1910 já estão conclamando toda a construção civil a boicotar as obras da Nova Matriz da cidade, com um anti-clericalismo virulento permeando sua linguagem. Numa cidade em que faltam escolas, hospitais, teatros, argumentam, pululam igrejas e prostíbulos. Não deixa de ser interessante nos jornais anarcosindicalistas a discussão de certos temas que retornarão hoje, à luz de outra experiência histórica.



É o caso da preocupação com a questão do progresso técnico, que aparece num artigo de nome "Bellezas do Século XX", de Eladio Antunha:

"Santos antigamente, quando era um pântano, cheio de miasmas pestíferos, com suas pontes esboroadas exalando um cheiro insuportável, occupava na carga e descarga dos navios, cinco vezes mais pessoal que actualmente ocupa, com seu paredão, suas cazas de machinas, dragas, guindastes e linhas em todas as direcções, o que virá a ser quando tiver em suas mãos ensaque, transporte e embarque de café, com seus vastos armazéns e poderosa força elétrica? Um verdadeiro feudo, uma bastilha infamante onde o trabalhador terá de ser o servo passivo sem direito algum nem a própria vida". Naturalmente, assegura o autor, o problema do trabalhador não é o "progresso", mas sim "a minoria astuta que se apodera de todas as novas invenções em seu proveito exclusivo, quando elas deveriam pertencer a collectividade inteira, para maior perfeição dar ao trabalho, tornando-o útil e agradável"(44).

1910 não passará sem greves na construção civil. Conseguindo manter às 8 horas e reabrir a F.O.L.S., partem para a conquista do pagamento no dia 5 de cada mês(45). De novo a mesma tática é utilizada: enviam offício a todos os patrões declarando greve aos que não aceitam a reivindicação. A

---

(44) Aurora Social, janeiro de 1911.

(45) É possível acompanhar o movimento pela Tribuna 1,6,7,8,9, 10,13,14,15,17,18,20,21,22,24,26/9 e 4,5,7,10,12,13/ 10/ 1910.

concorrência entre eles aumenta o poder de barganha do movimento. É claro que houve repressão: prisão de grevistas, apreensão de boletins. Mas sendo uma greve pacífica, "sem perturbações na ordem pública", a repressão foi condenada por A Tribuna. Apesar das prisões e das obras em greve terem sido cercadas pela polícia, a reivindicação foi ganha. Esta vitória além de influir na própria construção civil estimulou o fortalecimento da F.P.L.S. e a organização de outras categorias. Além da Aurora Social, em 1911-1912 começará a circular em Santos, O Proletário(46), cuja principal preocupação é justamente esta: a organização das diferentes categorias operárias na F.O.L.S. o movimento contra a carestia da vida impulsionará a nova maré de organização ajudando a criar condições para mais uma grande greve portuária em 1912.

## 2. As Cinco Grandes Greves Portuárias do Período

Uma das maneiras de pensar o movimento dos trabalhadores do porto durante os 20 anos cobertos por este estudo, seria retomar suas grandes greves de 1889, 1891, 1897, 1905 e 1908. Certas alterações no seu perfil, assim como limitações

---

(46) Já mencionada e analisado no segundo capítulo, ver p.

que guardam constância, devem ser ressaltadas. Embora a informação levantada sobre estes movimentos seja irregular e heterogênea, foi possível reter alguns de seus traços. Este material foi organizado em quadros que refletem o caráter assistemático da informação, mas que nos permitem observá-la em seu conjunto.

Greve rápida com resultados positivos em termos da reivindicação, só temos a de 1889, dirigida contra os exportadores. Mesmo estes não demoram a dar-se conta da situação estratégica que potencializa o poder de barganha deste trabalhador. Em 1891, com epidemias, "escassez de mão-de-obra" para a construção do porto (como se queixa a Docas) e uma série de circunstâncias que pressionavam para cima os salários, eles estão dispostos a ceder. E incidentes como a invasão do recinto da Bolsa de Café pelos trabalhadores "sublevados" (como os classifica, O Estado de São Paulo), despertando um profundo "medo de classe", torna-os ainda menos inclinados a conceder o que quer que seja no terreno do confronto. Qualquer vitória aí poderia incentivar a organização em setor tão vital. Nesta primeira grande greve a utilização ideológica do abolicionismo é fundamental para promover aquilo que os jornais portuários tão enfaticamente denunciam como a "divisão dos trabalhadores por raça". A escravidão, instituição muito recente e ocultada, fornece os "efetivos" para "furar" a greve assim como um rol e muita justificativa, ao "ex-herói" abolicionista Quintino de Lacerda.

Depois desta derrota não haverão mais greves vitoriosas no porto. Embora no quadro "Caracterização das Greves" tenhamos assinalado resultado "parcial" em 1905, esta foi

# 1. Caracterização das Greves

Anos	Circunstâncias	Reivindicação	Número de Grevistas	Contra quem era dirigida	Organização que conduziu	Manifestações, Comícios, Incidentes	Duração da Greve	Datas	Resultado
Greve de 1889	-	Aumento de Salário	-	Exportadores organizados na Associação Comercial	-	Pelo menos 2 incidentes	2 dias	10/12 a 12/12	Positivo
Greve de 1891	-	Aumento de salário: 6\$000 por 10 horas de trabalho.	Pelo menos, 4000	Exportadores organizados na Associação Comercial	-	Pelo menos 6 incidentes e manifestações.	Pelo menos, 10 dias	Pelo menos de 11/5 a 21/5	Negativo
Greve de 1897	Acidente de trabalho no vapor por Sallinas com 13 feridos, um deles morreu mais tarde	Segurança no trabalho Aumento de salário	Pelo menos 400 estivadores. Depois atinge todo o porto.	Cia. Docas	-	-	15 dias	13/10 a 28/10	Negativo
Greve de 1905	Os estivadores do mestre P. Amazonas fizeram greve porque ele pagava salário abaixo do mercado. A Docas envia sucessivamente 3 tummas para substituí-los. Com sua recusa demite-os.	Readmissão das 3 tummas da Do- Pagamento de 30 réis por saca Direito da SIOU nomear cobrador da Sociedade Beneficiente da Docas.	A mais ampla destas 5 greves envolve toda a cidade. Número desconhecido.	Cia. Docas	SIOU (adesão da Sociedade Primário de Maio)	Pelo menos 4 incidentes.	7 dias.	12/6 a 19/6	Parcial
Greve de 1908	Mudança do regime de trabalho. A Docas chama a si serviço de capatazia.	8 horas	1600 carregadores do porto. Na generalização, em torno de 7.000.	Cia. Docas	SIOU (adesão da FOLS)	11 choques e incidentes registrados. 1 tentativa de comício em São Paulo.	27 dias	9/9 a 5/10	Negativo

Fontes: Todas as fontes citadas no capítulo 3, mais O Estado de São Paulo para as greves dos anos noventa e o Diário de Santos para a de 1905.

Anos	Grupo que inicia a greve	Estendeu-se a outras categorias?	Outras cidades? Quais?	Teve divulgação?	Intervenção e/ou mediação de personalidades ou grupos externos, ao conflito?	Foi considerada sim-pática pela população local?
1889	Carregadores do Porto (pranchas)	Não	Não	O Estado de São Paulo, registra	. Consúlos portugueses e espanhol. . Delegado	-
1891	Carregadores do Porto (pranchas)	Ingleza, Cemitério, Matadouro, Obras do Cais, Cia. de Melhoramentos, Empresa Maynink, Cia. Industrial, Cortume Vila Nova, Carroceiros, toda construção civil.	Não	O Estado de São Paulo cobre.	Tenente Vinhaes Sociedade União Operária (mutualista da construção civil)	Não
1897	Estivadores	Todo o porto. Docas (Tráfego, Construção, Transportes), trapicheiros e carregadores.	Não	O Estado de São Paulo e O Diário de Santos cobrem.	Vice-Consul português Delegado Advogado Freitas Paranhos.	Sim
1905	Estivadores	Carregadores da Docas, trabalhadores em armazéns, Cia. City (inclusive bondes), lixeiros, carroceiros, tecelões, Ingleza, Matadouro, padeiros, construção civil e até barbeiros e engraxates.	São Paulo	O Diário de Santos O Estado de São Paulo A Tribuna	Delegado Vice-cônsul italiano Associação Comercial	Sim
1908	Carregadores do Porto	Santos: carroceiros, estivadores, ensacadores, construção civil, funileiros, tecelões, Moinho Santista, lixeiros, Matadouro, padeiros. S.P.: Construção civil e outros da F.O.S.P. Rio: trapicheiros.	São Paulo Rio de Janeiro	A Tribuna, O Diário de Santos, A Cidade de Santos, O ESP, O Paiz, O Comércio de SP, Correio da Manhã, Folha do Dia, A Imprensa, A Notícia, Gazeta de Notícias, afóra os jornais operários	Associação Comercial Cônsoles portugueses e espanhol.	Sim

Fontes: Todas as fontes citadas no capítulo 3 mais O Estado de São Paulo, para as greves dos anos noventa e o Diário de Santos, para a de 1905.

Anos	Contingente mobilizado	Vasos de Guerra	Numero de Presos	Numero de Feridos	Numero de Mortos	Choques e Incidentes	Fura-greves
1889	40 praças de São Paulo, fora os da cidade.	Não	"Algumas Prisões"	"Algumas rifladas" "Feriram alguns"	-	Pelo menos, 2	-
1891	Pelo menos 411 homens juntamdo destacamto local, guarda, guarnição dos vasos de guerra e Força Pública.	1 couraçado: "Bahia", 2 cruzadores: "Primeiro de Março" e "Liberdade"	Pelo menos 20 fora "alguns desordeiros", etc...	19 citados nas fontes, afora "vários", etc...	Não	Pelo menos, 6	100 homens de Quintino de Lacerda
1897	Pelo menos, 267 homens vindos de fora da cidade (Marinha Força Pública), fora a força local.	1 torpedeira, "Tymbira"	Pelo menos, 13	-	-	-	-
1905	Pelo menos, 57 fuzileiros navais, 74 Força Pública, 20 praças do Rio, 151 homens fora a polícia local.	1 couraçado: "Tamandaré"	Pelo menos 18 e ainda "vários na sede da SIOU", portugueses no Tamandaré", etc...	Pelo menos 1, citado nas fontes	-	Pelo menos, 4	Pessoal dos Outerinhos Cento e tantos homens da fazenda Pila-nes da Docas.
1908	Em torno de 970 homens da Marinha, Força Pública do Estado e polícia local estiveram em Santos com a repressão.	1 cruzador: "Andrada" 3 couraçados: "Floriano", "Deodoro" e "Riachuelo"	Em torno de 900. Há registro policial de 327.	Em torno de 100	8 registrados	Pelo menos, 17.	Pelo menos, 611 de variadas procedências.

Fontes: Todas as fontes citadas no cap. 3 mais O Estado de São Paulo para as greves dos anos noventa e O Diário de Santos para 1905.

Anos	Mediação. Quem negociou?	Porque terminou?	Ganhos parciais	Saldo Organizado	Prejuízo Patronais	Mudanças no re- gime de trabalho
1889	Delegado	Venceu Reivindicação	-	positivo	-	-
1891	Tenente Vinhaes e Sociedade União Operária	Desgaste Repressão	Não houve.	-	Grandes. Há poucos números	Acabaram-se os pontões. Docas passa a ter pre- ferência para importação e ex- portação de mer- cadorias.
1897	Delegado Advogado Freitas Paranhos Associação Co- mercial.	Desgaste Repressão	Amazonas cedeu. A Docas não read- mitiu trabalhado- res, mas Associação Comercial garante emprego para eles.	-	Sim.	Acabam-se os tra- piches alfandega- dos. Docas monopo- liza embarque e desembarque para exterior.
1905	Borges da SIOU Associação Comer- cial	Desgaste Repressão	Não houve.	negativo	Grandes. Há poucos números.	-
1908	Tito Brasil pela SIOU e Associação Comer- cial	Desgaste Repressão	Não houve.	negativo	Grandes. Há poucos números.	Carregadores pas- sam a ser pagos por hora e não por saca.

Fontes: Todas as fontes citadas no capítulo 3, mais O Estado de São Paulo para as greves dos anos 90 e O Diário de Santos, para 1905.

considerada pelos trabalhadores a pior derrota sofrida ao longo do período. É verdade que Porfírio Amazonas cedeu, e a Associação Comercial garantiu emprego aos 90 demitidos pela Docas. Mas esta foi inflexível na defesa do seu monopólio da fixação das condições de trabalho: não readmitiu os despedidos, não permitiu que a Internacional mantivesse qualquer tipo de controle ou fiscalização sobre a Sociedade Beneficiente Docas de Santos, para a qual, no entanto, os operários contribuían obrigatoriamente.

As derrotas das grandes greves do período, seriam explicadas, de um lado, pela inflexibilidade dos patrões, e particularmente da Cia. Docas, mobilizando todo o poder repressivo do Estado, inclusive descaracterizando os movimentos grevistas e não negociando com operários. De outro lado, pela dificuldade que encontra a organização operária num setor baseado no sistema de trabalho ocasional e na pulverização dos trabalhadores em variadas tarefas, diferentes patrões, horários e condições. A própria noção de "organização" no porto neste período passa a envolver um padrão especial: solidariedade total nos momentos de greve, grandes mobilizações e aglomerações em datas simbólicas (1º de maio, 7 de junho), mas nada semelhante as reuniões semanais de discussão e educação política características dos pequenos e coesos sindicatos da F.O.L.S.

A duração das greves estará ligada tanto a dificuldades com os resultados quanto ao poder de resistência, organização e solidariedade conseguidos. A atitude patronal também pesa. Os exportadores, em 1891, confiam na possibilidade de "acalmar" os grevistas através da ação de intermediários como



Vinhaes. Desencantados com sua ação acabam por colocar nele a culpa pelo prolongamento da greve. A de 1897, mobilizando todo o porto prolonga-se mais ainda: 15 dias. Esbarra na inflexibilidade da Docas e continua até ser totalmente derrotada. Semelhante a esta, mas muito mais ampla, a de 1908 arrasta-se por 27 dias, desorganizando toda a vida local. Com um final semelhante (Ver quadro "Final das Greves"), mesmo a greve de 1905 ameaçava desenvolver-se desta forma: influenciou porém a ação da S.I.O.U.

Será a primeira greve conduzida por uma organização. À falta de canais até de negociação durante as primeiras greves portuárias (1889, 1891, 1897) os trabalhadores dirigiam-se ao delegado local que tentava entrar em contato com os patrões. Foi através destas gestões que os exportadores cederam em 1889. Em 1891, baldados os esforços do delegado, ainda sem canais de comunicação, aparecem outros tipos de mediadores: o Tenente Vinhaes e a S.U.O. Figuras e organizações "extra-conflito", mas na verdade bastante interessados em seu desenrolar serão uma constante nas greves portuárias do período.

Uma vez que a antagonista principal dos trabalhadores passa a ser a Cia. Docas, desde 1897, a Associação Comercial trabalha ardorosamente pelo fim das greves, sob a pele de cordeiro da "mediação". A Cia.Docas utilizará esta sua posição para acusá-la de "fomentar" as greves de trabalhadores. Esta acusação descaracteriza até mesmo a possibilidade de uma tomada de posição autônoma por parte dos trabalhadores, que seriam "manipulados" pela Associação Comercial. Este tipo de discurso revolta de sobremaneira os trabalhadores do porto, especialmente os carregadores de café, grupo em que os anarco-sin-

dicalistas começavam a ganhar adeptos, no período. No entanto, a atuação deste tipo de mediadores será fatal em todas elas . Se não fosse por outra razão, pelas divergências que aprofundava entre a F.O.L.S. e a S.I.O.U.. E se ela tem lugar, é devido às dificuldades em se encontrar uma saída para as greves longas, amplas, duramente reprimidas e sem muita expectativa de sucesso.

A mais curta, a de 1905, foi aquela em que Associação Comercial consegue a adesão do Borges, advogado da Internacional. Este, que inegavelmente possuía liderança entre carroceiros e carregadores, passa a "administrar" a greve e acaba por sabotá-la totalmente com esta atitude. A greve mais ampla do período e a primeira do estado a transpor as fronteiras locais, termina, na visão dos militantes anarco-sindicalistas, como uma "pá de cal" lançada "sobre o cadáver moral do proletariado santista", como apontei no 2º capítulo.

Foi por aceitar, em parte, esta avaliação, que assinalei um saldo organizativo negativo para este movimento . Não que ela não tenha tido importância muito grande, inclusive para o conjunto do movimento. Semelhante a esta, a de 1908, se quebrou a Sociedade Internacional União dos Operários, então única organização com bases em várias categorias dentro do porto, será batalha cuja legenda alimentará até mesmo o mito da "Barcelona Brasileira". Quanto a primeira greve, 1839, sua vitória encorajou as seguintes. É claro a falta de canais enfrentada pelas greves de 1891 e 1897 mostrará a necessidade de uma associação dos próprios trabalhadores. Mas como muito difícil indicar por que vias isto aconteceu, no atual estágio da pesquisa, preferi não indicar como "positivo" seu saldo organiza-

tivo (ver quadro "Final das Greves - Saldo Organizativo").

O problema, bastante complexo e difícil de avaliar do saldo organizativo, está vinculado também ao da solidariedade alcançada e da ampliação das greves (ver quadro "Repercussão"). A experiência que as grandes greves portuárias trazem ao conjunto do movimento operário santista, e mesmo ao movimento mais amplo não deve ser esquecida. Porém é muito difícil perceber a maneira pela qual foi incorporada. Com exceção da primeira greve (1889), que escapa neste aspecto ao padrão das demais, todas elas mobilizaram um grande número de trabalhadores e categorias (ver quadro "Caracterização - Número de Grevistas" e "Repercussão"). 1891 atravessou toda a cidade. 1897 paralisa todo o porto. 1905 e depois 1908, de forma mais intensa, extravasam as fronteiras locais. As categorias santistas, mencionadas no quadro "Repercussão" fornecem uma lista representativa das concentrações operárias importantes na cidade. Até 1905, a Inglesa não falta. Em 1908, esta não adere, em compensação aparece a adesão do Moinho Santista. Urbanização (incluindo construção civil) e transportes, como já aponta Sheldon Maran, são os ramos principais em que se situam os operários santistas.

Condições de trabalho bastante difíceis fornecem reivindicações em geral consideradas justas pela maioria da população local. Daí a crescente "simpatia" pelas greves que, especialmente em 1905 e 1908, encarnam o velho conflito entre os "poderosos" e os "humilhados e ofendidos". Durante as greves dos anos noventa isto não é ainda tão claro. E em 1891 os exportadores tem êxito em apresentar o conflito grevistas x fura-greves como "preconceito de raça" de operários imigrantes,

a uma população com uma experiência recente na luta abolicionista.

Estivadores e carregadores do porto alternam-se no deflagrar das greves. Com exceção de 1889, não conseguem manter suas greves restritas a uma única categoria (ainda que tentem, ver Capítulo III). Não que não houvessem profundas diferenças entre a situação quotidiana experimentada por cada um destes dois grupos. No entanto, o estilo de relacionamento bastante despótico, especialmente com a Docas, os une frequentemente (ver também "Caracterização das Greves- Circunstâncias"). As reivindicações apresentadas também apresentam uma certa evolução. Se as primeiras (1889, 1891) aproveitando uma conjuntura favorável do ponto de vista do mercado de trabalho são estritamente voltadas para aumento de salário, em 1897, há uma menção especial ao problema da segurança. A partir daí, também, nenhuma greve explode sem o estopim de circunstâncias especiais que indignem o suficiente o conjunto dos operários.

As reivindicações de 1905 são uma resposta direta ao despotismo da Docas: readmissão dos companheiros que se recusaram a furar uma greve, aceitação pelo mestre recalci-trante de um salário ao nível dos demais e controle operário pelo menos sobre o cobrador da Sociedade Beneficente Docas de Santos. Todas são reivindicações "inaceitáveis", "intromissões nos assuntos da empresa". A reivindicação de 1908, 8 horas , pressupõe toda uma batalha travada pelo conjunto do movimento operário ao longo dos anos 1906-1907.

Vale também observar as datas favoráveis às greves, em função, entre outros, fatores do embarque da safra

de café (junho a dezembro). O mês de maio, embora ainda seja de "seca", isto é, a safra ainda não descera para o porto, tem conotações operárias mais gerais. A escolha das datas leva em conta tanto momentos de maior mobilização proletária quanto aqueles em que maiores prejuízos podem ser inflingidos aos patrões. O silêncio sobre este tópico na imprensa reflete mais do que a dificuldade dos cálculos ou estimativas. Nem exportadores, nem Docas querem confessar a ordem de estragos que os trabalhadores são capazes de lhes impor. Isto seria quase tão ruim quanto expor ao público a soma seus lucros.

As duas grandes greves dos anos noventa (1891, 1897) são bastante utilizadas na disputa pelo controle do processo de transporte de café no porto entre os exportadores e a Docas. Inclusive no decorrer destas greves O Diário de Santos e O Estado de São Paulo não poupam insinuações sobre sonegação de impostos aduaneiros nas mercadorias que trafegam nos velhos pontões e trapiches. Logo após a primeira greve, a Docas ganha a prioridade na manipulação das mercadorias provenientes ou destinadas ao exterior (o grosso das que utilizam o porto de Santos(46)). Após a de 1897, acabam-se os trapiches alfandegados (ver quadro "Final da Greve - Mudanças no regime de trabalho"). A outra mudança no regime de trabalho no final da greve de 1908 tem menos importância que a que lhe serve de estopim: as capatazias também passam a ser controladas pela Docas. Gol-

---

(46) Ver sobre isto A Tribuna, 6/10/1909.

pe final, no período estudado, no controle dos exportadores sobre outra operação do processo de embarque do café.

O papel da imprensa durante estes episódios é apreciável. Durante toda a cobertura das greves a ótica assumida é a dos exportadores (A Tribuna, O Diário de Santos, até 1891) ou a da Docas (O Estado de São Paulo, O Diário de Santos, A Cidade de Santos, 1897, 1905, 1908) e frequentemente veiculam suas disputas, utilizando a cobertura das greves. A parte menos mencionada, sem espaço para falar por si própria, é a dos grevistas. Os jornais proletários, sua tribuna natural, são irregulares demais. Não tem fôlego para cobrir o dia a dia destas greves. Avanti!, diário socialista de São Paulo, é o primeiro a fazê-lo em 1908. Suas notas são bem mais elucidativas que as da grande imprensa, especialmente no que diz respeito a repressão. Infelizmente, só se conservaram os números sobre o início da grande batalha. A coleção se interrompe antes da generalização do movimento. Quanto a Lotta Proletaria, Folha do Povo, Lucta Proletária e outros da imprensa operária semanal ou quinzenal trazem só relatos gerais ou avaliações, importantes apenas para iluminar os bastidores dos movimentos grevistas. Não é possível portanto esboçar um contraponto, entre cobertura operária e patronal, na reconstituição da batalha dia por dia.

Por último a, o difícil problema da repressão. Como é possível observar pelo quadro "Repressão", salta aos olhos a imprecisão da informação, basicamente da imprensa. Fontes mais detalhadas sobre o tema ainda são de difícil acesso. Mesmo assim é fácil notar que todas as áreas do governo (municipal, estadual, federal) estão empenhadas nesta tarefa. Solicitados pe

la Associação Comercial, os trens da São Paulo Railway descem a serra repletos de soldados. Efetivos de cavalaria, artilharia, infantaria comparecem. A polícia local, a Guarda da Alfândega e até o Corpo de Bombeiros todos "cooperam" para reprimir as greves do período. A Companhia Docas costumava solicitar diretamente ao governo federal a vinda de vasos de guerra, no que era atendida com presteza. Já em 1891, temos o "Primeiro de Março", o "Bahia" e, ironia... o vaso repressor "Liberdade". Em 1897, com a greve restrita ao porto, a Docas contenta-se com a torpedeira "Timbyra". Em 1905, o "Tamandaré" e em 1908, primeiro o "Andrada" (que trouxe, de novo a varíola durante a mudança do regime de trabalho) e depois, no momento da greve, a frota de couraçados: "Floriano", "Deodoro", e "Riachuelo".

O padrão é semelhante em todas elas, com um grau de violência e ameaça desproporcional à efetividade dos movimentos. Os números de presos e feridos que possuímos são esparsos, e com certeza, subestimam o que possivelmente sucedeu. De mortos só encontramos menção em 1908, mas não seria surpreendente se tivessem havido outros nesta e/ou em outras greves. Não conseguimos informações tampouco sobre os demitidos e deportados em consequência das greves. Seria preciso continuar a pesquisa nesta direção.

Quanto aos "fura-greves", como já indicamos anteriormente, a escravidão recente e outras instituições características da sociedade da época, tinham seu peso nas divisões entre os trabalhadores. A Docas, por exemplo, mantinha algumas fazendas (Itutinga, Jabaquara, Pilares) em que provavelmente funcionava parte dos trabalhos da companhia: geração de ener-

gia, pedreiras, extração de areia doce para construção, etc... Entre outras funções, o pessoal destes locais era utilizado como exército de reserva. As condições de trabalho aí eram ainda mais difíceis do que no próprio porto: baixos salários, irregulares; sistema de vale e armazéns; etc. (ver Capítulo III), tornando estes trabalhadores muito vulneráveis nos momentos de greve. As descrições da greve de 1908 dão uma idéia do que ocorre também em 1905. Não tenho informação para 1897 e 1889, mas em 1891 este "esquema" ainda estava em "montagem", ao que parece. Isto num momento em que o destino dos "egressos" da escravidão estava em processo de definição.

Ainda quanto a esta questão, vale relacionar um pouco a eficácia destes "serviços de emergência", às diferentes categorias de trabalhadores. Alguns autores falam da "força física" ou "habilidade" como elementos protetores destes trabalhadores quanto ao perigo de substituição durante as greves. Na verdade, isto varia muito de grupo para grupo. Os estivadores, na verdade, que juntam ambos atributos (força física e habilidade) podem beneficiar-se deles nos momentos de greve. Não é o caso dos carregadores, ou outras centenas de trabalhadores da Docas em serviços de manutenção, construção pesada, guarda de armazéns, tração, oficinas e outros. Cada grupo guardará certas peculiaridades que o tornarão mais facilmente (ou não) substituível, nas greves. O mito do trabalhador do porto "frágil" porque facilmente substituível e submetido ao sistema de trabalho ocasional é tão verídico quanto o do trabalhador do porto "forte" porque fisicamente superior, hábil em sua tarefa, dono de um "como fazer". Só poderemos superá-los através



da reconstituição cuidadosa da situação dos diferentes grupos, ou pelo menos dos mais importantes.

Outro aspecto muito interessante de se observar é o próprio desenrolar dos choques, comícios, incidentes, manifestações. Ainda estamos no período de aurora das greves em que não havia, por assim dizer, uma "coreografia" composta de antemão para estas manifestações(47). As passeatas, piquetes (ainda não tinham estes nomes), incidentes ou manifestações que ocorrem durante a greve confundem-se entre si e nos seus passos vão construindo futuros itinerários, ao mesmo tempo em que marcam o caráter de cada movimento. Mesmo os momentos em que ocorrem os "meetings" (e até as negociações) não parecem ser escolhidos de acordo com uma "estratégia", ou "tática". Isto é válido especialmente para as greves dos anos noventa e a cobertura da greve de 1891 feita por O Estado de São Paulo, é rica nestes relatos(48):

"...os empregados da Cia. Industria<sup>1</sup> unidos aos grevistas da véspera formando magotes compactos cruzavam as ruas da cidade conduzindo bandeiras vermelhas içadas no tope de altos bambus e soltando exclamações, ao passo que impediam o serviço dos camaradas de todas as obras e pedreiras, mesmo as de propriedade particular (...) os camaradas assim coagidos incorporavam-se a grande massa dos proletários sublevados".

---

(47) Ver sobre isto Perrot, Michelle. Les ouvriers en grève. Paris. Mouton. 1974. v.1.

(48) O Estado de São Paulo, 17/5/1891.

Na greve de 1903, a última do período em questão, a orientação (que agora já se faz bem mais clara, e que vem tomando contornos mais nítidos, desde 1904) é bem diferente. A experiência com as "espadeiradas" e prisões já ensinara muito aos "proletários sublevados". Os trabalhadores do porto são advertidos em todos os boletins a trancarem-se em casa e a não aceitarem provocações. Nem por isso faltam as cenas de rua, os "quebra-quebras" e as batalhas contra a repressão acarretando dezenas de feridos (Ver capítulo III).

O movimento operário mudara. Agora ele já tinha este nome, "Companheiros", "sindicatos", "krumiros", "greve geral", outro vocabulário se desenhava. Uma experiência nova, e um novo personagem marcavam sua presença no cenário da cidade. Experiência ampla (porque não só aí se travavam estas batalhas) e particular. Se Santos não era mais a mesma "cidade negra", coalhada de barcos a vela entre pontes esboroadas, também não eram os mesmos os homens que enchiam os porões dos navios cada vez maiores.

### 3. Perspectivas da pesquisa

Concluindo de forma tão pouco conclusiva este trabalho, vale lembrar que os limites do mesmo obedecem, a um tempo, a razões práticas e a razões do próprio tema. Prosseguir com as lutas dos anos 1912-19, envolveria o estudo da conjuntura da guerra e dos desenvolvimentos de um movimento operário,

liderado prioritariamente pelos anarco-sindicalistas. Um outro momento, de que não tratarei aqui.

O movimento operário no porto de Santos continua sendo um terreno novo e pouco desbravado, em termos de pesquisa. Entre o presente estudo e o de Ingrid Sarti, que retoma os anos 30/40 para concentrar sua atenção nos anos 50 e posteriores há um longo hiato. Longe de pensar que estes dois estudos "esgotaram" o período que cobrem, vale lembrar que o período não pesquisado é crucial. Ficam para ser estudadas as greves do ano de 1912, as grandes batalhas da conjuntura 1917/20, a fundação da Sociedade dos Estivadores de Santos. As decisões difíceis do movimento operário da década de vinte, colocando em xeque sua própria autonomia - que se expressam, no porto, através de, desde alterações no padrão de reivindicação até a aceitação de vínculos maiores com o Estado - estarão ligadas a mudanças profundas nas próprias organizações operárias.

A abertura dos arquivos da ex-Cia. Docas, poderia permitir boas possibilidades ao estudo do processo de trabalho e outros temas não abordados suficientemente neste estudo. Pesquisas específicas sobre grandes greves, grupos ocupacionais estrategicamente importantes dentro do porto e a maneira concreta através da qual diversos momentos políticos são vivenciados por estes trabalhadores também são requeridos. Que dizer de temas como o impacto da mudança tecnológica no porto? Ou o das dificuldades do movimento recente (pós-64) das 31 categorias sindicais atualmente existentes na orla marítima santista?

Há lugar portanto para muita pesquisa. As discussões que apaixonam todos os interessados na história do mo-

vimento operário muito se enriquecerão com a reconstituição das possibilidades reais com que se enfrentam os operários deste setor fundamental, sua percepção destas opções e as atitudes práticas que acabaram por assumir. É estimulante pensar que os próximos trabalhos nesta área deverão rever e acrescentar muito a estas reflexões.

Reencontrar o papel destes atores na complicada teia histórica em que se constrói a classe operária brasileira é horizonte tão amplo quanto o do próprio mar. E como ele, comporta muitos barcos. O cais os espera.

A N E X O S

## A N E X O S

### I. BOLETIM DISTRIBUÍDO NO 1º DIA DE GREVE

#### "Boletim da grêve"

"Grêve - 8 - Os trabalhadores da Docas ao povo em geral e aos seus companheiros em particular".

Já não é de hoje que a grandiosa família operária luta valorosamente para alcançar o marco que a separa da liberdade e do bem-estar.

Uma das principais aspirações que a guia para a luta são as 8 horas, pelas quaes faz 22 annos o adiantado operário norte-americano, agitou-se até conseguir ver satisfeitas suas aspirações.

Aqui, nesta cidade, como nas principaes do Estado, faz um anno, diversas classes pela sua tenacidade, pela sua denodada coragem e pelo seu esforço, após quinze dias de luta conseguiram e obtiveram essa melhora; é de hontem a resolução tomada por aquelle grupinho de irmãos, de companheiros, que trabalham no Moinho Santista que num gesto civil, trataram de implantar esse horário nos seus serviços; nós trabalhadores do segundo porto do Brasil não podemos ficar, nem permanecer indiferentes ante essa desigualdade, e procurando tomar o exemplo, não só dos daqui, como doutras partes do mundo, reivindiquemos também para nós, essa melhora, que é o pão que podemos legar a nossos filhos.

Companheiros!

A união faz a força, e é com esta que obtemos a victoria; entremos com coragem na luta, enfrentemol-a cara a cara, que a vida é dos que lutam e a luta é dos rebeldes, dos que pensam, sentem e querem.

Nada de servilismo! Nada de adulação! Somos irmãos na dor, sejamos também solidários nos combates pelas nossas melhoras.

Companheiros!

Reivindiquemos esta melhora, melhora a que temos perfeitíssimo direito, pois não advinhamos a razão porque os trabalhadores na descarga de vapores não consignados à Companhia, largam o serviço às quatro horas, e nós, somos obrigados pela poderosa Companhia a trabalhar até as cinco horas e ganhando menos salários.

Companheiros!

Seja, pois a nossa divisa - 8 horas e entre tanto não sejam satisfeitas as nossas reivindicações ninguém volte ao trabalho, para isso rogamos:

Aos trabalhadores do Jabaquara, Oiteitinhos e da Inglesa conservem nos seus postos, procurando não trair o movimento, mesmo que sejam procurados para vir trabalhar na Companhia, desta forma evitaremos represalias que trazem sempre consequencias funestas para o operariado.

Pede se União e Coragem.

Os Trabalhadores da Docas

II. CARTA DE MILITANTE DA S.I.U.O. ENVIADA À TRIBUNA NO 1º DIA DA GREVE

"Sociedade Internacional União dos Operários - Santos, 9 de setembro de 1908 - Ao. Illmº Sr. Dr. Tito Brasil, d. Redator-chefe da A Tribuna.

A classe operária muito lhe agradecerá que v. s. dê agasalho nas colunas da A Tribuna às presentes linhas.

Não é verdade o que a Cidade diz no que se refere a aumento de salario; nós trabalhadores da Docas pedimos somente oito horas; lamentamos unicamente a leviandade do sr. fiel do armazém nº 5 Bittencourt, que de revolver em punho, sem ter que defender-se de ninguém, porque ninguém o atacava, disparou a esmo quatro tiros, como se o pessoal da companhia ou de fora morresse de caretas.

Isto é a verdade pela qual esse jornal sempre rendeu culto venerando.

Esperando ser attendidos, subscrevemo-nos de v.s. attos. obrgos. - Pelos trabalhadores das Docas - Alexandre Durão".

III. BOLETIM DISTRIBUÍDO no 2º DIA DE GREVE (10/9/1908)

"Grêve - oito horas - Os trabalhadores da Docas (tráfego) ao povo em geral e aos seus companheiros em particular.

Companheiros! Firmeza! Coragem!

De 24 deste mez em diante começa a vigorar a



lei que obriga o exportador pagar 2 francos mais acima dos 3 que já pagava por sacca de café que se exporte pelo porto de Santos.

Os prejuízos não só dos exportadores como de todo o commercio são enormes, montam em milhares de contos: os nossos chegam a mil rês.

Não se illudam com as fanfarronices da Companhia, não tem pessoal, nem o pôde arranjar.

Temos avisos no Rio, São Paulo, Jabaquara, Outerinhos e nas fazendas, neste último porto os rebocadores voltaram hontem sem gente; aqui mesmo temos a sympathia de todos os trabalhadores.

Continuemos firmes na luta que a victória final coroará os nossos esforços.

Chegou mais força policial, chegará também algum navio de guerra, nada disso nos intimida.

Apellamos para a disciplina dos soldados procurando manter-se sempre dentro da ordem e lembramos-lhes que elles que elles já foram trabalhadores como nós, explorados pelo capital e tornarão a deixar a farda para virem juntar-se novamente com seus irmãos de exploração.

Companheiros!

Que ninguem desanime; se for preciso estarmos em grêve todo o mez ou todo o anno, estaremos até que o nosso pedido seja satisfeito; para isso rogamos aos companheiros de outros serviços se conservem nos seus postos, procurando sempre não sair do deliberado, isto é, circumscrever a grêve somente no porto.

Que cada um cumpra com o seu dever, olho alerta com os traidores e seja sempre a nossa divisa - 8 horas.

Vivam as 8 horas!

União! Firmeza e coragem!

Os trabalhadores da Docas/trafego".

IV. REQUERIMENTO DOS EXPORTADORES DE CAFÉ À JUSTIÇA, INICIANDO AÇÃO DE PERDAS E DANOS CONTRA A COMPANHIA DOCAS; DATA DO DO 3º DIA DA GREVE

"Os abaixo assignados, exportadores de café, estabelecidos nesta praça, vêm perante v. ex. protestar contra o seguinte facto:

A Companhia Docas de Santos há pouco tempo resolveu fazer a baldeação das saccas de café das carroças para bordo, pretendendo usufruir resultado pecuniario com tal serviço, anteriormente feito pelo pessoal occupado pelas empresas de transporte.

A adopção de tal medida determinou profundo descontentamento na classe operária e em consequência uma grêve manifestou-se em 9 do corrente, às dez horas da manhã, entre os trabalhadores das Docas, paralyzando completamente o serviço de embarques e fazendo cessar quasi que totalmente os avultados negocios desta praça em época de maior movimento da safra de café.

Accresce a circumstancia de ser annunciada a execução do novo imposto de dois francos, como sobre-taxa de

café, tendo tal facto determinado grande desenvolvimento nos negocios de exportação, para o que os signatários desta haviam tomado as necessarias providencias - quer em relação ás compras, quer em relação aos despachos e engajamento da mercadoria nos vapores estacionados no porto, tendo assumido os respectivos compromissos de entrega dos cafés vendidos nos prazos estipulados em correspondencia telegraphica.

Em vista da continuação da grêve e em vista da gravidade dos negócios entabulados, os signatarios desta pediram ao superintendente da Companhia Docas que consentisse no embarque do café como anteriormente era feito.

A despeito da urgencia na resolução de tal medida, até o presente momento é mantida a mesma situação anormal e a Companhia Docas de Santos não consente que seja embarcado o café, nem sequer providenciou para que o serviço seja restabelecido.

Por esse motivo, vêm os supplicantes requerer a v. ex. que se digne de ordenar que seja lavrado um termo de protesto contra o procedimento da Companhia Docas de Santos, nos termos do artigo 360 e seguintes do reg. 737 de 25 de novembro de 1850, ficando ella responsavel por todas as perdas e danos cauzados aos supplicantes. Pedem que A.D. esta seja lavrado o termo requerido e notificado o superintendente nesta cidade. E.R.M.

Santos, 11 de novembro de 1908.

Theodor Wille & Cia.

Naumann Gep & Cia.

Levy, Alvaro & Cia.

Prado, Chaves & Cia.

Michaelson Wright & Cia.  
Societé Financière et Commerciale Franco-  
Brésilienne  
Nossack & Cia.  
Arbuckle & Cia.  
Schmidt & Troost  
Barbosa & Cia.  
George Rosenheim  
Roxo & Cia.  
Baldwin & Cia.  
Zerrenner, Bulow & Cia.  
Krische & Cia.  
McKaughin & Cia.  
E. Johnston & Cia.

V. BOLETIM DISTRIBUÍDO NO 5º DIA DA GREVE:  
TRECHOS PUBLICADOS POR A TRIBUNA, Nº 148, 15/9/1908

"Grêve - oito horas: Aos trabalhadores das Docas (tráfego), ao povo em geral e aos seus companheiros em particular.

A despótica Companhia espalha boatos, prometendo ao commercio que tem pessoal para fazer o serviço de embarque, carga e descarga. Nós, conhecedores da nossa União e firmeza, que é o que nos garantirá a victoria, affirmamos que não o tem, nem o terá enquanto não se resolva a assignar o nosso justo pedido, isto é - 8 horas.

Não nos intimida, nem caímos na esparrella de

desanimar por ver 50 a 60 homens fazer a descarga de qualquer vapor, quando é de todos conhecido que só para o transporte de café, precisa-se de 500 homens aptos e experimentados neste pezado trabalho e para o serviço de descarga 800. Onde estão elles? Como buscal-os? Recrutando vagabundos e trazendo sob ameaças, dos batelões e dos sítios, gente inhabil que encontram como recompensa ao seu trabalho a morte e a inutilidade física, isto é o que a companhia despotica faz; eliminando vidas pelo capricho louco do seu poder.

Companheiros! Lutemos sempre, não importa que tenha alguns homens fazendo o serviço; muitos delles já fugiram, outros estão a espera de que se abram os portões para fugirem também; já temos para elles casa arranjada (...)

Continuemos como até aqui, firmes na lucta e activos sempre, que a victória é certa (...) - Os trabalhadores da Docas (trafego)".

## VI. BOLETIM DISTRIBUÍDO NO 8º DIA DA GREVE

"Grêve - 8 horas - Os trabalhadores das Docas, ao povo em geral e aos seus companheiros em particular.

Companheiros! A luta pela reivindicação das oito horas é a nossa aspiração, os nossos desejos até conseguir essa melhora, não cessaremos de lutar e será essa uma luta tenaz, uma guerra incessante que não nos demoverá della nem o oiro das Docas, nem os canhões da morte.

A luta entrou no seu período mais grave, cont  
nuemos com ella quem tombou no campo da luta, a culpa será to  
da da Companhia assassina; os que ficarmos vingaremos a morte  
desses nossos valentes irmãos.

Companheiros! A Companhia não pôde normalizar  
o serviço, pois precisa de 700 homens só para o café,  
esses não os terá, se nós resistirmos. Vai trazendo pouco a  
pouco dos Outeirinhos, carneiros, exterminaremos esses miserá  
veis, esses bandidos, que fazem mal a elles próprios.

Nada de vacillações: se intentarem teimando a-  
traíçoar a nossa causa de-se-lhe o seu justo castigo.

Companheiros! Uma só coisa pedimos, sustente -  
mos a luta ainda que seja todo o anno.

Perderá quem tem que perder. União e Coragem.

- Os trabalhadores da Docas".

VII. TRECHOS DO OFÍCIO DOS EMPRESÁRIOS DE TRANSPORTE (DONOS  
DE CARROÇA) PUBLICADOS EM A TRIBUNA, 150, 17/9/1908, 9º  
DIA DA GREVE

"Ao sr. presidente e mais dignos directores da Associação Com  
mercial de Santos.

(...) Os empresarios de transporte não tem mais  
ternos de carga, pela simples razão de que não lhes incumbe  
este serviço. Os mesmos empresarios não desejam volta a fazer  
o serviço que a Companhia avocou a si executar. Ora, attri-  
buir a terceiros a qualidade de grevistas, é pretender descul

par-se a Companhia a custo de outrem, que nada tem a ver com os serviços privativos da Companhia. Que pessoal está em greve? Pois ella que resolva a crise, mas não envolva nos acontecimentos em que está envolvida os empresarios de transporte, que estão nos seus postos, cumprindo o seu dever (...).

VIII. ANÚNCIO DA COMPANHIA DOCAS, PUBLICADO PELA IMPRENSA E EM BOLETINS; A PARTIR DO 9º DIA DA GREVE.

"A Companhia Docas de Santos declara aceitar trabalhadores para o serviço de embarque de café, sob as seguintes condições:

1º) Pagamento de \$060 (sessenta réis) por sacca de café transportada da carroça ao navio.

2º) Quando o embarque de café terminar cêdo e o trabalhador quizer continuar em outro qualquer serviço da Companhia, até a hora regulamentar, esta o poderá aceitar, recebendo o trabalhador a importância das saccas de café que houver transportado a \$060 cada e mais o salario correspondente a fracção do dia que tiver feito no outro serviço, a razão de 5\$000 (cinco mil réis) por dia.

Estas são as condições que permanentemente vigorarão para o referido serviço.

Santos, em 17 de setembro de 1908. Pela Companhia Docas de Santos - Álvaro Ramos Fontes, superintendente".

IX. RESOLUÇÃO DE UMA COMISSÃO DE TRABALHADORES DIVULGADA NO 9º DIA DA GREVE, FRENTE À PROPOSTA DA DOCAS.

"Em reunião effectuada hontem por uma comissão de trabalhadores da Docas, resolvemos de accordo com o pensar unanime de todos, continuar a grêve, e não acceitar a proposta da Companhia chamando aos trabalhadores para fazer o embarque de café á razão de 60 réis.

Pois se a Companhia, quando em 1º de julho tomou a si este serviço, não publicou na imprensa ou em boletins que carregadas que fossem 83 saccas pelos trabalhadores teriam ganho 5\$000, e dali para cima a razão de 60 réis.

O mais obscuro operário sabe dividir, e como sabe, fica sabendo que as 83 saccas que estipulava como prima condição resultava a 60 réis. Para que essa diferença de querer exigir que uma vez carregadas as 83 saccas, se continuaria ganhando a 60 réis por cada uma, se tudo é uma mesma coisa? Porque vem agora pela Imprensa novamente annunciando que paga a 60 réis? Simplesmente comico!

Nós conhecemos-lhe as manhas e por isso não nos illudimos; ella nunca pagou mais do que 5\$000, porque, quando o café não apertava, mandava duas ou tres turmas para esse serviço, e antes de carregarem 83 saccas eram substituídas por outras, e assim successivamente; de maneira que, nenhuma podia ir-se embora porque não carregava a tabella estipulada e a paga que obtinham desde já se deixa ver que eram os 5\$000 como os outros que não cheiravam o café.



Por isso compreende como compreendemos que o operário ha de ser pobre ganhe um ou ganhem nove.

Resolvemos não sair do deliberado, isto é, reclamar 8 horas para ter tempo de estar com a família e dar-lhe folga ao corpo, pois de trabalho estamos cheios.

A comissão roga a V.S. não ceda nem um centímetro ao que pedimos. 8 horas".

X. TRECHOS DE CARTA ENVIADA À ASSOCIAÇÃO COMERCIAL PELO REPRESENTANTE DOS OPERÁRIOS; NO 10º DIA DA GREVE.

"Acabo de estar em meu escritório (...) com a Comissão operária. Esta não aceita as condições que lhe propoz para terminar a greve em virtude também do sr. Osorio de Almeida, director da Companhia Docas não querer satisfazer o pedido que os operários em greve fizeram á Companhia. Nestas condições, cabe-me dizer-lhe que a situação se aggravará pela solidariedade que vão manifestar aos operários das Docas em greve, as demais classes operárias de Santos conforme informações que chegaram ao meu conhecimento (...)"

XI. TRECHO DO BOLETIM DISTRIBUÍDO NO 10º DIA DA GREVE

"... Si o commercio sofre, si a população não pode aguentar este estado de coisas, façam como nós, declara-

rem-se em grêve e commerciantes e operários protestemos contra a despotica Companhia Docas e dessa forma, feridos todos nos seus interesses protestando todos, será obrigada a fazer hoje, o que tem que fazer amanhã, isto é: CEDER".

XII. TEXTO DO ABAIXO-ASSINADO ENVIADO PELA COLÔNIA PORTUGUESA AO SEU VICE-CÔNSUL EM SANTOS, NO 10º DIA DA GREVE

"Os abaixo-assinado cidadãos portugueses residentes nesta cidade, vêm perante V.Ex. pedir providências immediatas relativamente aos seus patrícios que, devido a grêve que actualmente reina entre nós, sabem e provam que a bordo dos navios de guerra nacionaes, brasileiros, que se acham neste porto estão diversas victimas presas e tolhidas, portanto, da sua liberdade, sem que, para semelhante disparate, tenham dado motivo de ordem alguma. Também lhes consta que na cadeia desta cidade acontece a mesma coisa e ainda mais nos quartéis de policia. Ora, o facto de uma greve necessariamente não dá direito a nenhuma autoridade deste paiz a exorbitar de suas attribuições, pelo que as victimas e os seus patricios protestam por perdas e damnos perante esse vice-consulado, ao qual pedem o seu auxilio para todos os efeitos".

(Seguem 8 assinaturas, devidamente reconhecidas)

XIII. TRECHOS DO OFÍCIO ENVIADO PELO VICE-CÔNSUL PORTUGUÊS  
EM SANTOS PARA O EMBAIXADOR PORTUGUÊS NO BRASIL

"... expondo a situação de terror e de oppres-  
são que ora experimentam os operários portugueses aqui resi-  
dentes, muitos dos quaes se acham presos arbitrariamente e in  
communicaveis, e solicitando ao mesmo tempo a intervenção de  
S.Ex., perante o governo da União, a respeito destes factos  
inqualificaveis..."

XIV. TELEGRAMA ENVIADO PELOS COMISSÁRIOS DE CAFÉ AO PRESIDENT  
TE DA REPÚBLICA; NO 10º DIA DA GREVE

"Ao Exmº Sr. Presidente da República: Comissã-  
rios exportadores da praça de Santos, reunidos em assembléia  
geral e por unanimidade de votos, pedem a V.Ex., diante da a-  
normalidade do serviço de carga e descarga de mercadoria por  
parte da Companhia Docas de Santos, determine oficialmente pe  
la forma que a urgência exige, que o serviço das Docas seja  
restabelecido por intervenção federal, em face do contracto  
de concessão e obrigações estatuídas no Codigo Commercial".

XV. TRECHOS DE CARTA DE UM OPERÁRIO AO COMENTARISTA SYLVIO DE LÓRES, DA TRIBUNA, RESPONDENDO AO SEU ARTIGO "ENFIM, UMA PROPOSTA", PUBLICADO NO 12º DIA DA GREVE

"... infelizmente para o operário - o mais interessado - e para quem lê essa secção, não teve e creio que não terá uma idéia clara que possa orientar o público da verdade, e digo não teve, porque na fonte onde colhe as informações é parte interessada e não lhe convém dizer a verdade. Assim é que inconscientemente (...) V.S. está desacreditando a causa do operário, que é uma causa justa (...).

Os operários da Docas pela sua sociedade comunicaram a Companhia e a Associação Commercial a resolução tomada pelos trabalhadores (...).

A Companhia não quiz receber os representantes da classe em greve e só a muito custo se poude afinal passar o offício a mãos do sr. Alvaro Fontes; no offício entre outras coisas se lhe dizia que, uma vez accetada a proposta isto é, as oito horas, remetesse a sua conformidade assignada pelo representante da Companhia à Sociedade Internacional União dos Operários. Igual comunicação se lhe remeteu a Associação Commercial, orientando-a dos motivos e razões porque se declararam em grêve os operários da Companhia Docas.

Se os representantes ou comissões não se puzeram à frente para pleitearem a cauza de seus companheiros ante a directoria da empresa, a razão é obvia, não recebidos no primeiro dia não iam ser tão estultos que se fossem metter nas garras da polícia; extranhámos muito que V.S. (...) não se inteirasse também dos dois offícios remettidos à Associação Com

mercial (...) V.S. acreditando sinceramente no que lhe diziam, escreveu umas tantas coisas (...) que prejudicaram e poderiam prejudicar ainda mais as nossas pretensões; (...) abuzou da nossa fragilidade mandando-nos ir ao trabalho sem ter autorização nem competência para isso (...). Entende V.S. que nós devemos ceder. Porque? Porque a Companhia é poderosa (...). Quanto mais opressão mais rebeldes e mais adeptos fazemos a nossa causa, e tanto mais pior será para aquelles que se põe do lado de quem tem dinheiro e não tem razão".

XVI. TRECHOS DO BOLETIM DOS GREVISTAS, DISTRIBUÍDO NO 12º  
DIA DE GREVE

"... não só não somos attendidos nessa nossa justa aspiração, senão que, valentes e activos companheiros nossos são presos e espancados e talvez sigam caminho da Sibéria Paulista, ou ... quem sabe?

Vergonha inqualificável! A polícia e toda SOCIEDADE ARMADA está nestas terras do Brasil ás ordens dos Gafreés & Comp. que, sem consciencia e prevalecendo-se do direito do mais forte impõe em pleno século XX a lei do garrote, fazendo trabalhar forçosamente a uns e encarcerando aos que sabem protestar (...). O operário brasileiro e sobretudo o santista entra definitivamente numa fase revolucionária, porque os poderes constituídos a isso o obrigam.

(...) que o papel dos governos serve unica e exclusivamente de intermediários; que o capital e o trabalho re

solvem as suas questões entre si, isto sim, isto é que seria justiça (...). Todas as companhias se unem para derrotar-nos não cobrando armazenagens e não transportando café; a Casa Prado Chaves hontem emprestava-lhes homens, hoje é o Lloyd Brasileiro que lhe fornece cento e cinquenta, amanhã, quem sabe, será outro.

Que devemos fazer? (...) unir-nos nós também e não levar o café aos portões das Docas, nem estival-o. A gente que tem fechada dentro dos portões, que a mantenha todo o anno, e lhe pague sem trabalhar; os companheiros da Inglesa deviam unir-se também a nós para que a Companhia não disponha sequer duma galera.

(...) não seve ser objeto de comparação a que fazemos hoje com a que se fez no anno de 1905; naquella era um homem que se arvorava em chefe (...) nesta somos todos que enfrentamos a luta (...).

Mettamo-nos em nossas casas e deixemos que a polícia implique com os mosquitos.

Companheiros! A grêve geral impõe-se como condição necessária (...) se classes alheias a esse movimento soffrem, juntem-se a nós.

Viva a grêve geral! Sustentemo-la até morrer ou vencer.

O público fica orientado porque todas as classes somos solidários com os companheiros da Docas - Os operários de Santos".

XVII. BOLETIM CONVOCANDO A GREVE GERAL DE SOLIDARIEDADE EM  
SÃO PAULO; DISTRIBUÍDO NO 15º DIA DA GREVE

"Ao operariado de São Paulo

Nenhum operário ignora hoje aqui em São Paulo, a luta titanica que o operariado santista sustenta contra a Companhia Docas.

Os companheiros de Santos têm contra si a maioria da força armada, que em vez de servir para defender "a honra e a integridade da pátria" vae servir de laçao de uma Companhia exploradora, vae ser algoz de nossos irmãos de trabalho que luctam para alcançar uma melhora justíssima, como é a jornada de 8 horas.

E se nós, operários de São Paulo, não dermos nosso auxílio moral aos de Santos, lá vingará mais uma vez a força bruta, será esmagado o direito, será maculado o brio do operariado, será manchada de sangue e mais bella, a mais sublime aspiração dos trabalhadores.

Nesta emergência, nesta hora tremenda para o proletariado de todo São Paulo, em reunião realizada terça-feira, 22 do corrente, na séde da União dos Sindicatos Operários, a maioria ali representada por numerosos operários de diversos syndicatos resolveu, por unanimidade, deante da protecção escandalosa dada pelo governo á poderosa Companhia, decretar a grêve geral em São Paulo, a partir do dia 24, quinta-feira, até completa victoria de nossos irmãos de Santos.

A União dos Sindicatos Operários, pois, espera que cada um cumpra o seu dever: deserta das fábricas, officinas e vinde protestar contra a violencia inqualificável do go

verno".

XVIII. BOLETIM DISTRIBUÍDO PELO DELEGADO BIAS BUENO no 15º  
DIA DA GREVE

"Ao Público

Tendo sido baleados com tiros de carabinas agentes de policia e praças da força publica, pede-se ao publico que evite todo e qualquer ajuntamento, tendo a policia ordem de agir com a máxima energia. - Bias Bueno, delegado de policia".

XIX. BOLETIM DISTRIBUÍDO EM SÃO PAULO, APÓS A INVASÃO DE FEDERAÇÃO OPERÁRIA DE SÃO PAULO (F.O.S.P.), NO 16º DIA DA GREVE, 24/9/1908

"Operai!

Ancora una volta la polizia diretta dal Trepoli paulistano, ha datto prove evidenti che non ha nulla da envidiare ai russe e tavolta ai barbari. Ancora una volta viene dimonstrato che in questo paese le leggi valgono nulla, sempre che siano contrari al lucro ed alla sciocchezza di quei banditi che il 15 novembre dell'89, illudendo gli operai ed ubbriacando le ingenue soldatesche, fecero la scalata al potere impiantandovi il regime delle oligarchie ladrone e senza pudore, servite da infami come Washington Luiz, ludibrio del-



la raza umana, villano, che solo una politica sfaciata può conservare, per ischerno ai diritti del'uomo, nell'amministrazione della giustizia.

L'Unione dei Sindacati è stata assalita dai marziani di linea, comandati, non da Vampa, Rocca o altri ma dal Segretario della Giustizia di S. Paolo, un uomo che in Turchia, sarebbe appesato e adibito solo come carceriere, tale per la incompetenza e la sciocchezza caratterizzano.

Operai!

Ancora una violenza abbiamo visto usare alla nostra dignità di uomini liberi, da quando viviamo fra i lenoni degli avventurieri e degli ipocriti dell'89, e questa violenza non debbe restare impunita.

È necessario mostrare ai codardi che si nascondono dietro le baionette, maneggiate dall'ignoranza, il nostro rancore e il nostro disprezzo, e perciò è necessario oggi, più di prima, la solidarietà su tutto il terreno.

Abbandonate il lavoro e venite fare causa comune con le vittime delle prepotenze poliziesche.

Venite a ingrossare il numero di quelli che lottano per essere uomini, che vogliono ridurre la schiavitù, ora maggiore quella che già soffrivo.

Venite a dare la vostra adesione ai compagni di Santos.

Gli operai coscienti".

XX. TRECHOS DO BOLETIM DISTRIBUÍDO NO 20º DIA DA GREVE

"Ao Povo - Trabalhadores (...)

(...). A redução das horas de trabalho se impõe como medida necessaria para evitar a enorme concorrência de braços hoje existente (...). A redução do trabalho se impõe como consequência lógica da evolução humana, (...) o trabalhador hoje sente a necessidade de desenvolver-se (...) e para isso necessita tempo disponível, necessita não estar sujeito a um trabalho embrutecedor (...). A redução das horas de trabalho se impõe como medida higiênica e sanitaria (...); como necessidade imperiosa ante o desenvolvimento da indústria (...). Não se trata de dividir o trabalho por horas, para considerar o que foi feito depois das 8 horas. Como extraordinário não! Pois neste caso desapareceria o fito principal que é dar trabalho a todos. O que se exige é que se cedam as 8 horas com o ordenado existente e se houver muito serviço, ponha-se mais pessoal (...)"

XXI. TRECHOS DO BOLETIM DIRIGIDO AOS SOLDADOS NO 21º DIA DA GREVE

"(...). Não devemos brigar entre nós que todos somos filhos e irmãos de operários quer estejamos com a farda da policia ou com a blusa do trabalhador somente para fazer triunfar os homens sem coração que juntaram dinheiro à nossa custa (...)"

XXII. TEXTO DO ACORDO ESTABELECIDO ENTRE O "CENTRO DO COMMERCIO DE CAFÉ" E O "SYNDICATO DOS TRABALHADORES EM TRAPICHES E NO CAFÉ" DO RIO DE JANEIRO, A 28/9/1908

"Accordo combinado

Declaro que aceito o pessoal fornecido pelo Syndicato dos Trabalhadores em Trapiches e no Café, de accordo com a seguinte tabella geral, secção de café:

Lotes para sair - 60 réis; baldear, coser, pesar e arrumar 140 réis.

Baldear sô, coser e arrumar - 80 réis

Acertar, coser e arrumar - 90 réis

Mudança - qualquer mudança - 20 réis

Furação - 60 réis

Apertar lotes por marca - 60 réis

Safação - 40 réis

Formação - café reunido para liga - 40 réis

Virar sacco novo para embarque - 160 réis

Despejo - 70 réis

Despejo e ensacar e sacco singelo - 180 réis

Despejo e ensaccar em sacco dobrado - 220 réis

Despejo e ensaccar em sacco velho - 100 réis

Lotes - carga e descarga - 100 réis

Saccaria vasia - cada dois pacotes - 40 réis

Dita nova para o interior - 80 réis

Exportação - carga - 70 réis

Descarga - 70 réis

Passagens, quando precisas, conforme recordo prévio. Para as casas que fizeram serviço com machanismos (sem prejuízo da ta

bella de lotes);

Diária - 6\$; abolição de quartos e domingos.

Noite - 12\$; meia-noite, 6\$

Quando os machanismos não funcionarem, regulará a tabella dos preços do ensaque.

Horário - Meio-dia: pegar às 6 1/2 e largar às 11 3/4.

Dia: pegar às 6 1/2 e largar às 10 horas para almoço; pegar às 11 horas e largar às 2 horas para café; pegar às 2 1/2 e largar às 5 horas.

Meia-noite: pegar às 6 3/4 e largar às 11 1/2.

Noite: pegar às 6 3/4 e largar às 12; pegar a 1 hora e largar às 4 3/4.

A carga dos lotes termina às 5 horas, nas estações e a descarga nos armazéns às 6 horas.

No caso de, por qualquer motivo de força maior deixar de funcionar o mecanismo o pessoal que vence diária passará a trabalhar de accordo com a tabella de lotes.

N.B. - Esta é a tabella de preços accordada entre os representantes do Syndicato dos Trabalhadores em Trapiches e no Café e Directoria do Centro do Commercio de Café.

As casas que não trabalham com este pessoal farão o serviço com quem quizerem, pois a base do accordo, para o qual esta Directoria envidou todos os esforços, foi a plena liberdade de trabalho.

Esta tabella entra, desde já, em vigor. - Rio de Janeiro - 28 de setembro de 1908".

XXIII. TRECHOS DO BOLETIM DOS OPERÁRIOS DISTRIBUÍDO NO 23º  
DIA DA GREVE

"(...)

Para desmascarar a imprensa assalariada da Com  
panhia Docas, e para demonstrarmos ao público que a nossa grê  
ve não é alimentada pelos exportadores, nem pelos proprietá-  
rios de veículos, vamos fazer o seguinte: os ensacadores,  
carregadores de café de armazém, estivadores e carroceiros re-  
tomem o trabalho com a condição que fazemos: se os carros vol-  
tarem carregados de café por falta de pessoal da companhia,  
continuaremos em grêve (...)" - Os operários de Santos".

XXIV. TRECHOS DE CARTA ENVIADA A TITO BRASIL, EXPLICANDO AS  
CONDIÇÕES EM QUE CARROCEIROS, ENSACADORES, CARREGADO-  
RES E ESTIVADORES VOLTAM AO TRABALHO NO 23º DIA DA GRE  
VE

"(...)

Si os srs. exportadores não protestarem uma vez  
que os embarques não sejam feitos com regularidade, paraliza-  
remos novamente o trabalho (...).

(...)

Alexandre Durão".

XXV. TRECHOS DE CARTA ENVIADA À TRIBUNA NO 23º DIA DA GREVE,  
POR OPERÁRIOS DA CONSTRUÇÃO DA DOCAS.

"Illmº sr. redactor-chefe d' 'A Tribuna'

(...) os operários que trabalham na construção da Companhia Docas pedem a V.S.<sup>a</sup> queira dignar-se a publicar as seguintes linhas, perguntando ao Exmº sr. Ulrico Mursa quando é que tenciona effectuar o pagamento de agosto e setembro, visto seus subalternos nada terem com a greve de seus companheiros do tráfego".

XXVI. TRECHOS DE CARTA ENVIADA À TRIBUNA POR SOLDADOS DENUNCIANDO AS CONDIÇÕES EM QUE SE ENCONTRAM (SEM COMIDA, FALTA DE HIGIENE; PÉSSIMO LOCAL PARA DORMIR).

"(...) e veja que nós nada temos com o capricho da Docas, pois estamos aqui representando o papel dos cosacos; nós devíamos passar regularmente, para podermos esquecer as necessidades que os nossos filhos e mulheres passam em São Paulo.

(...) temos soldados de toda espécie, especialmente os estrangeiros que miseravelmente renegaram a sua patria; estes se prestam a tudo, mas muitos dos nossos se conservam imparciaes e alheios a tudo, porque comprehendemos que nascemos do povo e que ao povo pertencemos (...).

Eis para nós o resultado do capricho da Docas (...)"

XXVII. ANÚNCIO DA SÃO PAUL RAILWAY, NO 23º DIA DA GREVE

"Faço público que estando as carroças em franco movimento, os avisos já entregues das mercadorias e materias existentes nos armazéns e pateos da estação de Santos, começarão a ser novamente contados de amanhã em diante, na forma do regulamento de tarifas. Superintendencia, São Paulo, 1º de outubro de 1908 - Willian Speers, superintendente".

XXVIII. TRECHOS DE BOLETIM DOS GREVISTAS DISTRIBUÍDO NO 24º DIA DA GREVE

"(...) a Companhia que nos explora não tinha, não tem e não terá pessoal para normalizar o serviço enquanto não se resolva a nós conceder o que pedimos: 8 horas e o mesmo ordenado (...). Resistamos (...); se o pouco pessoal que trabalha na Companhia ainda está, é porque não lhe faz o pagamento por inteiro; já possuímos cartas de muitos que se arrependem de haver entrado a trabalhar (...). Continuemos sempre firmes (...) a metade do café que diz ter embarcado está depositada dentro de armazéns, conforme aviso de companheiros que temos lá dentro (...)"

XXIX. TRECHOS DE CARTA DOS GREVISTAS RECONHECENDO A SITUAÇÃO DOS SOLDADOS E CONVOCANDO-OS A DEIXAR FUGIR OS "CRUMIROS" NO 26º DIA DA GREVE

"(...). Deixem fugir dos armazens os trabalhadores que estão presos ali para os embarques (...). Os infelizes que estão nos armazens devem fugir nós não queremos a morte dos operários, mesmo os que não estão conosco (...).

(...) Os operários".

XXX. TRECHOS DE CARTA PUBLICADA NA TRIBUNA NO 26º DIA DA GREVE.

"Cadeia de Santos, 2 de outubro de 1908.

Illustre sr. director d'A Tribuna de Santos.

Estou de pleno accordo com Sylvio de Lóres quando diz que a Companhia Docas de Santos - "usa" e não "abusa" do contracto que firmou com o Governo Geral ou Federal...

Tudo quanto fôr lucro será por Ella recolhido a seus cofres por conta do governo da União, pois que para isso Ella é uma dependência da Alfândega de Santos!... É do seu contracto: "Dura Lex sed Lex".

Weinschenke está para a Companhia Docas de Santos como Quintino Bocayuva para a empreza do jornal - "O Paiz": é uma gloriosa relíquia...

O saudoso Dr. Alfredo Sylverio de Souza está para Weinschenke como Desaix, Murat, Ney, etc... estiveram pa



ra Bonaparte...

É sabido que durante muitos annos foi fiscal do governo da União junto a Companhia Docas de Santos o Sr. Ulrico Mursa, proecto engenheiro civil, brasileiro como o Dr. Souza.

É natural que durante todo "esse" tempo elle tenha tido fortes attrictos, "no cumprimento de seu dever", com essa Companhia (como teve o Sr. Dr. Ewbank da Camara, seu successor).

Isso digo apesar de estar me "soprando" aos ouvidos o "espírito" (eu sou "spirita" e "medium ouvinte") do "malvado" Dr. Martim Francisco que "eu não jure o contrário".

O que é certo, real e positivo - é que após a inesperada morte do "bom operário" Dr. Souza, em vez de ser nomeado para seu substituto um de seus queridos discipulos e successores legaes - os Drs. Delamare ou Lobo Gama - foi nomeado o Dr. Ulrico Mursa que estava em "pleno exercicio" de FISCAL DO GOVERNO DA UNIÃO junto a Companhia Docas de Santos!!!

Na França (...) isto talvez produzisse os effeitos do contracto Panamá ou da primeira sentença Dreyfus; no Brasil só poderá servir para levar o Sr. Dr. Mursa a preencher a vaga que deixou na nossa academia de celebridade o desapercibido Machado de Assis.

Não procurai saber quem seja eu, Sr. Director da Tribuna: ainda estou guardado pelo Justiça na nossa querida Patria Paulista, pelo crime de ser operario e de estar, principalmente, ao lado de tantos companheiros estrangeiros

que, pelo facto de não quererem ser escravos da Companhia Docas serão criminosos de quererem tomar conta da nossa terra!

Já fui criminoso por ser abolicionista, já fui criminoso por ser republicano - agora sou criminoso, em plena República, sem culpa formada, por ser operario e não querer que roubem aos meus filhos o suor que por elles derramo!

Este bilhete (...) foi attirado à rua por uma das grades da cadeia, se for apanhado por um companheiro ainda em liberdade, vos será entregue: do contrario, quem sabe se não servirá de inquérito (...).

(...)

O operário brasileiro,

Benedito do Bairro".

XXXI. BOLETIM AOS GREVISTAS DISTRIBUÍDO NO 27º DIA DA GREVE

"Aos trabalhadores da Docas:

Resolvemos voltar hoje ao trabalho, depois de tantos dias, em que nos empenhamos numa lucta valente para reivindicar os nossos direitos!

Operários! Não nos desanimemos. Hoje como ontem, na adversidade ou não, sejamos todos unidos.

Agora o governo federal vai ser garantidor da melhora dos nossos salários. Confiemos todos na palavra do governo da República. E esperemos sempre unidos, de cabeça er-guida, o dia de amanhã; voltemos hoje ao trabalho, certos de que hão de nos fazer justiça. - A Comissão Operária".

XXXII. TRECHOS DE CARTAS ENVIADAS À TRIBUNA, LOGO APÓS O TÉRMINO DA GREVE DENUNCIANDO ATRASOS DE PAGAMENTO EM OUTROS SERVIÇOS DA DOCAS

"(...) acolher nas colunas do seu (...) jornal mais uma reclamação contra a poderosa Companhia Docas.

(...). A Companhia não fez até hoje pagamento aos míseros trabalhadores que a mesma Companhia traz ao seu serviço nas pedreiras. O infeliz trabalhador ganha diariamente 3.400 a 3.500 réis; pôde calcular sr. redactor, os apuros de todos para manter o seu character na laltura de homens serios; porem a Companhia entende que isto não é o bastante e tem os seus trabalhadores sem o pagamento, até hoje, do mez de agosto. (...) - Um prejudicado".

A Tribuna, 164, 8/10/1908

"(...). Os operarios das officinas sitas nos Outeirinhos, como igualmente os do Jabaquara e Aterro, já protestaram contra a demora dos pagamentos de agosto e setembro. O que não sabíamos era que os da Fazenda (Itutinga) se achavam em peiores condições, como se deprehe de da carta que por elles nos foi enviada e que juntamos a esta.

Aquelle infelizes companheiros, obrigados com ameaças a virem para aqui tirar ao atoleiro a sempre despotica Companhia Docas (...) não recebem seus vencimentos de julho, agosto e setembro, trez meses.

À custa nossa, à custa dos operarios está negociando com seus dinheiros, com os vencimentos de trez meses

de tres mil trabalhadores. Santa Justiça! - Pela Associação,  
Alexandre Durão".

XXXIII. AVISO PUBLICADO NA TRIBUNA, 14/10/1908 PELO SINDICA-  
TO DOS PEDREIROS

"A classe dos operarios pede a todos os compa-  
nheiros, não trabalharemos por conta do sr. Olydio Vieira Leal,  
pois os companheiros que lá trabalham, abandonaram o serviço  
porque este sr. serviu de intermediário da Companhia Docas pa-  
ra o fracasso da grêve.

Santos, 11 de outubro de 1908 - O Syndicato dos  
Pedreiros".

XXXIV. ACORDO ENTRE OS CARROCEIROS E UMA COMPANHIA TRANSPOR-  
TADORA A 12/10/1908

"Nós abaixo-assinados, empregados do sr. Fer-  
reira & Comp. declaramos que recebemos cada um a quantia de  
200\$000, correspondente ao mez de setembro p. findo, sem que  
a nós fosse descontado os onze dias que estivemos parados em  
solidariedade aos nossos companheiros de classe.

Santos, 12 de outubro de 1908

Leonardo Simões Ferreira

João Antuniz

Francisco Simões

Abílio Ferreira

Manoel Gomes".

## LOCAIS VISITADOS DURANTE A PESQUISA

- ARQUIVO EDGARD LEUENROTH. Campinas. UNICAMP.
- ARQUIVO MUNICIPAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Rio de Ja  
neiro.
- ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. São Paulo.
- BIBLIOTECA DO INSTITUTO DE ESTUDOS BRASILEIROS. São Paulo.  
USP.
- BIBLIOTECA DO INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS. Cam  
pinas. UNICAMP.
- BIBLIOTECA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE SANTOS.  
Santos.
- BIBLIOTECA MUNICIPAL DE SANTOS. Santos.
- BIBLIOTECA MUNICIPAL DE SÃO PAULO "MÁRIO DE ANDRADE". São  
Paulo.
- BIBLIOTECA NACIONAL. Rio de Janeiro.
- BIBLIOTECA DA SOCIEDADE HUMANITÁRIA DOS EMPREGADOS DO COMÉR  
CIO. Santos.
- SETOR DE DOCUMENTAÇÃO. HISTÓRIA. São Paulo. USP.

## BIBLIOGRAFIA

### Jornais:

- O AMIGO DO POVO. São Paulo. Editor Neno Vasco. 1902/1904.
- AURORA SOCIAL. (Órgão da Federação Operária local) Santos,  
São Paulo. Editor J. Rufino. 1910.

- AVANTI! São Paulo. Editor Alceste de Ambrys. 1900/1901, 1908.
- LA BARRICATA. (Periódico Anarchico). São Paulo, Editor Gigi Damiani, A. Carchiai, Rodolfo Felipe. 1913.
- LA BATTAGLIA. (Periodico Settimanale Anarchico). São Paulo. Editor Oreste Ristori. 1904/1912.
- CIDADE DE SANTOS. Santos. (diário). Editor Paulo Passalacqua. 1905.
- DIARIO DE SANTOS. Santos. Editor Izidoro Campos. 1908.
- O DOIS DE FEVEREIRO. (Órgão de propaganda da "Sociedade Beneficente 2 de fevereiro"). Santos, São Paulo. Editores Theotônio Mascarenhas Passos e Cesar Dantas Bacellar. 1905.
- O ESTADO DE SÃO PAULO. São Paulo. Editores Américo de Campos; F. Rangel Pestana; José Filintro da Silva; Julio de Mesquita, 1889-/1905.
- FOLHA DO POVO. São Paulo. Editor Edgard Leuenroth. 1908 - 1909.
- A GUERRA SOCIAL. (Periódico Anarquista). Rio de Janeiro. Editor João Arzua. 1911/1912.
- JORNAL OPERÁRIO. (Órgão Defensor das Classes Trabalhadoras). São Paulo. Editores Prof. Roldão de Barros e Izidoro Diego. 1905.
- A LANTERNA. São Paulo. Editores Benjamin Mota e Edgard Leuenroth, 1901/1904, 1910/1914. Suplemento por "SEMPRE AVANTI!"
- LA LOTTA PROLETÁRIA. (Organo della "União dos Sindicatos" di São Paulo). São Paulo. 1908/1909.
- A LUTA PROLETÁRIA. (Órgão da Federação Operária de São Paulo) São Paulo. 1906/1908.

- A NAÇÃO. Rio de Janeiro. Editores Mauricio Lacerda, Leonidas de Rezende, Reis Perdigão e outros, 1927.
- O PROLETÁRIO. Santos, São Paulo, Editor Gregório Rodrigues. 1911.
- A QUESTÃO SOCIAL. (Órgão do Centro Socialista). Santos, São Paulo, Editores Silvério Fontes, Dr. Raymundo Soter de Araujo e Carlos Escobar, 1895/1896.
- A TERRA LIVRE. (Periódico Anarquista). Rio de Janeiro, São Paulo. Editor Edgard Leuenroth, 1905/1908, 1910.
- A TRIBUNA. (Diário). Santos. Fundada por Olympio Lima. 1908/1910.
- TRIBUNA OPERÁRIA. (Órgão da S.I. União dos Operários). Santos, 1909/1910.
- UNIÃO DOS OPERÁRIOS. (Órgão da Sociedade Internacional União dos Operários e defensor dos interesses do operariado em geral). Santos. 1905.
- A VANGUARDA. (Diário). Santos. Editor Benjamim Mota, 1909/1912.
- A VOZ DO TRABALHADOR. (Órgão Semanal da Confederação Operária Brasileira). Rio de Janeiro. 1908/1909, 1913/1915.

Artigos:

- ALBION, Robert G. "Capital Movement and Transportation. British Shipping and Latin American, 1806/1914". Journal of Economic History, v. II (4): 361-374.
- ANDERSON, Perry. "Alcances y limitaciones de la acción sindical". Economia y Política en la acción sindical. p. 56-73.
- ARAÚJO FILHO, José Ribeiro. "A expansão urbana de Santos". A Baixada Santista: aspectos geográficos; dir. Aroldo de

Azevedo. São Paulo. EDUSP. 1964. v. 3. 734 p.

- BROWN, R. "Waterfront organization in Hull (1870/1900)". Occasional Papers in Economic and Social History, Hull, 6, 1974.
- DAUNTON, M.J. "Aristocrat and Traders: the Bute Docks, 1839/1914". Journal of Transport History. New Series, v. 3, 1975.
- DAUNTON, M.J. "Interunion relations on the waterfront. Cardiff, 1888/1914". Journal of Transport History.
- ERIKSON, K.P.; PEPPE, P.V.; SPALDING, Hobbart. "Research on the urban working class and organized labor in Argentina, Brazil and Chile: what is left to be done?" Latin American Research Review, 2(2): 115-142, summer, 1974.
- FALCÃO, E. de Cerqueira. "Julio da Conceição, o grande amigo da natureza e dos desamparados". Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santos, (2): 302-304, março de 1966.
- FAUSTO, Bôris. "Pequenos ensaios de História da República". Caderno CEBRAP 10. São Paulo. 1972
- GREENFIELD, Gerald Michael. "Dependency and the urban experience: São Paulo's public service sector". Latin American Studies. 1(10): 37-59.
- HALL, Michael M. "Imigração e Classe Operária em São Paulo". Campinas. IFCH. UNICAMP. (mimeo).
- HAUPT, George. "Militants sociaux-democrates allemands au Brésil (1893/1896)". Le Mouvement Social. (84): 47 - 61 juillet-aôut, 1973.
- HOBBSBAWN, E.J. "Economic Flutuations and some social movements since 1880". Economic History Review. 5(1).
- HOBBSBAWN, E.J. "História do Trabalho e Ideologia". História Cadernos de Pesquisa. São Paulo. AUPHIB. (1). 1977.



- HOBBSAWN, E.J. "National Unions on the waterside". Labouring Men. cap. 2. p. 241-271.
- JONES, Gareth Stedman. "Working-Class Culture and Working Class Politics in London, 1870/1900: Notes on the re-making of a working class". Journal of Social History. 7 (4): 460-508, summer 1974.
- JULLIARD, Jacques. "Théorie Syndicaliste Révolutionnaire et pratique gréviste". Le Mouvement Social. Paris. (98).1976.
- KRIEGEL, Annie; GOSSES, R.; ROUGERIE, R. "Sources et méthodes pour une histoire sociale de la classe ouvrière". Le Mouvement Social. (40). 1972.
- LEGENDRE, Bernard. "La vie d'un proletariat: les ouvriers de Fougères au début du XX siècle". Le Mouvement Social. Paris. (98). 1976.
- LEONARDI, Victor P. de B. "Efeitos Sociais da Primeira Industrialização no Brasil". História do Século XX. 33.
- LINEBAUGH, Peter. "Crime and Industrialization: 18th century Britain". Campinas. UNICAMP. Comunicação apresentada ao Seminário sobre Violência, Crime e Poder. AEL - DCS/IFCH. 17-18/8/1982. (mimeo.).
- LOPES, Álvaro Augusto de. "O jornal do meu tempo". Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santos. 1. dezembro de 1959.
- MAURA, J. Romero. "The Spanish Case". Anarchism Today. Anchor Books. 1972. p. 71-97.
- NEVES, Maria Cecília Baeta. "A greve dos sapateiros de 1906 no Rio de Janeiro: notas de pesquisa". Revista de Administração de Empresas. 13 (2): 49-66. junho de 1973.
- MILLER, Raymond Charles. "The dockworker subculture and some problems in cross-cultural and cross-time generalizations". San Francisco. San Francisco State College.

- NGUYEN, Victor. "Les portefaix marseillais: crise et déclin, survivances". Provence Historique, 2: 363-397. 1962.
- PARIAS, Louis Henrie. "El trabajo obrero y la empresa industrial". Historia General del Trabajo. cap. 1: 23-42.
- PEREIRA, Astrogildo. "Silvêrio Fontes, pioneiro do marxismo no Brasil". Rev. Estudos Sociais. abril de 1962.
- PERROT, Michelle. "Grèves, grévistes et conjoncture: vieux problèmes, travaux neufs". Le Mouvement Social, (63): 109-123. 1968.
- PERROT, Michelle. "Mouvement ouvrier et conjonctures économiques". Le Mouvement Social, (48): 3-30. 1964.
- PINHEIRO, P.S. "O Proletariado Industrial na Primeira República". História Geral da Civilização Brasileira. São Paulo. DIFEL. 1977. v.9. cap. 4.
- PINHEIRO, Paulo Sérgio. "Trabalho industrial no Brasil: uma revisão". Estudos CEBRAP. (14). 1975.
- SASTRE y SANNA, Miguel. "Le travail des ouvriers du port de Barcelone". Sociedad para el progreso de la legislación del trabajo. (36), 1914.
- SHORTER, Edward & TILLY, Charles. "Le déclin de la grève violente en France de 1890 à 1935". Le Mouvement Social (76). 1971.
- SOUZA, Ismael Coelho de. "Influência do porto na vida da cidade". Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santos. Santos. (2): 249-260. março de 1966.
- TAPLIN, E.L. "Liverpool Dockers and Seamen, 1870/1890". Occasional Papers in Economic and Social History. Hull (6). 1974.
- THOMPSON, E.P. "Artisans and others". The Making of Working Class. Pengoin Books. 1968. cap.8. p. 259-296.

Livros:

- ÁLVARO, Guilherme. A Campanha Sanitária de Santos: suas causas e seus efeitos. São Paulo. Serviço Sanitário do Estado de São Paulo, Casa Duprat. 1919. 187 p.
- ANDRADE, Wilma Therezinha F. de. O que se pode ler sobre Santos. Santos. São Paulo, Loyola. 1977. 70 p.
- ARAÚJO FILHO, José Ribeiro. Santos, o porto do café. Rio de Janeiro, IBGE. 1968.
- BEIGELMAN, Paula. Os Companheiros de São Paulo. São Paulo, Símbolo, 1977.
- BELLO, José Maria. História da República. 6.<sup>a</sup> ed. São Paulo, Nacional. 1972. 356 p.
- CARONE, Edgar. O Movimento Operário no Brasil (1877/1944). São Paulo, DIFEL. 1979.
- CARONE, Edgard. A República Velha. 3.<sup>a</sup> ed. São Paulo, DIFEL. 1970. 432 p.
- CARVALHO, Fernando V. de M. Estudo de Portos no Brasil. Rio de Janeiro, Jornal do Commercio. 1930. 514 p.
- COLE, G.D.H. História del Pensamiento Socialista. Mexico, Fondo de Cultura Economica. 1975. v. 1-4.
- CUNHA, Ernesto A. Lassance. Estudo descritivo da viação férrea do Brasil. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional. 1909.
- DEAN, Warren. A Industrialização de São Paulo. São Paulo, DIFEL. 1971. 269 p.
- DEAN, Warren. Rio Claro; Um Sistema Brasileiro de Grande Lavourea (1880-1920). Rio de Janeiro, Paz e Terra. 1977.
- DIAS, Everardo. História das Lutas Sociais no Brasil. 2.<sup>a</sup> ed. São Paulo, Alfa-Omega. 1977. 330.p.

- DUBIEF, Henri. Le Syndicalisme Révolutionnaire. Paris, Armand Colin. 1969. 316 p.
- DULLES, John Foster. Anarquistas e Comunistas no Brasil (1900-1935). Rio de Janeiro, Nova Fronteira. 1977. 448 p.
- ELLIS, Myrian. O Café. Literatura e História. São Paulo, Melhoramentos/EDUSP. 1977. 259 p.
- ENGELS, F. & MARX, K. Le Syndicalisme. Paris, François Maspero. 1977. v. 2. 169 p.
- ENGELS, F. A Situação da Classe Trabalhadora em Inglaterra. Porto, Portugal. Afrontamento, 1975. 396 p.
- FAORO, Raymundo. Os Donos do Poder. São Paulo, Globo/EDUSP. 1975. 2 v.
- FAUSTO, Bóris. A Revolução de 1930. 2.<sup>a</sup> ed. São Paulo, Brasiliense. 1972. 120 p.
- FAUSTO, Bóris. Trabalho Urbano e Conflito Social. São Paulo, DIFEL. 1976. 283 p.
- FOOT, Francisco & LEONARDI, Victor. História da indústria e do trabalho no Brasil. São Paulo, Global. 1982.
- GODIO, Julio. Immigrantes, assalariados y lucha de clases (1880/1910). Buenos Aires, Tiempo Contemporaneo. 1973.
- GOFF, Jacques & NORA, Pierre. Faire de l'histoire. Paris, Gallimard. 1974. 3 v.
- GOMES, Angela M. Castro. Burguesia e Trabalho: política e legislação social no Brasil (1917/1937). Rio de Janeiro, Campos. 1979.
- GRAMSCI, Antonio. Antologia. Madrid, Siglo XXI. 1974.
- HAHNER, June E. Relações entre civis e militares no Brasil (1889/1898). São Paulo, Pioneira. 1975. 214 p.

- HALL, Michael & PINHEIRO, Paulo Sêrgio. A Classe Operária no Brasil (1889/1930). São Paulo, Alfa-Omega. 1979. 2 v.
- HALL, Michael M. The Origins of Mass Immigration in Brazil (1871/1914). New York, Columbia University Press. Ph.D. Dissertation. 1969. 198 p.
- HARDMAN, Francisco Foot. A Estratégia do Desterro. Campinas, UNICAMP. 1980 (dissertação de mestrado).
- HOBBSBAWN, E.J. A era do capital (1843/1875). Rio de Janeiro, Paz e Terra. 1977. 343 p.
- KRIEGEL, Annie. Le pain et les roses: jalons pour une histoire des socialismes. Paris, PUF. 1968. 437 p.
- LEITE, Aureliano. A história de São Paulo em breve resumo chronologico desde MD a MCMXXX. São Paulo, Martins. 1944. 306 p.
- LENIN, V.I. El desarrollo del capitalismo en Rusia. Barcelona, Ariel. 1974.
- LINHARES, Hermínio. Contribuição à história das lutas operárias no Brasil. 2<sup>a</sup> ed. São Paulo, Alfa-Omega. 1977. 98 p.
- LOBO, Helio. Docas de Santos: suas origens, suas lutas e realizações. Rio de Janeiro, Jornal do Commercio. 1936. 679p.
- LOVELL, John. Stevedores and Dockers. New York, M. Kelley. 1969.
- LUXEMBURGO, Rosa. Greve de Massas. Partido e Sindicato. Coimbra, Centelha. 1974.
- MAGNANI, Sílvia I.L. O movimento anarquista em São Paulo (1906/1917). Campinas, UNICAMP, 1979. 200 p. (dissertação de mestrado).
- MANCHESTER, Alan K. Preeminência Inglesa no Brasil. São Paulo, Brasiliense. 1973. 301 p.

- MARAN, Sheldon. Anarchists, Immigrants and Labor Movement (1880/1920). St. Barbara, University of California at St. Barbara, 1972.
- MARX, Karl. O Capital; Crítica da Economia Política. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1970.
- MARX, Karl. O 18 Brumário de Luíz Bonaparte. São Paulo, abril, 1974. v. 35 (coleção Os Pensadores).
- PERROT, Michelle. Les ouvriers en grève (1871/1890). Paris, Mouton, 1974. 2 v.
- PRATA, Ranulpho. Navios Illuminados. 2.<sup>a</sup> ed. São Paulo, Clube do Livro, 1946.
- RIBEIRO, Julio. A Carne. 6.<sup>a</sup> ed. Rio de Janeiro, Francisco Alves, 1914.
- RIBEIRO, Maria Alice R. Condições de trabalho na indústria têxtil (1870/1930). Campinas, UNICAMP, 1980. 209 p. (dissertação de mestrado).
- RODRIGUES, Edgard. Nacionalismo e cultural social. Rio de Janeiro, Laemmert, 1972. 462 p.
- RODRIGUES, Edgard. Socialismo e Sindicalismo no Brasil. Rio de Janeiro, Laemmert, 1972. 342 p.
- RODRIGUES, Edgard. Trabalho e conflito: pesquisa (1906/1937). Rio de Janeiro, Arte Moderna, s.d. 378 p.
- RODRIGUES, José Albertino. Sindicato e desenvolvimento no Brasil. São Paulo, DIFEL, 1968. 215 p.
- RODRIGUES, Leôncio Martins. Conflito industrial e sindicalismo no Brasil. São Paulo, DIFEL, 1966, 222 p.
- SANTOS, Francisco Martins dos. História de Santos (1532-1936). São Paulo, 1937. 424 p.

- SARTI, Ingrid. Estiva e Política: estudo de caso no porto de Santos. São Paulo, Universidade de São Paulo, 1973. (dissertação de mestrado).
- SILVA, Lígia M. Osório. Movimento sindical e operário a Pri-meira República. Campinas, UNICAMP, 1977. 216 p. (dissertação de mestrado).
- SILVA SOBRINHO, José da Costa. Santos noutros tempos. São Paulo, Ed. Revista dos Tribunaes, 1953. 658 p.
- SCOTT, Joan W. The glassworkers of Carmeaux; French craftsmen and political action in a nineteenth century city. Cambridge, Massachussets (thesis).
- SIMÃO, Azis. Sindicato e Estado. São Paulo, Dominus/EDUSP, 1966. 245 p.
- THOMPSON, E.P. La formación histórica de la clase obrera. Barcelona, Laia, 1977. 3 v.
- THOMPSON, E.P. A Miséria da Teoria ou um Planetario de Erros. Rio de Janeiro, Zahar, 1981.
- THOMPSON, E.P. Tradición, Revuelta y Consciencia de Clase; Estudos sobre la crisis de la sociedad pre-industrial. Barcelona, Crítica/Grijalbo, 1979.
- VIANNA, Luiz Werneck. Liberalismo e Sindicato no Brasil. Rio de Janeiro, Pazee Terra, 1976.
- WEFFORT, Francisco C. Sindicatos e Política. São Paulo, USP, 1975. (tese de Livre-docência).
- WOODCOCK, G. O anarquismo. Lisboa, Meridiano, 1971.

Documentos:

- ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SÃO PAULO. A crise do porto de Santos; Estudo preliminar. São Paulo, 1925.

- BRITO, Saturnino R. de. A Planta de Santos. São Paulo, Brazil de Rothschild & Co., 1915. 273 p. il. map.
- COMPANHIA DOCAS DE SANTOS. Concessão de obras públicas, melhoramentos do porto de Santos; pleito notável entre a Companhia Docas de Santos e a União Federal. São Paulo, Cardozo. 1910. 269 p.
- CONGRESSO OPERÁRIO, 1906, 1. Resoluções. Rio de Janeiro.
- CONGRESSO OPERÁRIO, 1913, 2. Histórias sindicais das organizações operárias santistas. Rio de Janeiro.
- ELLIS, Alfredo (1850/1925). Discursos pronunciados sobre as Docas de Santos pelo senador Alfredo Ellis. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1906. 196 p.
- EMPRESA DE PUBLICIDADE INDEPENDENCIA. São Paulo e seus homens no centenário (obra comemorativa do 1º centenário da Independência do Brasil, 7/9/1922). São Paulo, Piratinin-ga, 1922. v.1.
- MONTEIRO, Victorino (1859/1920). Discursos pronunciados no Senado Federal, pelo senador Dr. Victorino Monteiro, relativos à Companhia Docas de Santos. Rio de Janeiro, Jornal do Comércio, 1907. 180 p.
- PINTO, Alfredo Moreira. Santos (folheto). Santos, Imprensa Popular, 1898. 60 p.
- SANTOS. Câmara Municipal. Atas (1908/1909).
- SANTOS. Câmara Municipal. Rescenseamento. 31/12/1913.
- SÃO PAULO. Comissão do Saneamento. Inauguração dos Traba - lhos de Saneamento em Santos. São Paulo, Rothschild, 1913. 52 p. il., lam. map.
- SÃO PAULO. Congresso Legislativo. Mensagens dos Presidentes e Vice-Presidentes. (1891/1916).



- SÃO PAULO. Departamento Estadual do Trabalho. Boletins. São Paulo. 1911/1912, 1914.
- SÃO PAULO. Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Diretoria de Indústria e Comércio. Boletins. São Paulo. 1915.
- SÃO PAULO. Secretaria dos Negócios do Interior. Comissão de Serviço Sanitário. Relatório Annual. Santos. 1894.
- SÃO PAULO. Secretaria dos Negócios do Interior. Comissão de Serviço Sanitário. Relatório dos Inspectores Sanitários ao Chefe da Comissão. Santos, 1895/1896.
- SÃO PAULO. Secretaria dos Negócios da Justiça e Segurança. Polícia. Passageiros entrados pelo porto de Santos. 1908.
- SÃO PAULO. Secretaria dos Negócios da Justiça e Segurança Pública. Registros de Presos. 1908.
- SÃO PAULO. Secretaria dos Negócios do Interior. Relatório do Secretário ao Presidente do Estado. Diário Oficial, 1875.
- SÃO PAULO. Secretaria dos Negócios do Interior e Instrução Pública. Relatório do Secretário ao Presidente do Estado. Diário Oficial, 1896.
- SECKLER, Jorge. Almanack do Estado de São Paulo para 1890. São Paulo, Seckler, 1890.
- SOCIEDADE UNIÃO OPERÁRIA. Relatório apresentado pelo presidente à Assembléia Geral de 10/1/1910. Santos, Vita, 1911.
- THORMAN, Cannutto. Almanach do Estado de São Paulo para 1895; (completo, administrativo, commercial e profissional). São Paulo, Cia. Industrial de São Paulo, 1895.