



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

ALESSANDRO COSTA FREITAS

**O SINDICALISMO PORTUÁRIO RECIFENSE E A CONSTRUÇÃO DE SEU PACTO
DE UNIDADE E AÇÃO (1955-1964)**

Recife
2020

ALESSANDRO COSTA FREITAS

**O SINDICALISMO PORTUÁRIO RECIFENSE E A CONSTRUÇÃO DE SEU PACTO
DE UNIDADE E AÇÃO (1955-1964)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para a obtenção do título de mestre em História.

Área de Concentração: Sociedades, culturas e poderes.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Suzana Cavani Rosas

Coorientadora: Prof^a. Dr^a. Maria do Socorro de Abreu e Lima

Recife

2020

Catálogo na fonte
Bibliotecária Maria do Carmo de Paiva, CRB4-1291

- F866s Freitas, Alessandro Costa.
O sindicalismo portuário recifense e a construção de seu pacto de unidade e ação (1955-1964) / Alessandro Costa Freitas. – 2020.
126 f. : il. ; 30 cm.
- Orientadora: Prof^a. Dr^a. Suzana Cavani Rosas.
Coorientadora: Prof^a. Dr^a. Maria do Socorro de Abreu e Lima.
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH.
Programa de Pós-Graduação em História, Recife, 2020.
Inclui referências e apêndice.
1. Pernambuco - História. 2. Sindicalismo. 3. Portuários. 4. Recife, Porto do (Recife, PE). I. Rosas, Suzana Cavani (Orientador). II. Abreu e Lima, Maria do Socorro de (Coorientadora). III. Título.
- 981.34 CDD (22. ed.) UFPE (BCFCH2020-270)

ALESSANDRO COSTA FREITAS

**O SINDICALISMO PORTUÁRIO RECIFENSE E A CONSTRUÇÃO DE SEU PACTO
DE UNIDADE E AÇÃO (1955-1964)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para a obtenção do título de mestre em História.

Aprovada em: 27/08/2020

BANCA EXAMINADORA

Prof^a. Dr^a. Maria do Socorro de Abreu e Lima (Coorientadora)
Universidade Federal de Pernambuco

Prof. Dr. José Bento Rosa da Silva (Examinador Interno)
Universidade Federal de Pernambuco

Prof. Dr. Tiago Bernnardon de Oliveira (Examinador Externo)
Universidade Federal da Paraíba

À minha companheira e minhas meninas!

AGRADECIMENTOS

Escrever essas poucas linhas de agradecimento tornou-se um momento ímpar no percurso de confecção deste trabalho. Após uma extenuante jornada, por um período não tão longo quanto aparentava em seu início, eis que a linha de chegada aponta no horizonte e eis que é preciso parar. Ao invés de reunir as últimas energias para cruzar a linha o mais rápido possível em busca dos prêmios e do reconhecimento, é preciso parar e olhar para trás. É hora de realizar um singelo e sempre incompleto gesto de reconhecimento àqueles e, principalmente, àquelas que contribuíram para esse momento.

Seguindo uma tradição ainda não inventada, começo agradecendo minha família pelo apoio e inspiração. Obrigado **Rose** e **Edmilson**, meus pais, cujo orgulho estampado no olhar reforçou a certeza do investimento feito. Obrigado **Isadora** e **Valentina**, minhas meninas, cujo carinho se expressou na busca incessante pelo silêncio nem sempre possível entre irmãs em isolamento social por causa da pandemia que marcou esse ano de 2020.

Em especial, agradeço à minha companheira **Glauce**. Sem ela o caminho teria sido bem mais árduo e o resultado imprevisível. Compartilho com ela a retomada daquilo que é mais importante ao ser humano: perspectiva. Se o carinho e o amor foram fundamentais nos momentos em que o fôlego parecia faltar, concluir essa caminhada também passou pela constante troca teórico-metodológica com a socióloga com quem tenho o privilégio de compartilhar o dia a dia.

Ao longo de minha longa trajetória acadêmica (culpa do movimento estudantil) conheci muitos professores e professoras que contribuíram para que me torna-se um par. Diante da impossibilidade de agradecer a cada um deles e delas, agradeço a Prof^a. Dr^a. **Maria Emília Vasconcelos dos Santos** que num momento decisivo da graduação, demonstrou ser possível almejar um lugar na tão distante Academia. À Prof^a. Dr^a. **Suzana Cavani** agradeço por aceitar, na etapa de conclusão deste trabalho, assumir a orientação do mesmo. Um agradecimento especial vai para minha camarada orientadora, professora Prof^a. Dr^a. **Maria do Socorro de Abreu e Lima**. Seu compromisso com a luta operária possibilitou e moldou a contribuição

que estas linhas buscam oferecer àqueles que vivem da venda de sua força de trabalho.

Agradeço aos colegas de curso, pernambucanos, cearenses e alagoanos, com a sensação de que a convivência e troca poderiam render muito mais. Infelizmente a conciliação entre trabalho e estudo impossibilitou uma maior presença nas rodas de conversa que tanto enriquecem a experiência acadêmica. Mesmo assim, ganhei bons amigos e amigas como **Gustavo Melo** e **Claúdia Parente**. Através desses dois amigos agradeço a todos aqueles que ao compartilharem suas experiências contribuíram para os acertos das linhas que seguem.

Por fim, antes do sprint final, quero agradecer a todos os amigos e amigas **trabalhadores** (professores, servidores, estivadores, portuários, entregadores por aplicativo, informais, formais, “conscientes” ou não, sindicalizados ou não, comunistas, trabalhistas, trotskistas, “de luta”, etc.) por demonstrarem que apesar dos recuos recentes a luta continua.

Trabalhadores do mundo, uni-vos!

Karl Marx

RESUMO

O presente trabalho busca compreender o processo de construção e a dinâmica de funcionamento do Pacto de Unidade e Ação dos Trabalhadores da Orla Marítima do Recife (PUA) em sua curta existência durante os anos iniciais da década de 1960. O objetivo desta pesquisa se justifica na ausência de estudos sobre essa importante fração da classe operária pernambucana e sua experiência de organização intersindical, numa cidade fortemente vinculada a seu porto. Como primeiro passo, observaremos quatro greves ou conflitos envolvendo os quatro maiores sindicatos da orla (estivadores, arrumadores, portuários e conferentes) durante a segunda metade dos anos 50. A partir das informações geradas, analisaremos alguns aspectos da constituição e atuação do PUA, sendo eles os motivos da sua formação, como se deu sua composição e quais suas formas e pautas de luta. A análise se apoia, principalmente, nos conceitos de classe social, luta de classe e experiência do historiador inglês E.P. Thompson e naqueles referentes ao repertório de conflito, performance e estrutura de oportunidade política do sociólogo americano Charles Tilly. Como fontes, utilizamos as notícias e notas oficiais relativas ao porto e aos trabalhadores da faixa portuária ou seus sindicatos, veiculadas nos jornais Diário de Pernambuco, Jornal do Commercio, Última Hora/NE e Folha do Povo durante o recorte cronológico da pesquisa.

Palavra-chave: Sindicalismo. PUA. Porto do Recife. Repertório de conflito. Performance.

ABSTRACT

This dissertation seeks to understand the Pact of Unity and Action of the Workers of the Maritime Edge of Recife's (PUA) building process and operating dynamics at its short existence during the beginning of 60's. This research objective justifies itself in the absence of studies about this important fraction of the working class from Pernambuco, in a city strongly linked to its harbor and its experience with inter-union organization. At first, we are going to analyze four strikes or conflicts involving the four largest edge's unions (stevedores, ushers, harbor workers and cargo checkers) during the second half of 50's. From the generated information, some constitution and performance aspects of PUA were analyzed: the reasons for its formation, how it was composed, and what were the struggle's ways and topics. The analysis supports itself mainly in the concepts of social class, class struggle and experience from the English historian E. P. Thompson and those referring to the repertoire of contention, performance and political opportunity structure from the american sociologist Charles Tilly. The sources were used the news and the official notes relating to the harbor and the harbor area workers or their unions, transmitted by newspapers like Diario de Pernambuco, Jornal do Commercio, Última Hora / NE and Folha do Povo during the research's chronological cutout.

Keywords: Syndicalism. PUA. Recife's Harbor. Repertoire of contention. Performance.

LISTA ABREVIATURAS E SIGLAS

ACP	Associação Comercial de Pernambuco
ALEPE	Assembleia Legislativa do Estado de Pernambuco
ANL	Aliança Nacional Libertadora
APR	Administração do Porto do Recife
CCTP	Conselho Consultivo dos Trabalhadores de Pernambuco
CDTM	Conselho da Delegacia do Trabalho Marítimo
CDS	Companhia Docas de Santos
CLT	Consolidação das Leis Trabalhistas
CNTI	Confederação Nacional dos Trabalhadores na Indústria
COAP	Comissão de Abastecimento e Preço
COFAP	Comissão Federal de Abastecimento e Preço
CONSINTRA	Conselho Sindical dos Trabalhadores
CPI	Comissão Parlamentar de Inquérito
CUP	Cooperativa dos Usineiros de Pernambuco
DNPRC	Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais
DNT	Delegacia Nacional do Trabalho
DRT	Delegacia Regional do Trabalho
DTM	Delegacia do Trabalho Marítimo
IAA	Instituto do Açúcar e do Alcool
IAPETEC	Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Estivadores e Transportadores de Carga
IBAD	Instituto Brasileiro de Ação Democrática
MTIC	Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio
MVOSP	Ministério da Viação e Obras Públicas
PCB	Partido Comunista do Brasil
PRT	Partido Republicano Trabalhista
PSB	Partido Socialista Brasileiro
PSD	Partido Social Democrático
PSP	Partido Social Progressista

PTN	Partido Trabalhista Nacional
PUA	Pacto de Unidade e Ação da Orla Marítima do Recife
PUI	Pacto de Unidade Intersindical
RFN	Rede Ferroviária do Nordeste
SANBRA	Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro S.A.
SAPS	Serviço de Alimentação da Previdência Social
SOSP	Sindicato dos Operários dos Serviços Portuários de Santos
SUMOC	Superintendência da Moeda e do Crédito
UDN	União Democrática Nacional

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	13
1.1	SOBRE O TEMA.....	14
1.2	SOBRE AS FONTES.....	20
1.3	SOBRE O MÉTODO.....	24
1.4	OPÇÕES TEÓRICAS.....	25
2	PORTO: ARENA DE VÁRIOS INTERESSES.....	34
2.1	A GREVE DOS ESTIVADORES E A INTERVENÇÃO MINISTERIALISTA.....	41
2.2	OS ARRUMADORES E A DISPUTA POR SERVIÇO.....	45
2.3	OS CONFERENTES E A LUTA PELO RODÍZIO.....	59
2.4	A GREVE DOS PORTUÁRIOS E SERVENTUÁRIOS E A CONSTRUÇÃO DO PACTO.....	68
2.5	JUNTANDO AS EXPERIÊNCIAS.....	74
3	O PACTO DE UNIDADE E AÇÃO DA ORLA MARÍTIMA RECIFENSE.....	76
3.1	POR QUE O PUA?.....	84
3.2	SUA COMPOSIÇÃO.....	93
3.3	SEUS FÓRUNS E A PRESIDÊNCIA DOS ARRUMADORES.....	97
3.4	A PAUTA DA LUTA.....	102
3.5	AS PERFORMANCES.....	105
3.6	UM LUGAR PARA O PUA.....	108
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	112
	REFERÊNCIAS.....	116
	APÊNDICE A – FONTES COMPLEMENTARES DA PESQUISA.....	119

1 INTRODUÇÃO

O presente estudo tem como objetivo central demonstrar como se deu o processo de construção da intersindical chamada Pacto de Unidade e Ação da Orla Marítima do Recife (PUA). A partir da trajetória dos principais sindicatos¹ que a constituíram, buscaremos indícios que nos auxiliem na compreensão do papel desempenhado pelo pacto nos anos iniciais da década de 60. Nesse período de crescente polarização política e ascensão da luta da classe trabalhadora, essa intersindical acabou se tornando o principal instrumento da luta conjunta dos trabalhadores da faixa portuária do Recife. Apoiada nas práticas já existentes e estando à margem da CLT, o PUA pode buscar um novo patamar para a intervenção política dos sindicatos da orla. Junto a suas tradicionais pautas econômicas, como os aumentos salariais e a melhoria nas condições de trabalho, pautas mais políticas ganharam espaço. Dentre elas estavam a posse de João Goulart após a renúncia de Jânio Quadros em 1961 e a defesa da democracia, constantemente questionada neste período.

Para isso, situaremos o porto do Recife na segunda metade da década de 50, privilegiando o mundo do trabalho e a dinâmica econômica da indústria portuária recifense². Considerando as principais características daquele espaço e as atividades profissionais necessárias ao seu funcionamento, percebemos como momentos importantes os grandes embates políticos tidos pelos sindicatos das quatro principais categorias portuárias (estivadores, arrumadores, conferentes e portuários). Tais episódios nos forneceram a base para pensarmos o processo de criação do PUA, sua conformação e atuação, bem como suas rupturas e

¹ Embora a pesquisa tenha focado nos sindicatos dos estivadores, conferentes, arrumadores e portuários, também fizeram parte do PUA os sindicatos dos Marítimos, Taifeiros, Foguistas e Vigias portuários. Essa opção se explica pelo peso relativo de cada sindicato na construção deste pacto já que esses últimos eram sindicatos nacionais com delegacias no porto do Recife. Exceção feita ao sindicato dos Vigias portuários, criado no início dos anos 60.

² Usamos o termo “Indústria Portuária” para designar o complexo sistema de serviços que envolve o transporte marítimo de mercadorias (Carga, descarga, conferência, fiscalização, guarda de mercadorias e a manutenção de instalações ou equipamentos portuários) sendo oferecidos por diferentes empresas, órgãos governamentais e categorias profissionais dentro da zona portuária. Com isso, buscamos destacar o porto como uma totalidade dotada de práticas próprias e não como mera zona de trânsito de mercadorias ou pessoas. Cf. HOBBSAWM, Eric. Os sindicatos nacionais portuários. In: _____. *Os trabalhadores: estudos sobre a história do operariado*. 2ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000, p. 241–270.

continuidades em relação às experiências acumuladas pelo movimento sindical portuário.

O recorte temporal trabalhado vai de 1955 até o golpe empresarial-militar de 1964³. Num primeiro momento, colocaremos nossa atenção sobre a atuação isolada de cada uma das categorias de trabalhadores. Posteriormente, a partir dos anos 60, passaremos a observar a atuação da própria intersindical até o momento em que o desfecho do golpe de 1964 acarreta sua dissolução.

1.1 SOBRE O TEMA

Chegar a esse tema não foi desdobramento de uma pesquisa realizada durante a graduação ou do Trabalho de Conclusão de Curso. Da mesma forma, não foi algo desperto especificamente pelo conteúdo trabalhado em alguma cadeira dedicada à história de Pernambuco ou dos trabalhadores. Na verdade, ele surge da ausência. Numa cidade visceralmente vinculada ao seu porto, aqueles que lhe dão vida ainda não ganharam o direito de viver pelas páginas do conhecimento histórico.

A cidade do Recife expressa, junto a outras cidades litorâneas brasileiras, a lógica de ocupação e desenvolvimento do território nacional. Era através das cidades portuárias que chegavam e partiam mercadorias, pessoas e ideias. Para GOULARTI FILHO⁴, mesmo com uma estrutura precária, alguns portos despontaram em diferentes períodos: o Porto de Manaus com a borracha, o de Recife com o açúcar, o do Maranhão com o algodão, o de Salvador com o cacau, o de Santos com o café, o de Paranaguá e de São Francisco do Sul com erva-mate e o porto do Rio Grande com a charque. Barros⁵, por sua vez, amplia essa importância destacando que o “Recife era um empório comercial e não uma praça de açúcar”. Ambos estão corretos, visto que o porto do Recife foi um importante empório

³ Utilizamos os termos “golpe empresarial-militar” e “ditadura empresarial-militar” como forma de dar maior precisão à composição de classe do golpe e do regime militar. Concebida pelo historiador René Dreifuss (1981), seu uso dá personalidade ao termo inicial “civil-militar” e serve como contraponto à abordagem diluidora de correntes revisionistas. Com isso, nos somamos às preocupações expressas em MELO, Demian Bezerra de. *Ditadura “civil-militar”?: controvérsias historiográficas sobre o processo político brasileiro no pós-1964 e os desafios do tempo presente*. **Espaço plural**, v. 13, n. 27, 2012.

⁴ GOULARTI FILHO, Alcides. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 16, n. 3, p. 455–489, 2008.

⁵ BARROS, Souza. *Pernambuco na década de 20*. Rio de Janeiro: Paralelo, 1969.

comercial para uma parte da região Nordeste que teve o açúcar como um de seus principais produtos.

Esse grande entreposto comercial operava diariamente através de diferentes atores, incluindo os trabalhadores portuários. O livro *“Porto Vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política”*⁶ introduz esses trabalhadores enquanto objeto de estudo e inicia o campo de pesquisa no qual esse trabalho se insere. Escrito pela cientista política Ingrid Sarti, o livro discute a organização do trabalho e a atuação política dos estivadores do porto de Santos. A partir de um recorte relativamente longo que vai da Primeira República até o golpe de 1964, a autora nos apresenta um trabalhador ocasional e sem qualificação, porém organizado em torno de um sindicato que se tornou forte no embate contra a Companhia Docas de Santos (CDS).

Embora essa força emane do controle sobre o mercado de trabalho (*closed-shop*⁷), a autora pondera a existência de outras possibilidades explicativas e toca no debate sobre a autonomia sindical⁸ no período do sindicalismo corporativo, visto que

[...] Não seria descabido pensar que a legislação privilegia o estivador sindicalizado ao permitir o monopólio de sua mão-de-obra, de modo a facilitar o controle das lideranças sobre a massa, e consequentemente, de maneira a favorecer a manipulação do setor pelo Estado através da mediação da direção sindical.⁹

Contrariando a imagem de uma “aristocracia operária”¹⁰ encastelada em um “sindicato fechado, corporativo, portanto, hierarquizado, de tipo autoritário e elitista, já que melhor remunerado”¹¹, a autora chama atenção ao fato de que os estivadores adotaram uma perspectiva mais democrática para sua luta. Durante a década de 50, implementaram o rodízio dos contramestres, conduzindo as decisões sindicais

⁶ SARTI, Ingrid. *Porto Vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. São Paulo: Paz e Terra, 1981.

⁷ *Closed-shop* consistia no controle de determinado mercado de trabalho pelo sindicato. A filiação sindical era condição para que o trabalhador pudesse exercer a profissão.

⁸ A discussão sobre autonomia e heteronomia do movimento operário no período “populista” é um debate inconcluso e motivador de inúmeras pesquisas. Resumidamente, o debate se dá sobre a independência ou não das entidades operárias em organizar e defender os interesses da classe trabalhadora diante de um Estado que busca nelas seu principal suporte político.

⁹ SARTI, *op. cit.*, p. 162.

¹⁰ *Ibid.*, p. 163.

¹¹ *Ibid.*, p. 162.

através de grandes assembleias e se mobilizando em torno de pautas de luta ao lado das outras categorias.

Publicado na década de 80, o livro expressa um momento em que o mundo do Trabalho era objeto de cientistas sociais¹². Mesmo assim, vários historiadores seguiram pelo caminho inaugurado por Sarti.

Se o trabalho de Sarti focava nas condições de vida e organização política dos estivadores dentro dos limites do porto, uma década depois, Maria L. C. Gitahy¹³ ampliou esse enquadramento para inserir o trabalhador portuário¹⁴ na dinâmica da cidade de Santos e de seu movimento operário. Embora estigmatizados “os trabalhadores do porto [de Santos] da *belle époque*, partindo de sua posição crucial na economia, souberam tornar-se também o coração da comunidade operária que então se formava”¹⁵.

A cultura urbana santista e a cultura portuária se fundem num mesmo processo. O porto se volta para a cidade que o integra em sua própria dinâmica.

Neste sentido, as sociedades operárias de Santos, que se formaram no início do século, têm como referência histórica tanto as lutas que se desenrolaram nos próprios processos de trabalho, no interior das empresas, quanto a constituição dos bairros e comunidades operárias, espaços insubstituíveis para a transmissão das tradições de luta locais.¹⁶

Os estudos empreendidos por DA SILVA¹⁷ promovem uma ampliação do porto de Santos enquanto objeto de estudo. No lugar dos estivadores das primeiras décadas da República, submetidos ao serviço ocasional e em luta pelo controle do mercado de trabalho, temos os portuários contratados pela CDS, responsável por gerir o porto desde 1890.

¹² Sobre a situação da História Social do Trabalho Cf. BATALHA, Claudio. Relações sociais de dominação e resistência: “Os desafios atuais da história do trabalho”. *Anos 90*, Rio Grande do Sul, v. 13, n. 23/24, p. 87-104, 2006.

¹³ GITAHY, Maria Lucia Caira. *Ventos do Mar: Trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo: Editora Universidade Estadual Paulista, 1992

¹⁴ O termo “trabalhador portuário” assume aqui um sentido diferente da categoria sindical “portuário” que só será criada anos depois do período estudado pela autora.

¹⁵ GITAHY, *op. cit.*, p. 19.

¹⁶ *Ibid.*, p. 139.

¹⁷ DA SILVA, Fernando Teixeira. *A carga e a culpa: os operários das docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade, 1937-1968*. São Paulo: HUCITEC, 1995. _____, *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Capinas: Editora Unicamp, 2003.

Trata-se, assim, de um grupo de operários inseridos em um conjunto mais amplo e complexo do ciclo operacional do porto, partilhando de uma situação ambígua: submetido a uma empresa privada (com as características jurídico-contratuais de uma concessionária do governo federal) e a um setor sob forte controle por parte de diversos órgãos da administração federal¹⁸

Ao acompanhar a atuação do Sindicato dos Operários dos Serviços Portuários de Santos (SOSP), nesse conjunto mais amplo e complexo, DA SILVA amplia as relações existentes. Trabalhadores, CDS e Governo Federal disputavam os rumos do porto e a repartição da riqueza que por ali passava diariamente tendo outros interessados sempre presentes.

Esses operários tinham de lidar ainda com os interesses de outros grupos, tais como armadores, importadores e exportadores, que exerciam um peso considerável nos conflitos em torno da utilização do tempo dos serviços e da fixação do preço da mão-de-obra¹⁹

Esse esforço gera uma proposta de periodização que destaca a existência de diferentes momentos da SOSP. Comunistas (1945-1949) e Trabalhistas (1950-1959) alternavam na direção da entidade entre dois momentos de intensa repressão e perda de direitos (1937-1945 e 1964-1968), sendo o período aberto pelo golpe de 1964, precedido da ascensão da luta e das reivindicações (1960-1963).

Em linhas gerais, essa cronologia nos apresenta momentos distintos da longa caminhada empreendida pelos trabalhadores na busca por seus “Direitos”. Para DA SILVA, essa é a verdadeira ideia-força, ao invés de uma plataforma nacionalista que motivou os trabalhadores a se apropriarem dos elementos postos pelo Estado populista na busca pela conquista de pequenos direitos vinculados à cidadania. A chave interpretativa do “Populismo” é substituída pelo “Trabalhismo”.

Em “*Operário sem Patrões: Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*”²⁰ o autor desenvolve a tese já apresentada em sua dissertação de mestrado. Os Direitos são retomados como ideia-força para apresentar a trajetória dos dois principais setores do movimento operário santista durante o período entreguerras: construção civil e Porto. Com isso, o autor traz à luz elementos,

¹⁸ *Id.*, 1995, p. 4.

¹⁹ *Ibid.*, p. 4.

²⁰ *Id.*, 2003.

práticas e valores de uma cultura operária sintetizada na chave “operários sem padrões”.

Essas e outras obras contribuíram para aprofundar e generalizar o conhecimento sobre o porto de Santos, tornando sua historiografia referência no debate sobre o trabalhador da orla marítima. Sem nos determos aos detalhes de cada debate proposto pelos diferentes autores, interessa pinçar algumas ideias mais gerais e pertinentes à nossa análise.

A posição de força ocupada pelo trabalhador portuário é um traço comum aos trabalhos aqui apresentados. Em linhas gerais, essa força decorre do fato de estes trabalhadores estarem inseridos numa sociedade dependente ou voltada prioritariamente para a exportação de produtos. Uma greve no setor de transportes (portos e ferrovias) teria impacto na economia de todo um Estado ou país ao invés de ficar restrita a um empresário ou setor econômico.

Numa economia voltada para a exportação, a indústria dos transportes especialmente portos e ferrovias, assumem um papel crítico. Uma greve têxtil da São Paulo da belle époque, por exemplo, afetava apenas Matarazzo, Rodolpho Crespi, Pereira Ignácio, ou alguns poucos outros grandes industriais daquele setor concentrado. Mas se o café não chegasse a seus consumidores na Europa e nos Estados Unidos toda a economia nacional seria atingida. Tanto os empregadores quanto o governo estavam dispostos a tudo para impedir a criação de organizações operárias autônomas no setor²¹

Anos antes o historiador britânico Eric Hobsbawm já chamava atenção para a posição de força ocupada pelo trabalhador portuário:

As greves das Docas, como as greves ferroviárias, podem causar perdas financeiras maciças ou ruptura de um grande setor da economia – especialmente em áreas dependentes do comércio de ultramar – atravessando ou impedindo o transporte de mercadorias e matérias-primas²²

Essa posição estratégica acarretava, junto ao poder de barganha, maior repressão e controle por parte do Estado sobre as iniciativas organizativas e políticas dos trabalhadores da orla marítima. Amparados nas leis existentes ou em interpretações destas, os órgãos governamentais relacionados à indústria portuária não se furtaram a usar de diferentes recursos para manter a ordem na orla marítima.

²¹ GITAHY, *op. cit.*, p. 117.

²² HOBBSAWM, *op. cit.*, p. 242.

Fura-greves, fuzileiros navais e até mesmo uma intervenção sindical foram exemplos utilizados no porto do Recife no período da pesquisa.

Em se tratando de Recife, essa posição colocava em lados opostos trabalhadores e usineiros. Mesmo que de forma indireta, o setor sucroalcooleiro participou dos conflitos estabelecidos e da construção das soluções. Isso em nada diminuiu o peso de outros setores econômicos ou empresas, como por exemplo a Fosforita Olinda S/A²³ e o papel regional desempenhado pelo porto do Recife.

A superada teoria das massas isoladas também nos coloca diante de uma questão de suma importância: longe de compartilhar uma cultura comum com outros portuários, inclusive de Santos, os trabalhadores do porto do Recife são fruto das experiências do movimento operário local, inseridos, obviamente, em dinâmicas maiores e nacionais. Sendo assim, embora o PUA existisse em outros locais do Brasil, sua conformação local observou a dinâmica própria desses trabalhadores e do movimento operário pernambucano.

A terceira ideia é a da “Babel Portuária”. Sendo o porto um local economicamente estratégico e dada sua forma de funcionamento, a quantidade de interesses ali presentes era vasta e diversificada.

Trata-se de uma indústria cuja peculiaridade é a existência dos mais variados interesses de uma miríade de patrões, de diversas condições de trabalho e de inúmeras categorias profissionais submetidas a diferentes horários, regimes salariais, entidades da administração pública e organizações de classe²⁴

Se em Santos temos a presença da CDS, em Recife o serviço de capatazia é comandado por uma autarquia estadual: a Administração do Porto do Recife (APR). A presença de órgãos governamentais e militares como a Delegacia do Trabalho Marítimo (DTM) e a Capitania dos Portos são um aspecto comum a todos os Portos Organizados. Junto a eles, temos as chamadas “classes produtoras” e os trabalhadores de diferentes categorias submetidos a diferentes contratos de trabalho. Em Pernambuco, no entanto, a existência de uma autarquia para gerir o porto do Recife, cedido ao governo do Estado, acrescenta o Palácio do Campo das Princesas no meio da “Babel Portuária”.

²³ A Fosforita Olinda S/A foi uma empresa fundada em 17 de maio de 1953 com o objetivo de explorar as jazidas de fosfato recém descobertas nas terras pertencentes à Usina Catende em Olinda.

²⁴ DA SILVA, 2003, p. 3.

Por fim, ao discutir as diferentes conformações assumidas pelos sindicatos portuários europeus, o historiador inglês apresenta a noção das “fronteiras fluídas”. A indústria portuária se caracteriza pelo trabalho de carga e descarga; transporte e armazenagem de mercadorias e manutenção de equipamentos e instalações, precisando contar com o serviço burocrático dos “colarinhos brancos” conferindo e despachando as mercadorias; e da grande quantidade de supervisores e vigias.

Daí o porto não ter nenhum núcleo óbvio e predestinado para o seu sindicato, tais como os homens das casas de retortas nos gasômetros, os ajustadores e torneiros das fábricas antiquadas de maquinaria, os cortadores na mineração ou os fiandeiros no algodão. Em várias ocasiões e em vários lugares, quase qualquer grupo pode se tornar o núcleo de um sindicato.²⁵

Embora a noção busque dar conta do processo de constituição dos sindicatos, parece-nos perfeitamente possível extrapolar seu uso mais restrito para buscar entender a conformação assumida pelo PUA em Recife. Não sendo mais, essas “fronteiras”, tão fluídas, já que analisamos um período em que os sindicatos estão quase todos formados²⁶, em se tratando de uma intersindical elas não estão cristalizadas. Sendo assim, a antiguidade do Sindicato dos Estivadores, sua importância e seu poder de barganha, já destacado pela historiografia, não garantem sua primazia automática na direção da intersindical.

1.2 SOBRE AS FONTES

Diante disso, foram sendo construídas as bases da pesquisa. Rapidamente, foi possível perceber que a ausência de estudos sobre os trabalhadores portuários de Recife poderia não ser fruto de uma simples subestimação. Um levantamento preliminar não conseguiu localizar registros produzidos pelos próprios trabalhadores que pudessem lastrear uma dissertação. Talvez pela ação da repressão, pois os sindicatos portuários foram duramente atingidos pela Ditadura Empresarial-Militar, talvez pela ação do tempo ou outros fatores alheios à vontade dos trabalhadores, não foi possível localizar documentos sindicais ou da imprensa sindical dentro do recorte temporal da pesquisa. A solução encontrada, comum a uma ampla gama de

²⁵ HOBBSBAWM, *op. cit.*, p. 242.

²⁶ Os vigias portuários é uma categoria que foge a essa realidade, formando seu sindicato durante o período estudado.

pesquisadores dedicados aos “de baixo”, foi recorrer à imprensa da época, comercial ou militante.

O principal jornal utilizado foi o Diário de Pernambuco. Periódico mais antigo em circulação na América Latina e fundado por Antonino José Miranda Falcão, teve seu primeiro número em 7 de novembro de 1825 com o objetivo de “facilitar transações” através da publicação de “títulos de compra – vendas – leilões – aluguéis – arrendamentos – aforamentos – roubos – perdas – achados – fugidas e apreensões de escravos – viagens – afretamentos – amas de leite, etc.”²⁷.

Passado mais de um século de seu primeiro número, o jornal, no período de 1955 a 1964, tinha uma linha editorial antigetulista, mas que enfatizava a política local em detrimento do noticiário nacional²⁸. Apoiador da UDN, colocou-se favorável à candidatura de João Cleofas em 1956, representante desse partido. A vitória de Cordeiro de Farias, do PSD, colocou o jornal na oposição. A situação mudou com a eleição de Cid Sampaio, da UDN, que concorreu liderando uma frente chamada Oposições Unidas, que reunia a Frente do Recife²⁹, alguns partidos da oposição como o PSB e até mesmo os comunistas. No plano federal, apoiou discretamente o desenvolvimentismo de Juscelino e a eleição de Jânio Quadros. Num quadro de radicalização política e “ameaça comunista”, o jornal desencadeou uma campanha sistemática de oposição a João Goulart no plano federal e a Miguel Arraes, eleito governador, no plano estadual. O Diário de Pernambuco apoiou o golpe Empresarial-militar de 1964 e os governos daí decorrentes.

O Última Hora/NE foi outro periódico muito utilizado enquanto circulou em Recife uma edição local da “Rede Nacional de Última Hora”³⁰. O jornal diário de origem carioca, fundado em 12 de junho de 1951 por Samuel Wainer, possuía, em 1961, edições simultâneas em seis estados (Guanabara, São Paulo, Rio Grande do

²⁷ NASCIMENTO, Luiz do. *História da Imprensa de Pernambuco, 1821-1954: Diários do Recife*, 1901. Recife: Imprensa Universitária - UFPE, 1967.

²⁸ <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/diario-de-pernambuco>. Acesso em: 28 dez. 2019.

²⁹ A Frente do Recife consistiu em uma aliança interpartidária para a disputa da eleição municipal de 1955 e das subsequentes. Nucleada pelo PCB e pelo PSB, contou em momentos diferentes com a participação da UDN, PTN, PTB e setores do PSD.

³⁰ <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/ultima-hora> Acesso em: 28 dez. 2019.

Sul, Paraná, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Pernambuco) e uma equipe em Recife composta por Milton Coelho da Graça, Múcio Borges da Fonseca, Eurico Andrade, entre outros. Seu surgimento introduziu uma série de inovações técnicas na imprensa nacional ao mesmo tempo em que respaldou o getulismo.

Após a morte de Getúlio, em 1954, apoiou a construção de Brasília, principal realização do governo de Juscelino Kubitschek, assim como as candidaturas do marechal Henrique Teixeira Lott e João Goulart, nas eleições de 1960. Embora derrotado, foi simpático à política externa de Jânio Quadros de aproximação com os países socialistas. Com a renúncia de Jânio, defendeu a posse imediata de João Goulart. O jornal possuía um alinhamento claro com o trabalhismo, sendo, às vésperas do golpe, o único jornal a apoiar Jango. Segundo seu fundador, o objetivo do Última Hora era romper com “a formação oligárquica da imprensa brasileira e dar início a um tipo de imprensa popular e independente”.

Outro jornal da imprensa comercial utilizado de forma complementar foi o Jornal do Commercio. Criado em 03 de abril de 1919 tinha como dono João Pessoa de Queiroz, comerciante de grande prestígio em Pernambuco e região. Vinculado inicialmente à candidatura de Epitácio Pessoa, tio de João, colocava-se como defensor dos interesses do Norte e das classes conservadoras. Um trecho de seu programa exposto na primeira edição dizia:

Sérias dissensões dividem a família pernambucana. Sente-se um mal estar geral, um verdadeiro desalento na incerteza dos dias que nos esperam. Na medida de nossas forças faremos o possível para que o mal desapareça, indicando os meios que melhores nos parecerem de consegui-lo, de modo que se faça a indispensável harmonia e o velho Leão do Norte, fortalecido, volte a fazer ouvir a sua poderosa voz no seio da Federação.³¹

Em 1930, o jornal criticou a atitude de João Pessoa, presidente da Paraíba e homônimo do dono do Jornal do Commercio, de reprimir o Levante da Princesa comandado pelo coronel José Pereira³². Pouco tempo depois, na eleição

³¹ NASCIMENTO, *op. cit.*, p. 145.

³² O levante de Princesa foi uma revolta ocorrida na cidade de Princesa (PB), localizada a 428 km da capital paraibana próxima a fronteira com Pernambuco. O governo de João Pessoa buscou implantar um rigoroso sistema de arrecadação que favorecia as mercadorias importadas pelo porto de Cabedelo em detrimento daqueles movimentadas por via terrestre. Isso contrariou o interesse de vários coronéis do interior que transacionavam livremente com outros estados por vias terrestres. Um dos coronéis mais influentes era José Pereira que possuía seu reduto político no município de Princesa. Os irmãos João e José Pessoa de Queiroz também foram atingidos pela política

presidencial, apoiou Júlio Prestes contra a chapa de Getúlio Vargas que tinha João Pessoa como vice. Com o assassinato deste último em Recife e o golpe de 1930, o jornal foi empastelado pela multidão e teve sua circulação paralisada durante os anos seguintes. Seu diretor, Francisco Pessôas de Queiroz, exilou-se na França e seus co-proprietários João e José Pessoa de Queiroz se afastaram.

Quatro anos depois, em 30 de setembro de 1934, o periódico voltou a circular sendo propriedade da empresa Jornal do Commercio S.A. e tendo Francisco Pessoa de Queiroz como diretor.

Em meados da década de 50, o Jornal do Commercio mantinha sua rivalidade com o Diário de Pernambuco de Assis Chateaubriand pela liderança do mercado pernambucano. Nas eleições de 1954, incluiu em sua edição uma página diária intitulada “Resistencia Democrática” como apoio à candidatura derrotada de João Cleofas ao governo de Pernambuco. Sua direção, no entanto, afirmava manter distância das disputas partidárias.

No caso da imprensa militante, a opção disponível foi utilizar a Folha do Povo cujo primeiro número circulou em 10 de julho de 1935. Diante da derrota do levante comunista de novembro de 1935³³, passou dez anos sem circular, voltando no ano de 1945. Autointitulado como órgão da “imprensa popular”, era instrumento político do PCB pernambucano, cumprindo a função de publicizar as resoluções do partido junto à militância e a setores mais amplos da sociedade recifense. No recorte deste estudo, a Folha do Povo alcançou grande regularidade, deixando de circular apenas em 1960.

Embora o uso dos periódicos como a principal fonte responda ao problema colocado pela ausência de outros registros, é preciso manter o senso crítico também para esse tipo de documentação. Ao mesmo tempo em que os jornais forneciam informações sobre o sindicalismo portuário, não seria correto encará-los como

implementada por João Pessoa e utilizaram as páginas do Jornal do Commercio para liderar uma ferrenha campanha contra as medidas.

Para maiores informações <https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/PRINCESA,%20Revolta%20de.pdf>. Acesso em: 04 jan. 2020.

³³ Movimento armado iniciado com a sublevação dos soldados, cabos e sargentos do 21º Batalhão de Caçadores (Natal) em 23 de novembro de 1935, do 29º Batalhão de Caçadores (Recife) no dia 24 e do 3º Regimento de Infantaria e da Escola de Aviação Militar do Campo dos Afonsos (Rio de Janeiro) no dia 27. Foram promovidos pela Aliança Nacional Libertadora (ANL) e buscavam depor o governo de Getúlio Vargas através de uma revolta popular, sendo duramente reprimidos pelo regime.

“meros receptáculos de informações”³⁴, sob pena de se reproduzir vieses acriticamente. A imprensa, assim, não é tida como mera expectadora da vida e sim como um ator político dotado de interesses e que “seleciona, ordena, estrutura e narra”³⁵ aquilo que decide publicar. A apresentação sintética dos jornais utilizados possibilita a identificação de diferenças discursivas, fruto de interesses ou posicionamentos políticos e coloca uma polifonia benéfica aos objetivos deste trabalho.

A crítica à visão de uma imprensa isenta de interesses não resolve o problema de como “ler corretamente” o material disponível. Mais do que uma pueril “objetividade”, foi preciso buscar ativamente dar voz aos trabalhadores do porto. Abordar as notícias tendo atenção para o periférico também foi fundamental. Os indícios, destacados por Carlo Ginzburg³⁶, compuseram grande parte de nossa narrativa sobre as experiências desses trabalhadores.

1.3 SOBRE O MÉTODO

O primeiro tratamento dado às fontes foi um levantamento preliminar nos jornais elencados, complementado pelo Jornal do Commercio, que se mostrou frutífero ao gerar um banco de dados com cerca de 1.500 registros de notícias, notas oficiais ou editoriais referentes ao porto do Recife e/ou à atuação de seus sindicatos. Se no início o problema era a falta de dados, agora a dificuldade estava no extremo oposto. O volume de dados tornou-se grande demais e apresentava uma diversidade de informações que extrapolavam os limites deste trabalho.

A solução foi restringir nosso olhar aos sindicatos que consideramos mais importantes na constituição da intersindical. Dentre eles, o Sindicato dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga do Porto do Estado de Pernambuco, o Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores em Carvão Mineral do Estado de Pernambuco, o Sindicato dos Arrumadores de Pernambuco e o Sindicato dos Trabalhadores dos Serviços Portuários do Recife. A hipótese que

³⁴ LUCA, Tania Regina de. Fontes Históricas. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). *Fontes Históricas*. 2ª ed. São Paulo: Contexto, 2010, p. 111-153.

³⁵ *Ibid.*, p. 139.

³⁶ GINZBURG, Carlo. Sinais: raízes de um paradigma indiciário. In: GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, 143-179.

passou a nortear a pesquisa foi de que, através da atuação política destes sindicatos, seria possível compreender as principais características do PUA.

Com isso, os registros foram selecionados, classificados e agrupados de acordo com as questões que julgávamos ser as mais significativas para compreender o sindicalismo portuário e que se fariam presentes no PUA. Classificações relativas às pautas e formas de luta como “condições de trabalho”, “aumento salarial”, “eleições sindicais” e “greves” começaram a dar forma ao material coletado dos jornais. Para evitar uma visão falsamente harmoniosa no interior dos sindicatos e na relação entre eles, incluímos classificações como “disputa interna” e “disputa intersindical”³⁷. Esse caminho possibilitou uma organização das informações capaz de dar visibilidade à luta política empreendida pelos sindicatos, entre os mesmos e no interior dessas entidades de classe.

A busca pela atuação dos sindicatos gerou um conjunto de informações sobre órgãos governamentais com interesses na zona portuária, como por exemplo a Delegacia do Trabalho Marítimo (DTM) e a Administração do Porto do Recife (APR). O empresariado representado pela Associação Comercial de Pernambuco (ACP) e o setor açucareiro do Instituto do Açúcar e do Alcool (IAA), bem como a Cooperativa dos Usineiros de Pernambuco (CUP) também foi ator recorrente no período estudado.

Diante disso, construir uma narrativa tornou-se o grande problema. Como expor a atuação política de tantos interesses e atores (sindicatos, governos e empresários), sem cair num discurso falsamente organizado e estanque? A solução acabou resultando da análise do próprio material. Tendo cada um dos quatro sindicatos se envolvido em conflitos de grande proporção ou repercussão, analisar esses conflitos se tornou o caminho. A conformação do PUA é pensada como resultado da luta de classes desenvolvida no porto do Recife de acordo com as mudanças ocorridas na conjuntura política do país.

1.4 OPÇÕES TEÓRICAS

Para tentar compreender a atuação desses trabalhadores, nos apoiaremos nas contribuições de dois estudiosos que uniram história e sociologia: Edward

³⁷ Para maiores informações sobre generalizações da cultura operária Cf. DA SILVA, *op. cit.*, p. 129-135.

Palmer Thompson e Charles Tilly. Do primeiro, utilizaremos os conceitos de “experiência”, “classe social”, “luta de classe” e “consciência de classe”. Do segundo, dialogaremos com os conceitos de “Repertório de Conflito”, “performance” e “estrutura de oportunidade política”. A partir da articulação desse referencial, buscaremos dar visibilidade e compreender o processo de constituição de um novo agente coletivo em Recife no início da década de 60.

O inglês Edward Palmer Thompson foi um historiador ligado ao movimento comunista. Nascido em 1924, na cidade de Oxford, Inglaterra, lutou na Segunda Grande Guerra, na qual perdeu seu irmão mais velho, este capturado e executado na Bulgária. Após a derrota do nazifascismo e a ascensão da esquerda, principalmente no Leste, Thompson dedicou-se à educação de adultos, às pesquisas históricas e à militância, e a debates no interior do Partido Comunista da Grã-Bretanha (desfilou-se, no entanto, em 1956). A partir de 1956, Thompson e outros dissidentes do PC britânico “constituíram o principal núcleo do movimento político que passou a ser conhecido com Nova Esquerda”³⁸. Anos mais tarde, fundaram a revista *New Left Review* que se tornaria o principal instrumento de divulgação e debate da esquerda inglesa e com a qual, sob posterior direção de Perry Anderson, Thompson travaria inúmeras polêmicas. Foi no decorrer dos combates travados contra o marxismo ortodoxo de vertente estruturalista que Thompson elaborou, desenvolveu e defendeu a maioria dos conceitos que usaremos ao longo desse estudo.

O conceito de classe social e luta de classe encontra-se no famoso prefácio de “*A formação da classe operária inglesa*”³⁹, sua principal obra. Nele, ao discorrer sobre a formação da classe entre os anos de 1780 e 1832, Thompson advoga pela “história a partir de baixo”⁴⁰, em contraposição à narrativa dominante focada na história oficial de instituições e na biografia de líderes. Junto a isso, critica as perspectivas reducionistas que têm a classe social como mera expressão de um lugar na produção ou da estratificação social por renda ou outro fator. Para ele, a

³⁸ FORTES, Alexandre; NEGRO, Antônio Luigi.; FONTES, Paulo. Peculiaridades de E. P. Thompson. In.: NEGRO, Antônio Luigi; SILVA, Sergio (orgs.). As peculiaridades dos ingleses e outros artigos. Campinas: Editora da Unicamp, 2001.

³⁹ THOMPSON, E.P. *A Formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

⁴⁰ Na perspectiva da “história a partir de baixo” a análise da experiência de homens e mulheres comuns, sujeitos do processo histórico, assume centralidade na produção historiográfica.

classe constituir-se-ia a partir de um “processo ativo, que se deve tanto à ação humana como aos condicionamentos”. Diz Thompson:

Por classe, entendo um fenômeno histórico, que unifica uma série de acontecimentos díspares e aparentemente desconectados, tanto na matéria prima da experiência como na consciência. Ressalto que é um fenômeno histórico. Não vejo a classe como uma “estrutura”, nem mesmo como uma “categoria”, mas como algo que ocorre efetivamente (e cuja ocorrência pode ser demonstrada) nas relações humanas.⁴¹

A classe surge nas relações humanas ao longo do tempo, na experiência.

A classe acontece quando alguns homens, como resultado de experiências comuns (herdadas ou partilhadas), sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra outros homens cujos interesses diferem (e geralmente se opõem) dos seus⁴².

Essas relações encerram contradições determinadas em grande medida pela inserção dessas pessoas, independentemente de suas vontades, em posições sociais diferentes nas relações de produção. Inseridas assim, com interesses diferentes e até antagônicos, as pessoas precisam lidar com essa realidade objetiva. Estão dadas as condições para a luta de classe que em “*Algumas observações sobre classe e ‘falsa consciência’*” THOMPSON formula da seguinte forma:

(...) para mim, as pessoas se veem numa sociedade estruturada de um certo modo (por meio de relações de produção fundamentalmente), suportam a exploração (ou buscam manter poder sobre os explorados), identificam os nós dos interesses antagônicos, debatem-se em torno desses mesmos nós e, no curso de tal processo de luta, descobrem a si mesmas como uma classe, vindo, pois, a fazer a descoberta da sua consciência de classe.⁴³

É no processo da luta de classe, possibilitada a partir da existência de diferentes posições “determinadas”, que mulheres e homens constroem identidade de interesses e, conseqüentemente, estratégias para sua conquista. Ao elaborarem sobre as contradições e luta em curso, adquirem consciência de sua condição “determinada”. Para THOMPSON, “a classe e a consciência de classe são sempre o último e não o primeiro degrau de um processo histórico real”⁴⁴.

⁴¹ THOMPSON, *op. cit.*, p. 9.

⁴² *Ibid.*, p. 10.

⁴³ THOMPSON, E.P. *Algumas observações sobre classe e ‘falsa consciência’*. In.: NEGRO, Antonio Luigi; SILVA, Sergio (orgs.). *op. cit.*, p. 274.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 274

Sobre a experiência, matéria prima do processo descrito anteriormente, em “*A miséria da teoria ou um planetário de erros*”⁴⁵, THOMPSON nos fornece algumas indicações importantes de suas características. De início, ela “surge espontaneamente no “ser social”⁴⁶. Embora espontânea, surge em “relações determinadas”, entendidas como relações “estruturadas em termos de classes, dentro de formações sociais particulares”⁴⁷. A experiência “entra sem bater à porta e anuncia mortes, crises de subsistência, guerra de trincheira, desemprego, inflação, genocídio”⁴⁸. Trata-se, nesse ponto, da experiência vivida.

Por outro lado, essa mesma experiência também teria como característica ser a “resposta mental e emocional, seja de um indivíduo ou de um grupo social, a muitos acontecimentos inter-relacionados ou a muitas repetições do mesmo acontecimento”⁴⁹. Aqui, a experiência se origina “do diálogo entre o ser social e a consciência”⁵⁰. Esse diálogo não se daria apenas no âmbito do pensamento, já que homens e mulheres também se utilizam de sentimentos. Sendo assim, “normas, obrigações familiares e de parentesco e de reciprocidade como valores ou (através de formas mais elaboradas) na Arte e nas convicções religiosas”⁵¹ também são formas de pensar a experiência.

Embora apresentadas separadamente, essas duas dimensões da experiência, tanto vivida (I), como pensada (II), existem em conjunto, visto que a experiência vivida surge “porque homens e mulheres (e não apenas filósofos) são racionais, e refletem sobre o que acontece a eles e a seu mundo”⁵².

Pessoas estão famintas, seus sobreviventes têm novos modos de pensar em relação ao Mercado. Pessoas são presas: na prisão pensam de modo

⁴⁵ THOMPSON, E.P. *A miséria da teoria ou um planetário de erros*: uma crítica ao pensamento de Althusser. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.

⁴⁶ *Ibid.*, p. 16.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 111.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 17.

⁴⁹ *Ibid.*, p. 15.

⁵⁰ *Ibid.*, p. 42.

⁵¹ *Ibid.*, p. 189.

⁵² *Ibid.*, p. 16.

diverso sobre as leis. Frente a essas experiências gerais, velhos sistemas conceituais podem desmoronar e novas problemáticas podem insistir em impor sua presença.⁵³

A experiência vivida (I) e pensada (II) dos trabalhadores da faixa portuária do Recife, inseridos numa “determinada” formação social, será nosso principal recurso. A partir dela, pensemos as contribuições do americano Charles Tilly.

O sociólogo norte-americano Charles Tilly, doutor pela Universidade de Harvard desde 1958, possuía uma produção vasta e diversificada. Desta, nos interessam suas formulações acerca da problemática do confronto político e a solução encontrada pelo estudioso que, segundo Ângela Alonso⁵⁴, rechaçava “explicações economicistas, deterministas e psicossociais da ação coletiva”⁵⁵.

Para ela, o conceito de repertório surge para “incluir cultura na teoria tillyana do processo político” já que conceitos como “estruturas de oportunidades políticas” e “estruturas de mobilização” atendiam apenas dimensões diretamente políticas da ação coletiva. Ao longo de seus 30 anos de produção acadêmica, Tilly defendeu e desenvolveu esse conceito, dotado de uma perspectiva mais relacional, tendo sempre “a prevalência do conflito como fenômeno estruturador da vida social”⁵⁶.

O conceito de “Repertório de ações coletivas” surge nos anos 70.

Num dado ponto do tempo, o repertório de ações coletivas disponível para uma população é surpreendentemente limitado. Surpreendente, dadas as inúmeras maneiras pelas quais as pessoas podem, em princípio, empregar seus recursos ao perseguir fins comuns. Surpreendente, dadas as muitas maneiras pelas quais os grupos existentes perseguiram seus próprios fins comuns num tempo ou noutro⁵⁷.

Limitado, sua mudança se processa de forma lenta e gradual junto às transformações sociais de cada época. O uso rotineiro seria o responsável por consolidar as formas de ação bem-sucedidas e retirar as comprovadamente menos eficientes. Com base nisso, Tilly distingue dois tipos de macro repertórios, um para o

⁵³ *Op. cit.*, p. 17.

⁵⁴ ALONSO, Angela. Repertório, segundo Charles Tilly: história de um conceito. *Sociologia & Antropologia*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 21-41, 2012.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 22.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 21.

⁵⁷ TILLY, 1978, p. 151-152 *apud* ALONSO, *ibid.*, p. 23

século XVIII (paroquial) e outro a partir do século XIX (nacional). A preocupação é evidenciar a existência de padrões compartilhados de ação coletiva. Repertórios são “como aglomerados de instrumentos para realização de interesses, sem significado em si mesmos”⁵⁸.

Com o desenvolvimento teórico do conceito, Tilly substitui “repertório de ação coletiva” por “repertório de confronto” como resposta aos ataques dos culturalistas, que alegavam que seu conceito falava de cultura sem ter uma teoria da cultura como base. O conceito passa a designar não o que é peculiar a um determinado grupo e sim a certa estrutura de conflito.

[...] minha primeira formulação pressupunha que um ator singular (individual ou coletivo) possuía um repertório de meios e o empregava estrategicamente. Foi um erro. Cada rotina no interior de um repertório estabelecido de fato consiste de uma interação entre duas ou mais partes. Repertórios pertencem a conjuntos de atores em conflito, não a atores isolados⁵⁹

Dessa revisão, resulta um novo conceito:

A palavra repertório identifica um conjunto limitado de rotinas que são aprendidas, compartilhadas e postas em ação por meio de um processo relativamente deliberado de escolha. Repertórios são criações culturais aprendidas, mas eles não descendem de filosofia abstrata ou tomam forma como resultado da propaganda política; eles emergem da luta. [...] Em qualquer ponto particular da história, contudo, elas [as pessoas] aprendem apenas um pequeno número de maneiras alternativas de agir coletivamente⁶⁰

Por fim, Ângela Alonso situa a produção intelectual de Tilly num novo momento. Intelectual consolidado e doente, o sociólogo procede a revisão de sua obra como resposta às questões postas pelo 11 de setembro e pelo avanço de uma nova visão sobre cultura. Nessa última abordagem, “Tilly retomou o conceito de repertório, acoplando a ele a noção de performance e engolfando-o numa teoria da difusão”⁶¹.

Repertório passa a ser definido como um “conjunto variável de performances”. Essas teriam duas faces: modulares e locais. Modulares porque seriam reconhecíveis e aplicáveis em diferentes contextos e locais por se relacionarem

⁵⁸ *Ibid.*, p. 24

⁵⁹ TILLY, 1995, p. 30 *apud* ALONSO, *op. cit.*, p. 25.

⁶⁰ TILLY, 1995, p. 26 *apud* ALONSO, *op. cit.*, p. 26

⁶¹ *Ibid.*, p. 28

sempre à realidade de determinado lugar ou grupo. A difusão desses repertórios passa a ser fruto da capacidade de modulação de determinada performance e da escolha de uso daqueles envolvidos em uma situação de conflito. Escolha sempre constrangida pelos limites de “situações sociais tangíveis, objetivas”, mas dotadas do poder de construção de novas performances e também de modificar o repertório.

Pensar o PUA dentro dessa chave chamada repertório nos pareceu o mais adequado e frutífero. Embora as intersindicais só alcancem o reconhecimento do Estado nos anos 2000, seu uso é antigo e relativamente generalizado. Temos exemplos no Sudeste como o Pacto de Unidade Intersindical (PUI) e o Pacto de Unidade e Ação da Orla Marítima (PUA) que envolvia também os ferroviários. Em Pernambuco, essa experiência também se deu e a maioria dos dirigentes sindicais portuários foram seus artífices ou contemporâneos. No início da década de 50, temos o Conselho Consultivo dos Trabalhadores de Pernambuco (CCTP), substituído após o 1º Congresso dos Trabalhadores de Pernambuco pelo Pacto Intersindical que, pouco tempo depois, deu lugar ao Conselho Sindical dos Trabalhadores (CONSINTRA)⁶². Junto a isso, temos ainda a Associação dos Trabalhadores no Serviço Portuário do Recife como uma articulação horizontal dentro da indústria portuária.

Embora importantes no repertório da classe operária brasileira, nenhuma dessas performances é capaz de explicar por si só a constituição do PUA. Da mesma forma, são incapazes de explicar a conformação assumida pelo pacto em Recife, por exemplo, sem a participação do Sindicato dos Ferroviários. Por isso, ao discutir a difusão de performances como resultado de duas dimensões (modular e local), Tilly abre a perspectiva de uma abordagem mais complexa da luta política do sindicalismo portuário recifense.

Vale pontuar duas questões que apareceram com muita força nessa pesquisa, mas que, por extrapolarem seus limites e objetivos, foram mantidas de fora da análise. A primeira foi a forte presença dos interesses do açúcar na dinâmica portuária. Em linhas gerais, o IAA era um fator de pressão constante sobre o

⁶² A criação do Conselho Sindical dos Trabalhadores – CONSINTRA – foi uma das resoluções finais do 1º Congresso Sindical dos trabalhadores do Norte e Nordeste realizado em 28 de abril de 1960. A entidade surge em substituição ao Pacto Intersindical com a responsabilidade de centralizar e articular a atuação dos sindicatos do Nordeste.

governo estadual sempre que eclodia algum conflito que paralisasse as operações portuárias. Durante a “operação tartaruga”, do Sindicato dos Arrumadores, o governador Cordeiro de Farias visitou o porto com membros dessa entidade para “mostrar” a continuidade das operações. Se as greves atrapalhavam a exportação do principal produto pernambucano, é razoável supor que o aumento salarial ou de tarifas também impactasse diretamente a margem de lucro dos usineiros. Ou seja, o porto não parece ser algo tão distante das plantações de cana de açúcar.

Ligado a isso, o papel potencialmente desempenhado pela Carestia chamou nossa atenção. Diante do aumento constante do custo de vida, os dirigentes sindicais se viam pressionados a procurar mecanismos de recomposição do poder de compra de sua respectiva categoria. Recorrendo mais uma vez a Tilly, as performances disponíveis eram inúmeras dentro do emaranhado de taxas e abonos. Isso exigia também uma especialização cada vez maior dos dirigentes, afastando-os do conhecimento médio da própria categoria e construindo uma espécie de “campo sindical”⁶³.

Posto isso, essa dissertação se estrutura em três capítulos. Na introdução, busco situar o leitor ao apresentar o Porto do Recife na segunda metade dos anos 50 e início dos 60. Trata-se de pincelar as principais características do espaço onde acontecem os processos políticos analisados nesse estudo. A cidade e sua conjuntura política, social e econômica não são ignoradas, mas seu uso se dará sempre vinculado à necessidade de conhecer melhor o porto. Ele é o referencial principal deste estudo e, enquanto tal, objeto do primeiro capítulo.

No segundo capítulo, descrevo quatro greves ou disputas políticas ocorridas no porto durante o período estudado. Com isso, busco observar separadamente aspectos significativos da experiência sindical das principais categorias que formaram o PUA: a greve de 1955 do Sindicato dos Estivadores contra a decisão judicial que reincorporou dois trabalhadores excluídos pela assembleia geral da categoria; a greve de 1957 do Sindicato dos Arrumadores pelo controle do serviço de capatazia do açúcar transportado pela RFN; a disputa do Sindicato dos Conferentes e Consertadores de Carga contra a DTM em 1958; e a greve de 1959

⁶³ BÉROUD, Sophie. Contribuições e limites do conceito de campo sindical: uma reflexão a partir do caso francês. *Crítica Marxista*, Campinas, n. 38, p. 89-101, 2014.

do Sindicato dos Portuários, em conjunto com os Serventuários da APR, por aumento salarial.

No terceiro e último capítulo, procuro analisar a atuação do PUA através de suas Notas Oficiais, comunicados e notícias. Discuto sua conformação interna, suas formas de deliberação e organização, bem como suas pautas e formas de luta. Tendo em vista as informações contidas no capítulo anterior, busco pensá-lo enquanto resultado da agência dos sindicatos portuários dentro do repertório disponível e no nível da correlação de forças de então.

2 PORTO: ARENA DE VÁRIOS INTERESSES

O Porto do Recife surgiu junto com a cidade ainda no século XVI. Localizado na confluência dos rios Capibaribe e Beberibe, era protegido da arrebentação do mar por um muro de arrecifes naturais. Para a navegação do século XIX, estava situado estrategicamente na parte mais oriental do continente americano, no meio do caminho dos roteiros da América do Norte, Antilhas e Rio da Prata, como também da navegação de cabotagem entre o norte e o sul do Brasil.⁶⁴

No início do século XX, o porto passou por uma ampla reforma que definiu suas principais características durante o período da pesquisa. O cronista Mário Sette assim descreveu seu resultado:

Construíram-se os cais de atracação, levantaram-se os armazéns, fixaram-se os guindastes, jogaram-se ao mar os blocos de cimento para o quebramar e o molhe, trabalharam os alcatruzes das dragas, aprofundando o ancoradouro, cuidaram dos trabalhos complementares, e, afinal em 1920, o povo recifense assistiu à maravilha do acostamento do vapor brasileiro São Paulo. Era o primeiro a fazê-lo.⁶⁵

O porto foi repassado ao governo de Pernambuco através do decreto 14.531 de 10 de dezembro de 1920⁶⁶. Equipado com cais, molhes e armazéns, além de serviços de dragagem, entre outros pertinentes ao comércio marítimo, tornou-se um “Porto Organizado”, passando a ser regido pelo regulamento aprovado com o decreto 15.693 de 22 de setembro de 1922⁶⁷. Esse regulamento vinculava a fiscalização do porto ao Ministério da Viação e Obras Públicas (MVOSP) e estabelecia os parâmetros para a movimentação e taxação das mercadorias que por ali transitassem.

⁶⁴ GOMES, Alessandro Filipe Meneses. *Das Docas de Comércio ao Cais Contínuo*: as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no Oitocentos. 2016. 394 f. Tese (Doutorado em História)-Programa de pós-graduação em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016, p. 27.

⁶⁵ SETTE, Mário. *Porto do Recife*. Recife: Imprensa Oficial, 1945, p. 25.

⁶⁶ BRASIL. **Decreto-Lei nº 14.531**, de 10 de dezembro de 1920. Transfere ao Estado de Pernambuco a exploração do porto do Recife. Diário Oficial da União, Rio de Janeiro, 11 jan. 1920. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-14531-10-dezembro-1920-529240-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 13 jan. 2020.

⁶⁷ BRASIL. **Decreto-Lei nº 15.693**, de 22 de setembro de 1922. Aprova o regulamento de Portos Organizados. Diário Oficial da União, Rio de Janeiro, 30 set. 1922. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-15693-22-setembro-1922-529488-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 13 jan. 2020.

A tentativa de centralização dos portos brasileiros foi aprofundada pelo decreto 24.599 de 03 de julho de 1934. Sob o governo Vargas, o Estado passou a pensar a evolução dos portos dentro do “projeto nacional de industrialização”⁶⁸. Assim, o Governo Federal passou a planejar e executar intervenções no sentido da ampliação e modernização dos portos.

Esse esforço foi responsável por mudar a configuração descrita por Mário Sette através da conclusão do prolongamento de 470 metros do porto. Junto ao novo cais de 10 metros, fruto do plano quadrienal (1955-1959) da DNPRC⁶⁹, foram construídos dois novos armazéns custeados pelo Fundo Portuário Nacional⁷⁰. Em propaganda veiculada no Diário de Pernambuco de novembro de 1962⁷¹, a APR descrevia o porto do Recife como o “maior ancoradouro do Este, Nordeste e Norte do país”. Movimentando dois milhões de toneladas por ano, era equipado com 5.185 metros de cais construídos e 470 metros em construção; 11 armazéns para cargas diversas, sendo 1 frigorífico, 1 para bagagens, 2 para inflamáveis e 6 externos; 46 guindastes elétricos, destes, 7 a vapor e 4 auto guindastes; e 3 rebocadores.

Era, portanto, nesse espaço e contexto que estavam inseridos os atores que propomos observar. Para isso, a descrição da movimentação do café no porto de Santos feita por Gitahy⁷² serve de exemplo. Debruçar-se sobre a questão do açúcar pode, então, ajudar a clarear a indústria existente na orla marítima do Recife.

O açúcar produzido em Pernambuco chegava ao porto para ser exportado por dois caminhos. O primeiro era a Rede Ferroviária do Nordeste. Através dos trilhos da RFN, através da qual chegavam os carregamentos de açúcar que eram movimentados pelos portuários vinculados à APR⁷³. A administração possuía um

⁶⁸ GOULARTI FILHO, *op. cit.*, p. 465.

⁶⁹ Plano quadrienal introduzirá melhoramentos de vulto no porto: investimento de CR\$ 1 bilhão. *Diário de Pernambuco*, p. 03, 03 jul. 1960. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_14/3805. Acesso em: 26 jul. 2020.

⁷⁰ Secretário Leal Sampaio esclarece detalhes do empréstimo; eleitoralismo na Fed. da APR. *Diário de Pernambuco*, p. 09, 07 set. 1962. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_14/5187. Acesso em: 26 jul. 2020.

⁷¹ Portos cobram adicional de setenta por cento. *Diário de Pernambuco*, p. 13, 07 nov. 1962. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_14/19508. Acesso em: 26 jul. 2020.

⁷² GITAHY, *op. cit.*, p. 88-89.

contrato assinado com a RFN que garantia a exclusividade no serviço de carga e descarga do açúcar nos vagões da companhia dentro dos limites do porto. Esse serviço era realizado pelos portuários pertencentes aos quadros da APR, podendo a autarquia contratar trabalhadores extraordinários (arrumadores ou portuários) de acordo com as necessidades existentes.

O outro caminho percorrido pelo açúcar era o transporte em caminhões. Nesse caso, o serviço era realizado pelos arrumadores engajados nas tropas dos caminhões. Os arrumadores recifenses eram cerca de 3.600 trabalhadores sindicalizados que diariamente se concentravam em determinados pontos da cidade: a Praça das Cinco Pontas, proximidades da Estação do Brum e a Igreja Madre Deus. Nesses locais, realizava-se a “tirada” de guarnições com 12 trabalhadores para o serviço de acordo com o pedido das empresas ou dos donos de caminhões. O trabalho era pago por produção – por viagens ou volumes transportados –, consistindo na realização de duas operações: carga e descarga. Em geral, o valor pago era de CR\$ 1,80 por volume (CR\$ 0,90 por operação). No caso da RFN, o sindicato possuía um contrato de trabalho datado de 1945⁷⁴ que previa a disponibilidade de 100 arrumadores para o serviço naquela empresa com remuneração de CR\$ 0,30 por operação. Dos salários ganhos, o sindicato descontava 23%, ficando 15% para o sindicato e 8% para o Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Estivadores e Transportadores de Carga (IAPETEC).

Tal prática, porém, não era pacífica entre os trabalhadores e seu sindicato. A tirada descentralizada e a ausência de rodízio eram focos de tensão, visto que “uma parte de trabalhadores protegidos pela diretoria do Sindicato, trabalha 5 a 6 dias da semana, nos melhores serviços, enquanto a maioria dos associados trabalha apenas 2 ou 3 dias e nos piores lugares”⁷⁵. A diferenciação entre os trabalhadores acabou por consolidar a figura do “engodado”, nome atribuído ao trabalhador auxiliado por fiscais ou delegados sindicais com mais de uma década no posto e

⁷³ O porto do Recife contou com dois “tipos” de portuários. Ambos realizavam o serviço de capatazia, mas submetidos a regimes de contratação diferenciados. Um era vinculado ao Sindicato dos Portuários que tinha a responsabilidade de distribuição do serviço e pagamento dos trabalhadores. Era um trabalhador avulso. O outro possuía contrato de trabalho com a APR e se inseria na categoria genérica de serventuário.

⁷⁴ Na época ainda era Sindicato dos Trabalhadores no Comércio Armazenador do Recife.

⁷⁵ Sistema de Trabalho que Prejudica os Arrumadores. *Folha do Povo*, 19 mar. 1958

que, na ausência do rodízio obrigatório e da “tirada” centralizada em um único ponto, praticavam o favoritismo⁷⁶.

O sindicato também fazia vista grossa para outras duas práticas, sendo a primeira a composição das guarnições com apenas 6 homens. Embora a lei previsse a presença de 12 homens por guarnição, o salário pago à base de produção acabava por servir de justificativa para diminuir o tamanho da guarnição e, conseqüentemente, dobrar o ganho dos trabalhadores. Esse dispositivo aumentava o esforço físico de cada trabalhador, ampliando o número de arrumadores afastados do trabalho para tratamento de saúde no IAPETEC (cerca de 900). Já que o desconto para financiar o IAPETEC – outra polêmica – era insuficiente para custear a vida, uma segunda prática se estabelecia e o trabalhador licenciado acabava voltando à lida mesmo em tratamento. Esses funcionários pagavam uma taxa de CR\$ 190,00 ao sindicato para poder trabalhar, aumentavam a pressão por serviço sobre o conjunto dos trabalhadores e abriam uma brecha para que os “engodados” aproveitassem o mesmo expediente⁷⁷.

Segundo a edição do jornal *Folha do Povo* datada de 19 de março de 1958, a origem desses problemas remontaria ao período do Estado Novo. Nessa quadra de repressão e controle sobre o movimento dos trabalhadores através da intervenção “ministerialista” nos sindicatos, homens de confiança do Ministério do Trabalho seriam postos em posições chaves do sindicalismo corporativo, montando uma estrutura clientelista. Tais trabalhadores vigiariam seus companheiros, tendo, em contrapartida, acesso aos melhores serviços e remunerações disponíveis, bem como acesso a armas que, de acordo com o mesmo jornal continuam presentes nas poucas assembleias gerais da categoria.

Aqui, portanto, cabe uma pequena digressão para apresentar o Sindicato dos Arrumadores, criado com a promulgação da lei nº 2.196 de 1º de abril de 1954. Com ela, o artigo da CLT que regulava o trabalho de capatazia nos portos brasileiros foi alterado. Acrescentava-se um novo item ao parágrafo único do artigo 285

⁷⁶ A prática do favoritismo parece ter sido um problema recorrente no movimento sindical da época, quiçá da sociedade. A mesma questão ganha relevo na disputa interna no sindicato dos conferentes do Recife e é posta em xeque pelos comunistas no sindicato dos estivadores do porto de Santos. Cf. DA SILVA, *op. cit.*, p. 410-415.

⁷⁷ Os arrumadores são obrigados a trabalhar mesmo quando estão doentes. *Folha do Povo*, 23 mar. 1958.

renomeando os “Trabalhadores no Comércio Armazenador” como “Arrumadores”, assim como seu sindicato. Pavia, dessa forma, a exclusividade dos arrumadores na execução do serviço fora dos Portos Organizados e a possibilidade de sua contratação nos casos em que a administração portuária não possuísse pessoal suficiente para execução do manuseio das mercadorias. Ademais, estabelecia a DTM como a responsável pela fiscalização do serviço. A mudança implementada pela lei, aliás, objetivava resolver o problema da contratação de mão de obra na indústria portuária decorrente da inerente oscilação do comércio. Em momentos de aumento da circulação de mercadorias, não havia trabalhadores suficientes para o serviço e, em momentos de diminuição, esses sobravam. A solução construída se deu através da regulamentação do trabalho avulso já existente por meio da “criação” dos arrumadores que eram contratados quando faltava mão de obra nos portos organizados.

Em linhas gerais, concordamos com a interpretação de Simões⁷⁸ a respeito do surgimento dos Arrumadores como uma categoria híbrida – por manter seu papel no transporte terrestre de mercadorias, expandindo para o setor portuário – e auxiliar – por só poder ser contratada pelas Administrações dos Portos Organizados em caso de insuficiência de portuários para o serviço de capatazia⁷⁹. Tais características, no entanto, foram sendo constantemente repostas pela luta dos arrumadores por melhores serviços e salários, tornando-se, assim, o centro da disputa encampada contra a APR.

Uma vez dentro da zona portuária, o açúcar era encaminhado para um dos armazéns existentes. A Cooperativa dos Usineiros de Pernambuco (CUP) já possuía, em contrapartida, o armazém de número 17, no Cais de Santa Rita, alugado à APR. Além disso, negociara, em novembro de 1957, a construção de outro⁸⁰. O momento de sua armazenagem era acompanhado da conferência de sua quantidade e da necessidade do conserto de sua sacaria. O Sindicato dos

⁷⁸ SIMÕES, Elvis Silveira. No centro e à margem: a trajetória histórica dos trabalhadores arrumadores de Rio Grande-RS entre as décadas de 1950/60. 2017. 160 f. Dissertação (Mestrado em História)-Programa de pós-graduação em História, Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2017.

⁷⁹ Nos limitamos a essas duas características por entendê-las como as mais pertinentes aos objetivos de nosso estudo.

⁸⁰ Novos Armazéns no Porto, para açúcar. *Jornal do Commercio*, 28 nov. 1957.

Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga do Recife era o responsável por fornecer a mão de obra para esse serviço. Também operando com trabalho avulso, no caso dos conferentes, o acesso à categoria se dava através de concurso, uma vez que a função exigia do trabalhador a capacidade de ler e escrever.

Toda a movimentação feita dentro dos armazéns era realizada pelos portuários da APR, sendo, de acordo com a demanda, complementados pelos portuários vinculados ao Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuários de Recife. Segundo a CLT, o trabalhador portuário era o responsável pelo serviço de capatazia nos “Portos Organizados” que consistia na “movimentação de mercadorias por pessoal da Administração do porto”, para importação ou exportação. Recebendo-as na beira do cais, cabia a esses trabalhadores – prestadores de serviço da APR –, transportá-las até os armazéns, frigoríficos ou outras estruturas destinadas à estocagem ou, no caso das exportações, recebê-las nas portas dos armazéns, alpendres, pátios da faixa interna ou vagões do transporte ferroviário para então transportá-las até a entrada das embarcações atracadas no cais.

Diferente da solução construída no porto de Santos – onde a CDS monopolizou todo o serviço de capatazia – em Recife, a APR precisava disputar com arrumadores e portuários. Mais do que disputar, a APR precisava dessas categorias para realizar o serviço diário exigido. O fato de possuírem vínculo empregatício, não significava melhores condições de vida para os portuários da APR. Na verdade, como veremos a seguir, estes trabalhadores eram mal remunerados e com a implantação do salário mínimo em dezembro de 1958, a situação se agravou.

Como suporte ao serviço de capatazia e a todas as demais atividades realizadas dentro da região do porto do Recife, a APR mantinha um numeroso corpo de funcionários: os serventuários. Essa “categoria” englobava uma variada gama de servidores como motoristas, secretárias, fiscais, vigias, conferentes e até mesmo portuários, todos contratados pela APR.

Além do transporte para os armazéns e sua arrumação, o serviço de capatazia também consistia, no caso das exportações, no transporte da mercadoria até a beira do cais para embarque. Como o açúcar era destinado à exportação, os portuários também deveriam movimentá-lo até o mesmo local.

Desse ponto até o interior dos porões dos navios, o serviço cabia aos estivadores. Para isso, o Sindicato dos Estivadores realizava as “paredes”⁸¹ para a escolha dos “ternos”⁸² de trabalhadores que fariam o serviço de estivagem nos navios atracados. O embarque do açúcar seria feito com os sacos empilhados nas cabeças dos trabalhadores ou através de “lingadas”⁸³. A remuneração, por sua vez, baseava-se por período trabalhado (1 dia inteiro ou ½ dia).

Essa dinâmica, apresentada de forma sintética, ainda sofria interferência de outros fatores. Alguns de ordem mais técnica, como o tipo da mercadoria movimentada – sacaria, granel, combustível, etc. –, sua insalubridade ou periculosidade e alguns de ordem mais política, como a disputa por melhores remunerações ou condições de trabalho. O próprio senso de oportunidade dos trabalhadores ao criarem dificuldades, por exemplo, no momento de crescimento da exportação do açúcar influenciava nesse processo de trabalho. Ou seja, esse arranjo precisava ser constantemente “repactuado” pelas partes de acordo com o momento e a correlação de forças existentes.

O processo interessava à APR, receptora das taxas portuárias referentes aos serviços realizados; aos sindicatos que pagavam seus associados; à DTM⁸⁴ que regulava, por exemplo, a quantidade de trabalhadores habilitados e o horário de trabalho; ao governo do Estado, que tinha na exportação de mercadorias uma importante fonte de receitas; ao governo federal, que também arrecadava impostos através do porto; e às “classes produtoras” – usineiros, empresários, comerciantes,

⁸¹ Assim eram conhecidos os momentos de escolha dos trabalhadores para o serviço disponível. Em diferentes locais da orla e horários pessoas ligadas ao sindicato escolhiam, em meio à multidão de homens que iam ao porto buscar trabalho, aqueles que realizariam o serviço de estivagem nos navios atracados.

⁸² Grupo formado por três estivadores responsáveis pela realização do serviço em determinado ponto do navio (porão, lingada, convés, etc.)

⁸³ Amarrado de mercadorias a ser içado por guindaste

⁸⁴ A DTM era um órgão vinculado ao Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio com jurisdição coincidente com a capitania do porto e presidida pelo capitão de seu respectivo porto, indicado pelo Ministério da Marinha. Tinha a função de inspecionar, disciplinar e policiar o trabalho no porto sob sua jurisdição. Possuía como órgão deliberativo o Conselho da Delegacia do Trabalho Marítimo – CDTM, composto por sete membros: um de cada um dos Ministérios do Trabalho, Indústria e Comércio, da Marinha, da Viação e Obras Públicas, da Agricultura e da Fazenda, um indicado pelos empregadores e um pelos empregados. Obrigatoriamente, o representante da Marinha no CDTM era o comandante do porto local que presidia o conselho.

armadores, companhias de navegação, donos de caminhão, entre outros – que podiam ter sérios prejuízos no caso de uma greve portuária.

Dito isso, vejamos alguns episódios em que essa “repactuação” precisou ser realizada e que influenciaram na conformação assumida pelo PUA no início da década de 60.

2.1 A GREVE DOS ESTIVADORES E A INTERVENÇÃO MINISTERIALISTA

Em novembro de 1954, os estivadores reelegeram Apolinário Marques presidente do sindicato para o biênio 1955-1957. Sua posse, ocorrida em abril do ano seguinte, contou com a presença do prefeito do Recife, representando o Governador de Pernambuco, do arcebispo metropolitano Antônio de Almeida Morais Junior e do delegado regional do trabalho. Tudo parecia tranquilo e o discurso do presidente reeleito focava no futuro da categoria.

Três meses depois, o estivador Calixtrato Barbosa de Lima, acompanhado por outros dois trabalhadores, compareceu à redação do Diário de Pernambuco para tornar público seu desentendimento com Apolinário Marques. Diz o jornal que, ainda em novembro, “Calixtrato e mais 33 companheiros formularam um protesto sobre a eleição, alegando, entre outras irregularidades cometidas pelo presidente reeleito, a falta de prestação de contas diversas”⁸⁵. O protesto gerou a convocação de uma assembleia geral para expulsar os denunciante, mas acarretou numa suspensão de 24 dias. Enquanto trabalhadores avulsos, a suspensão significava, no entendimento do presidente, a impossibilidade de exercer a estivagem, ou seja, a impossibilidade de trabalhar e ser pago por isso.

Ameaçado em sua sobrevivência, Calixtrato recorreu à DTM para reverter a decisão. Rapidamente, o pedido entrou na pauta do Conselho Deliberativo da Delegacia do Trabalho Marítimo (CDTM), que não só julgou ilegal a suspensão, como condenou o sindicato a indenizar o estivador pelo tempo parado. Mesmo informado da decisão, Apolinário decidiu não pagar a indenização, fazendo com que Calixtrato escrevesse duas cartas à diretoria cobrando o pagamento. Consequentemente, o presidente convocou outra assembleia que expulsou

⁸⁵ Divergências no Sindicato teriam motivado a agressão ao estivador. Diário de Pernambuco, p. 10, 31 de jul. 1955. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/28629. Acesso em 26/07/2020

Calixtrato da categoria. Na noite seguinte, foi espancado por desconhecidos a caminho de sua residência. Por isso, Calixtrato foi à delegacia pedir garantias de vida e ao jornal para publicizar o conflito.

Mais uma vez a DTM foi instada a se posicionar sobre o assunto e o delegado do trabalho marítimo Mario Cavalcanti de Albuquerque decidiu que, mesmo expulsos pela assembleia, os trabalhadores poderiam continuar trabalhando normalmente. Para embasar sua decisão, o capitão de Mar e Guerra enumerou artigos da Constituição Federal, da CLT e do próprio estatuto do sindicato, defendendo que a assembleia não tinha o poder de excluir os trabalhadores, principalmente por mera divergência de opinião. A Constituição Federal prevê o livre exercício de qualquer profissão, uma vez que o trabalho é “uma obrigação social” e responsável por uma existência digna. O estatuto do sindicato diz, por sua vez, que qualquer penalidade atribuída a estivadores não acarretava incapacidade de trabalhar, cabendo apenas à “autoridade competente” declarar tal impossibilidade.

No caso da CLT, o que existiria, segundo o delegado, seria uma interpretação equivocada de um de seus artigos que prevê a preferência dos trabalhadores sindicalizados sobre os trabalhadores não sindicalizados. Essa generalização não se aplicaria ao caso concreto dos estivadores, posto que foram expulsos por “uma maioria apressada e apaixonada” e já conseguiram um mandado de segurança garantindo o retorno. Dessa forma, não se tratava de trabalhadores não sindicalizados.

O comandante Mario Cavalcanti disse ter baseado sua decisão na lei e na jurisprudência existente. Para isso, recuperou um caso parecido ocorrido no porto de Santos com um Conferente. O trabalhador, expulso do sindicato, recorrera ao Ministério do Trabalho e ganhara o direito de ser reintegrado ao sindicato e às atividades portuárias. Sendo assim, não se tratava de um posicionamento novo da DTM e sim de prosseguir no entendimento existente e já expresso pelo ministério em outras ocasiões.

Essa argumentação vai embasar a série de críticas contra a decretação de greve do Sindicato dos Estivadores. Em editorial, o *Diário de Pernambuco*⁸⁶

⁸⁶ A Greve dos Estivadores. *Diário de Pernambuco*, p. 04, 28 set. 1955. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/29579. Acesso em: 26/07/2020

classifica a greve dos estivadores como um ato “para tolher a liberdade do exercício profissional”. Sendo um direito garantido pela Constituição, tendo uma decisão da DTM em favor dos estivadores, reforçada pelo mandado de segurança, a decretação da greve coloca o sindicato como um órgão que “violenta a lei”. O jornal, ainda, nos lembra que, “em plena ditadura do Estado Novo, obtivemos um mandado de segurança para fazer circular o DIÁRIO; e o governo o respeitou”. Se até uma ditadura respeita uma decisão do judiciário, por que o sindicato não respeitaria? Não estando o sindicato acima das leis e sendo o ato originário algo intestino ao sindicato, o jornal enquadra a greve como ilegal e ilegítima.

Uma segunda dimensão da crítica elaborada pelo jornal coloca o sindicato na posição de responsável pelas dificuldades enfrentadas pelo povo. Assumindo o caráter mais político de um formador de opinião, foram atribuídas ao sindicato as dificuldades de abastecimento já existentes e a criação de um clima de instabilidade, num momento em que “o país deve entrar numa fase de acalmia e tranquilidade, a fim de que todos possam exercer o seu direito ao voto”. Resumidamente, “ninguém tem o direito de por mero capricho, sobrepor-se aos interesses da coletividade, seja qual for o regime. Muito menos na vigência do sistema democrático”.

A reação não se resumiu aos discursos sobre a falta de legalidade do movimento. Foi, ao mesmo tempo, objetivada através da atuação do delegado que declarava ainda nas primeiras horas da greve que:

O serviço de carga e descarga continua sendo feito normalmente por voluntários que se apresentam para trabalhar, cobrindo, assim, a deficiência que existiria com a greve. É bom deixar claro, porém, que o movimento não tem sido perturbado por nós. As patrulhas de Fuzileiros que distribuímos em toda a faixa do cais estão, somente, procurando evitar qualquer ameaça de perturbação da ordem, mantendo a disciplina do serviço.⁸⁷

A manutenção da “disciplina” possibilitou que o delegado convocasse 150 trabalhadores para substituir os grevistas no serviço. Segundo declarações do chefe de tráfego do porto, essa atitude possibilitou a inexistência de prejuízo no serviço. Todos os navios ancorados foram estivados e ainda havia 300 “voluntários” mobilizados para trabalhar nos navios que ainda atracariam nos próximos dias.

⁸⁷ Decorreram normalmente ontem, apesar da greve, os serviços de estiva no porto. *Diário de Pernambuco*, p. 16, 28 set. 1955. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/29587. Acesso em: 26 set. 2020.

O capitão dos portos informava também que um emissário do Ministério do Trabalho estava vindo ao Recife para tentar uma conciliação com o sindicato. Já o presidente Apolinário Marques se mostrava “irredutível” e procurava ampliar o movimento “articulando-se com os outros órgãos de classe e de trabalhadores do Porto”.

A chegada de Napoleão Bina Fonyat iniciou as tentativas de conciliação entre as partes. O emissário do Ministro do Trabalho cumpriu o que parecia ser o protocolo nessas situações: reunião com o governador do Estado, Cordeiro de Farias; com o delegado do Trabalho Marítimo; com membros do Sindicato dos Estivadores; e com os trabalhadores expulsos a fim de recolher informações que constariam no relatório a ser entregue ao Ministro, quando este regressasse ao Rio de Janeiro dentro de poucos dias. Mais uma vez, a greve era apontada como ilegal. Diz o emissário:

O que ocorre e dá aspecto singular à questão – esclareceu mais adiante – é que, com a medida liminar concedida pelo eminente juiz Adauto Maia aos impetrantes José Nunes do Nascimento e Calistrato Barbosa de Lima, quanto ao ato da Diretoria do Sindicato dos Estivadores em Carvão e Minérios (que expulsou de seus quadros aqueles associados), não há motivos – a não ser ferindo a dignidade do Poder Judiciário – para os grevistas se manterem numa posição contrária à sentença do digno magistrado.⁸⁸

Diante desse quadro, o Tribunal de Justiça agendou para a manhã do dia 1º de outubro o julgamento da liminar sobre a expulsão dos trabalhadores. Com o sindicato em “sessão permanente”, Apolinário Marques declarou que a categoria acataria a decisão do Judiciário, “seja ou não favorável ao nosso ponto de vista”.

Não existe notícia sobre o encerramento da greve nos jornais consultados, apenas uma nota sobre um pedido de Habeas-Corpus. O advogado Francisco Julião⁸⁹ deu entrada em um “preventivo” em favor de Apolinário Marques e outros dirigentes do Sindicato dos Estivadores. Resumidamente, a matéria diz que os dirigentes estavam receosos de serem presos “no caso de declararem greve”.

⁸⁸ Iniciados entendimentos para o término da greve dos estivadores do porto do Recife. *Diário de Pernambuco*, p. 16, 30 set. 1955. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/29623. Acesso em: 26 set. 2020.

⁸⁹ O advogado Francisco Julião foi o principal líder das Ligas Camponesas em Pernambuco. Militante ligado ao PCB aparece aqui dando suporte jurídico ao presidente de um importante sindicato da Orla, mas que o PCB até então não conseguira ter a direção.

Novamente, a atuação das autoridades portuárias foi qualificada pelos dirigentes como “menosprezo para a sua organização de classe”. A “greve de protesto” convocada na ocasião foi encerrada “devido a ameaças de prisão”. Depois de ouvir a manifestação da secretaria de segurança de que não havia interesse em prender os dirigentes, o juiz negou o pedido de salvo-conduto.

Meses depois, o ministro do Trabalho, Parsifal Barroso, despachou:

De acordo com o parecer do DNT e com apoio no artigo 528⁹⁰, da Consolidação das Leis do Trabalho, resolvo intervir no Sindicato dos Estivadores e Trabalhadores em Carvão Mineral de Pernambuco e designo o sr. Francisco Acioli, promotor da Justiça Militar da 7.a R. M. para assumir a direção da entidade, cumprindo ao mesmo adotar todas as providencias que se fizerem necessárias para a completa normalização da vida associativa do mencionado Sindicato.⁹¹

Apenas em janeiro de 1957 voltamos a encontrar o rastro da repercussão da “greve de protesto” com a determinação da DNT de que num prazo de 30 dias fosse realizada a eleição do sindicato que se encontrava sob intervenção desde 24 de março de 1956. Seguindo a determinação, o interventor realizou a eleição sindical em 03 de fevereiro, disputada por duas chapas e vencida por José Inácio dos Santos.

Outro eco da greve foi a denúncia do 3º promotor da capital contra Apolinário Marques da Silva, Antônio Amaro da Silva, Otoniel Monte Lira, João Damasceno de Mendonça, Manoel Ramiro Ferreira e José Mário Nascimento, pelo desvio de CR\$ 492.784,00 dos cofres do sindicato dos estivadores. A denúncia teve como base informações fornecidas pelo interventor Francisco Acioli.

2.2 OS ARRUMADORES E A DISPUTA POR SERVIÇO

É provável que os leitores da edição do Diário de Pernambuco de 06 de agosto de 1957 não tenham dado muita atenção a uma pequena Nota Oficial publicada na parte inferior de sua página de número seis. Nesta, o Sindicato dos Arrumadores de Pernambuco comunicava a decisão tomada em assembleia realizada dois dias antes. Constava nela que, a partir daquela data, “nenhum

⁹⁰ Art. 528. Ocorrendo dissídios ou circunstâncias que perturbem o funcionamento do sindicato, o ministro do Trabalho, Indústria e Comércio poderá nele intervir, por intermédio de delegado com atribuições para administração da associação e executar ou propor as medidas necessárias para normalizar-lhe o funcionamento.

⁹¹ Intervenção em sindicato pernambucano. *Diário de Pernambuco*, p. 03, 04 abr. 1956. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/32912. Acesso em: 26 set. 2020.

‘arrumador’, mesmo quando ‘engajado’ nas equipes dos caminhões, entrará nos armazéns das Docas para retirar mercadorias”⁹². Tal medida seria uma reação à vantagem financeira adquirida pela APR que recebia uma taxa pelo serviço realizado gratuitamente pelos arrumadores.

Mais uma greve seria iniciada? Não para o presidente do Sindicato dos Arrumadores, Alfredo Francisco da Silva. De acordo com o dirigente, “apenas deixamos de executar um serviço que somos impedidos por lei de fazê-lo: o de penetrar nos armazéns das Docas para retirar ou depositar cargas (...)”⁹³. A falta de portuários era, portanto, a única exceção prevista para que os arrumadores entrassem nos armazéns. Nesse caso, caberia à APR pagar pelo serviço da categoria. Dessa forma, ação do Sindicato desencadeou uma série de repercussões que trouxeram à luz vários interesses existentes na orla marítima.

Rapidamente, o novo Delegado do Trabalho Marítimo⁹⁴, Silvio Heck, colocou-se na responsabilidade de arbitrar o conflito orientando a volta ao trabalho, já que a APR não possuía os trabalhadores necessários. A questão é que havia mais uma categoria solicitante. O Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuários tinha encaminhado um ofício ao CDTM solicitando a “primazia” na execução do serviço. Logo, a iniciativa levou o delegado a colocar a decisão do caso na pauta do CDTM.

Para Rui Gama, presidente da Associação dos Trabalhadores do Porto do Recife, secretário do Sindicato dos Conferentes, bem como representante dos trabalhadores no CDTM, a solicitação dos portuários não significava uma disputa no seio da classe, mas com a APR.

Desde quando os portuários se desligaram da Administração das Docas e se constituíram em sindicato independente, os arrumadores passaram a fazer o “serviço de saída” gratuitamente. A necessidade de aumentar o seu próprio trabalho e o fato de se negarem, as Docas, a promover a remoção de cargas para as calçadas, determinaram o fato. Mais adiante, os arrumadores reivindicaram o serviço que lhes compete inteiramente – a

⁹² Sindicato dos Arrumadores de Pernambuco – Nota Oficial. *Diário de Pernambuco*, p.03, 06 ago. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/41955. Acesso em: 26 set. 2020.

⁹³ Entendimentos para solução do caso dos armazenadores. *Diário de Pernambuco*, p. 07, 08 ago. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/42002. Acesso em: 26 set. 2020.

⁹⁴ Durante o primeiro semestre de 1957 a DTM do porto do Recife passou por uma mudança em seu comando. O Comandante de Mar e Guerra e ex-comandante do “Tamandaré”, Silvio Heck, foi nomeado Capitão do Porto e Delegado do Trabalho Marítimo. À frente da DTM, o novo delegado passou a executar uma agenda de maior contato com as categorias da orla marítima.

arrumação dos vagões da RFN. Como se negasse, a Administração das Docas, a atendê-los, resolveram os arrumadores parar os serviços que vinham fazendo sem nenhuma remuneração. Esse o pomo da discórdia. Como se vê, trata-se de questão das Docas com trabalhadores e não entre trabalhadores.⁹⁵

De maneira geral, o trabalho avulso é caracterizado pela historiografia como uma relação de trabalho instável e mal remunerada. Embora tenha se tornado a principal solução para a flutuação de demanda inerente à indústria portuária, nunca foi apontada como uma relação de trabalho desejada pelos trabalhadores. No porto do Recife, essa afirmação precisa ser relativizada diante da opção do Sindicato dos Trabalhadores no Serviço Portuário lembrada por Ruy Gama. Ter um vínculo empregatício, aparentemente, era pior do que ficar sujeito às flutuações do mercado de trabalho ocasional que regia as relações portuárias.

Concomitante à movimentação da DTM, a Associação Comercial de Pernambuco (ACP) realizou uma reunião extraordinária com a presença dos sindicatos dos arrumadores e dos portuários para analisar o problema. O “Comércio”, por sua vez, queixava-se por pagar irregularmente uma taxa dupla: a primeira para a APR pelo serviço de capatazia que “obriga a Administração do Porto a colocar volumes desembarçados na calçada dos armazéns”⁹⁶ e a segunda, uma cobrança especial para o sindicato dos arrumadores.

Menos sutil que a ACP foi o 7º Distrito de Portos, Rios e Canais (DPRC), vinculado ao Ministério da Viação e Obras Públicas que, em ofício, orientou a APR a proibir a entrada dos arrumadores no interior dos armazéns do porto e a realizar o serviço de capatazia com pessoal próprio. Tal medida foi provocada por um ofício enviado pelo sindicato dos arrumadores, denunciando a presença de pessoal alheio ao serviço no interior dos armazéns. Sendo assim, para seguir a lei, o 7º DPRC orientou que todos aqueles alheios ao serviço fossem proibidos de acessar o interior dos armazéns. A APR, cumprindo a orientação do 7º DPRC, proibiu a entrada de todos os estranhos, inclusive os arrumadores.

⁹⁵ Luta entre trabalhadores e a administração das Docas. *Jornal do Commercio*, 13 ago. 1957.

⁹⁶ Debatido na A.C.P. o caso dos arrumadores. *Diário de Pernambuco*, p. 03, 23 ago. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/42324. Acesso em: 26 set. 2020.

A reação, no entanto, não demorou mais do que 24 horas. “Ameaça de graves prejuízos nos serviços do cais do porto”⁹⁷ era a chamada da notícia que trazia a repercussão da atitude do administrador do porto, o engenheiro João Borba Filho. Arrumadores e portuários destacaram a intempestividade da atitude. Dessa maneira, não acatariam a portaria já que a APR não era a autoridade legal para decidir o assunto. O prejuízo ficava por conta da possível perda de 50 mil sacos de açúcar que, colocados no cais do Porto, não seriam levados para o interior dos armazéns. Ademais, qualquer chuva poderia gerar a perda do açúcar estimado pela reportagem em 30 milhões de cruzeiros.

Um telegrama da Associação dos Agentes de Navegação fez com que o ministro do Trabalho, Parsifal Barroso, interviesse no conflito. A associação tinha medo da deflagração de uma greve dos Arrumadores que impediria o carregamento de dois navios com mais de 340 mil sacos de açúcar do Instituto do Alcool e do Açúcar - IAA. A DTM convocou uma reunião envolvendo, além do delegado do trabalho marítimo, o administrador do Porto do Recife, os presidentes da associação dos trabalhadores portuários e dos sindicatos dos arrumadores, conferentes, portuários e estivadores. Ali se selou um acordo que reestabeleceu os trabalhos até que o CDTM julgasse o caso em sua próxima reunião. A primeira tentativa não teve quórum⁹⁸, enquanto a seguinte não conseguiu pautar o problema “devido a outros assuntos também urgentes”⁹⁹.

Finalmente, o CDTM reuniu e aprovou sua resolução de número 8/57¹⁰⁰. Dizia ela que: (1) o serviço de saída é atribuição dos portuários; (2) o transporte de vagões da APR e da RFN, quando estiverem nas linhas férreas do porto, é atribuição da APR, ressalvando-se os casos de vagões particulares; (3) quando os vagões da APR e RFN não estiverem em linhas do porto será atribuição dos arrumadores; (4) em veículos de terceiros, o carregamento e descarregamento será

⁹⁷ Ameaça de graves prejuízos do cais do porto. *Diário de Pernambuco*, p. 02, 30 ago. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/42477. Acesso em: 26 set. 2020.

⁹⁸ Faltou “quórum” para solução do litígio dos arrumadores. *Diário de Pernambuco*, P. 12, 08 set. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/42659. Acesso em: 26 set. 2020.

⁹⁹ Ainda não solucionado o caso dos portuários e arrumadores. *Jornal do Commercio*, 11 set. 1957.

¹⁰⁰ Divulgado o texto da Resolução do CDTM que pôs fim ao litígio. *Diário de Pernambuco*, p. 12, 25 set. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/43053. Acesso em: 26 set. 2020.

feito pelos arrumadores; (5) se o serviço for feito direto por lingada caberá aos portuários contratados da APR; (6) o serviço nos armazéns externos da APR será feito pelos arrumadores; e (7) o recebimento de mercadorias destinadas à exportação e não transportados sobre trilhos será feito na faixa interna do cais em local designado pela APR.

Insatisfeita, a APR entrou com um mandado de segurança na justiça comum contra a decisão do CDTM. A autarquia conseguiu uma liminar que suspendeu os efeitos das resoluções, tirando dos arrumadores o serviço de carga e descarga dos vagões da RFN e, conseqüentemente, a taxa que recebiam. O sindicato, então, voltou à estratégia de não realizar nenhum tipo de atividade não prevista na CLT¹⁰¹. A medida tinha impacto direto sobre a exportação do açúcar e obrigou a realização de uma reunião de emergência envolvendo o próprio governador do Estado. O encontro, porém, durou o dia inteiro sem chegar a uma solução. Assim, um impasse se instalava entre a APR e o Sindicato dos Arrumadores.

No terceiro dia da retomada da disputa, o Diário de Pernambuco elaborara uma reportagem relativamente longa, na qual expôs várias dimensões da crise que se instalara no porto. Enquanto a APR acusava o sindicato dos arrumadores de ter quebrado o compromisso firmado na reunião com o governador Cordeiro de Farias, os arrumadores questionavam a legitimidade da APR em entrar numa disputa que “deveria se restringir apenas às classes trabalhadoras interessadas na disputa”. A tônica da matéria reforçava a percepção de um impasse, ampliado pela iniciativa de alguns comerciantes e industriais de propor a derrubada apenas da resolução 11/57 como uma saída mediada para o conflito. A proposta foi recusada pelos trabalhadores, posto que foi esta a resolução que organizou a arrumação dos trens da RFN, principal estopim do movimento.

Registra, ainda, duas outras informações: a primeira, a entrada na contenda do Centro de Navegação Marítima de Pernambuco, na figura de Orlando Neves; a segunda, o impacto econômico da crise instalada. Se a exportação do açúcar era recorrentemente citada como o principal produto e prejuízo a ser evitado durante as greves no porto, ganhou-se mais um exemplo: a Fosforita S/A, cujo armazém de nº

¹⁰¹ O caso dos arrumadores X portuários prejudica os serviços das Docas. *Diário de Pernambuco*, p. 07, 06 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/43945. Acesso em: 26 set. 2020.

5 está alugado no porto. Por fim, nota-se que, na mesma edição, uma outra notícia reforçava a preocupação do jornal com o impacto da crise na economia pernambucana, melhor dizendo, nas exportações. “Apreensivo o comércio exportador do Estado” é a chamada da matéria que “não se detêm apenas no exame das atuais divergências surgidas entre os arrumadores e as Docas”. Estes ou outros incidentes, na opinião do jornal, tumultuavam os serviços portuários e atingiam o Estado, mergulhado em dificuldades econômicas.

Diante da crise, o governador do estado, Cordeiro de Farias, foi pessoalmente verificar o serviço de carga e descarga dos navios, acompanhado pelo Secretário de Viação e pelo Administrador do porto. Ao retornar ao palácio recebeu uma comissão da CUP presidida, na época, por Cid Sampaio. O objetivo da comissão era conseguir garantias para o embarque do açúcar destinado à exportação. Após a audiência, o governador declarou à imprensa:

Amanhã deve ser reiniciado o embarque de açúcar. É tal a minha certeza no comportamento dos dois sindicatos que pretendo, pessoalmente, assistir, no Porto, o reinício das atividades comerciais da Cooperativa dos Usineiros¹⁰².

Conforme o prometido, no dia seguinte o governador estava no porto do Recife acompanhando o embarque do açúcar junto com o delegado do IAA, o presidente da CUP e o administrador da APR. Tudo corria bem até que o presidente do Sindicato dos Arrumadores retardou o embarque do açúcar ao dar a ordem para que os sacos do produto fossem desembarcados às portas dos depósitos das docas¹⁰³. Diante disso, o governador ordenou que as docas assumissem o custo pela contratação do trabalho extraordinário necessário para que os navios fossem completamente carregados. Alfredo Francisco alegou ao governador que só poderia orientar seus associados ao trabalho extraordinário se fosse autorizado por uma assembleia geral da categoria. Mesmo com alguma insistência, a intervenção do governador não foi suficiente para pôr fim à disputa e destravar as exportações, principalmente do açúcar.

¹⁰² Consegue o governador um acordo provisório no caso dos arrumadores. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 08 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/43995. Acesso em: 26 set. 2020.

¹⁰³ Surgiram novas dificuldades nos embarques de açúcar no porto. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 09 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44021. Acesso em: 26 set. 2020.

O ministro do Trabalho, Parsifal Barroso, enviou Ney de Oliveira como seu emissário, cuja chegada aumentou a percepção de um impasse. Acompanhando com expectativa as audiências construídas pelo sr. Ney, após alguns dias e reuniões, a imprensa registrou a seguinte declaração antes de seu retorno ao Rio de Janeiro: “(...) não foi possível nenhuma conciliação no litígio, devido à irredutibilidade das partes em cheque”¹⁰⁴.

A situação que parecia uma disputa entre a autarquia e os sindicatos ganhou novos contornos numa disputa de Notas Oficiais, estimulada pela APR, que incluía o Sindicato dos Portuários como parceiro na ação movida na justiça. Quatro notas foram publicadas por diferentes entidades no intervalo de cinco dias e destacaram a disputa entre os próprios trabalhadores pelo serviço do açúcar.

A primeira entidade foi o Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuários do Recife. Em sua Nota Oficial¹⁰⁵, baseada na CLT, na carta sindical existente desde 1951, no contrato assinado com a APR ou simplesmente por estes trabalhadores se chamarem portuários, seriam eles os legítimos executores do serviço em disputa. Estes se identificavam enquanto respeitosos às autoridades constituídas, à lei, bem como contrários à greve e paralisação violenta ou não do serviço, além de condenarem o “espírito de dissensão”. Surpresos da solidariedade do Conselho Consultivo de Pernambuco aos arrumadores e não a eles, as verdadeiras vítimas, este grupo afirmava ter entrado como *litisconsorcio ativo* no mandado da APR contra as resoluções do CDTM.

Três dias depois, o mesmo Sindicato dos Portuários sentiu a necessidade de divulgar outra Nota Oficial, solicitando, entre outras demandas, que o Conselho Consultivo dos Trabalhadores de Pernambuco e a Associação dos Trabalhadores Portuários se abstivessem no litígio.¹⁰⁶

¹⁰⁴ Acredita o sr. Ney de Oliveira que o ministro do Trabalho resolverá crise. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 15 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44163. Acesso em: 26 set. 2020.

¹⁰⁵ Sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários do Recife – Nota Oficial. *Diario de Pernambuco*, p. 10, 10 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44048. Acesso em: 26 set. 2020.

¹⁰⁶ Sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários do Recife – Nota Oficial. *Diario de Pernambuco*, p. 09, 13 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44129. Acesso em: 26 set. 2020.

A resposta veio em uma Nota Oficial da Associação dos Trabalhadores Portuários de Pernambuco. Numa clara demonstração de força e do isolamento dos portuários, os Sindicatos dos Estivadores, Arrumadores, Conferentes e Consertadores de Carga, com a presença de Silvio Heck, decidiram tomar algumas atitudes: estranhar a “insólita atitude” do presidente do Sindicato dos Portuários de não participar da reunião que originou a nota; protestar contra as insinuações de parcialidade da associação, fruto de uma interpretação equivocada da disputa em curso que envolvia, verdadeiramente, os trabalhadores da orla marítima e a APR; indagar sobre quais interesses dos portuários estavam em risco; censurar o presidente do Sindicato dos Portuários por sua posição de apoio à APR e, consequentemente, de luta aberta contra os trabalhadores; e, por fim, responsabilizar o administrador do porto por todos os prejuízos decorrentes da crise, além de hipotecar completa solidariedade ao delegado Silvio Heck.

O uso da imagem do delegado Silvio Heck na nota conjunta dos sindicatos da orla marítima, no entanto, exige uma ponderação. O debate sobre a autonomia ou heteronomia da classe operária no período do sindicalismo corporativo é antigo e inconcluso. Em geral, o ponto de partida de diferentes perspectivas analíticas é abordar trabalhadores e governo como blocos separados de interesse que estabelecem relações entre si. Tais vínculos, então, podem expressar um maior sucesso dos instrumentos de manipulação e cooptação do Estado sobre a classe ou uma maior subversão desses instrumentos por parte da classe em prol de seus próprios interesses.

Sem colocar esse grande esquema em risco, a atuação do comandante Silvio Heck na crise dos arrumadores abriu uma possibilidade para se pensar as fissuras dentro do que até então era unidade. Talvez a clivagem entre getulistas e não getulistas seja insuficiente para analisar a atuação de atores estatais como a DTM e a APR.

Seguindo com a polêmica, a APR se posicionou também através de um longa Nota Oficial¹⁰⁷ que ocupou praticamente toda a parte direita da terceira página do Diário de Pernambuco. Nela, a autarquia historiciza todo o processo que levou à

¹⁰⁷ Administração do Porto do Recife – Nota Oficial. *Diário de Pernambuco*, p. 03, 15 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44163 . Acesso em: 26 set. 2020.

crise hoje instalada no Porto do Recife. Ademias, nega qualquer vínculo empregatício entre os arrumadores e a APR, colocando o trabalho destes órgãos sob responsabilidade total dos donos das mercadorias ou empresas de transporte. Cita, também, que o problema surgiu a partir do momento em que os arrumadores requisitaram à DTM o serviço de descarga dos vagões ferroviários realizado pela APR. Diante da negativa, passaram a descarregar as cargas na porta dos armazéns e não mais na beira do cais. Apoiados em parecer de sua procuradoria, a APR defendeu, junto ao CDTM, a manutenção de uma rotina de trabalho que já existia anteriormente e que foi apenas mantida pelo novo administrador. Os arrumadores resolveram, então, manter o serviço que realizavam espontaneamente apenas para as firmas que pagassem. Diante disso, recuperando ofícios do próprio sindicato dos arrumadores, o engenheiro chefe do 7º DPRC resolveu reforçar a posição da APR na disputa.

Nesse ponto, temos a primeira resolução do CDTM (8/57) que organiza o serviço de capatazia dando à APR a carga e descarga dos vagões da própria APR e da RFN. Ficava, portanto, sob custódia dos arrumadores os vagões de particulares. Essa medida, segundo a nota, apaziguou a disputa até que o mesmo conselho emitiu outra resolução um mês depois (11/57), incluindo os vagões da RFN com particulares. Isso acarretou o mandado de segurança da APR concedido em liminar que, por sua vez, fez com que os arrumadores passassem a interpretar o art. 285 da C.L.T. de maneira “esdrúxula”. Sendo assim, concluída a nota, evidencia-se que não caberia responsabilidade ao superintendente do porto pela crise atual.

Ao mesmo tempo em que a polêmica se realizava nas Notas Oficiais, a DTM agia sobre a crise. Diante da falta de pessoal, a opção foi contratar os funcionários da reserva do Sindicato dos Portuários. Com isso, aparentemente tinha-se a expectativa de resolver a exportação açucareira ganhando tempo enquanto a crise não era resolvida. O capitão de Mar e Guerra e Delegado do Trabalho Marítimo Silvio Heck, no entanto, baixou uma portaria (47/57) que proibia o trabalho de pessoas não credenciadas junto à DTM no porto, caso dos reservas portuários. Aumentava, assim, a crise no porto do Recife. Por conseguinte, uma “outra crise mais séria” vinha à tona, assim descrita pelo Diário de Pernambuco:

Trata-se das divergências surgidas entre as altas autoridades portuárias: de um lado o capitão de mar e guerra Silvio Heck (ex-comandante do

“Tamandaré” no movimento de 11 de novembro) delegado do Trabalho Marítimo e do outro, os engenheiros Lourival de Almeida Castro, diretor do 7º D.N.P.R.C., e João Borba Filho, diretor da APR. Questões de competência, surgidas de resoluções da Delegacia do Trabalho Marítimo, encontraram reação dos srs. Borba Filho e Lorival Castro¹⁰⁸.

Enquanto isso, o deputado estadual Miguel Arraes discursava na ALEPE criticando o governo pela incapacidade de arbitrar a questão. O deputado destacava a perda de importância do porto como centro exportador e importador do Nordeste por causa do custo; criticava a APR por tentar intervir na classe dos arrumadores e o governo por não ter uma posição para resolver a crise. Por fim, encaminhava à mesa diretora um pedido de informações direcionado ao governo do estado. Neste, perguntava a respeito da concordância ou não com a decisão da APR de recorrer à justiça ou se estava no porto para fiscalizar o cumprimento da decisão judicial ou para apoiar os arrumadores. Nesse caso, por que não tomou medidas para sustar a decisão? Por que não respondeu à proposta dos arrumadores? Por que gastou uma quantia superior à querela para manter o porto funcionando precariamente?¹⁰⁹

As movimentações dos diferentes atores políticos em disputa foram registradas pela imprensa: o presidente do sindicato dos portuários publica trechos do registro sindical para demonstrar o direito dos portuários sobre o serviço em disputa¹¹⁰; publica-se o voto do representante do Ministério da Viação e Obras Públicas, Rubens Borges de Bezerra, no CDTM¹¹¹; a CUP, diante dos constantes atrasos no serviço, solicita mais um Armazém para estocar açúcar no porto¹¹²; o sindicato dos portuários questiona em Nota Oficial um possível apoio do vice-

¹⁰⁸ Portaria da DTM proíbe serviço de portuários não credenciados. *Diário de Pernambuco*, p. 03, 14 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44141 . Acesso em: 26 set. 2020.

¹⁰⁹ Suspensas as démarches da ACP em torno da crise portuária. *Diário de Pernambuco*, p. 03, 22 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44995 . Acesso em: 26 set. 2020.

¹¹⁰ Sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários do Recife. *Diário de Pernambuco*, p. 07, 7 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44191 . Acesso em: 26 set. 2020.

¹¹¹ Parecer do Dr. Rubens Borges Bezerra, representante do Ministério de Viação e Obras Públicas no Conselho da Delegacia do Trabalho Marítimo, sobre a execução de serviços de arrumação e capatazia. *Diário de Pernambuco*, p. 11, 26 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44419 . Acesso em: 26 set. 2020.

¹¹² Armazenagem do açúcar destinado à exportação (continuação letra B). *Diário de Pernambuco*, p. 14, 28 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44468 . Acesso em: 26 set. 2020.

presidente João Goulart à causa dos arrumadores¹¹³. Por fim, o sindicato dos arrumadores manda para João Pessoa uma comissão ao encontro de Jango, divulgando na imprensa e em assembleia geral ter o apoio do líder petebista¹¹⁴. A crise parecia longe de alguma solução.

O jornal de 4 de dezembro¹¹⁵ traz uma nova ameaça de paralisação do porto. O Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Recife, auxiliado pelo vereador Wandenkolk Wanderley, disse que entraria com um mandado de segurança requisitando para seu pessoal o serviço disputado por arrumadores e portuários. Dias antes, o mesmo jornal deu visibilidade à opinião desse seguimento sobre a contenda. Em trecho reproduzido da carta dirigida ao comércio e à indústria do Estado, diziam existir uma interpretação errada da lei 2.196/57 que gerava essa confusão premeditada. Por isso, o sindicato estaria fornecendo mão de obra insuficiente para os serviços das turmas dos caminhões e os trabalhadores indicados estariam trabalhando num ritmo mais lento, o que podemos considerar uma espécie de “greve branca”. A saída das cargas dos armazéns seguiria a mesma lógica com os arrumadores, exigindo que os portuários colocassem as mercadorias nas calçadas, contadas, arrumadas e conferidas. Decorre que, o caminhão que poderia dar 4, 5 ou 6 viagens no dia, terminava dando apenas uma. Ou seja, os transportadores estariam sob ameaça de colapso financeiro e rogariam que as classes empregadoras exigissem das autoridades do Estado e da Nação uma solução para a situação.

Sendo o vereador Wandenkolk Wanderley constantemente associado às forças de segurança, vê-lo envolvido nessa disputa ao lado dos transportadores de carga tornou-se algo significativo. Numa disputa que envolveu interesses tão amplos e diversos, por que ele apoiou justamente este setor? Essa pergunta possibilitaria averiguar de forma mais ampla as relações políticas do parlamentar, em particular, e

¹¹³ Sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários do Recife – Nota Oficial. *Diário de Pernambuco*, 01 dez. 1957, p. 07 p. 7. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44501. Acesso em: 26 set. 2020.

¹¹⁴ Crise no porto: Jango apoia arrumadores. *Diário de Pernambuco*, p. 10, 03 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44582. Acesso em: 26 set. 2020.

¹¹⁵ Greve quase geral no Porto, se houver mandado de segurança contra arrumadores. *Diário de Pernambuco*, p. 03, 04 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44597. Acesso em: 26 set. 2020.

do campo conservador em geral. Porém, essa questão se encontra fora dos objetivos deste estudo.

Pouco tempo depois, o delegado do trabalho marítimo, Silvio Heck, voltou à tona e realizou uma reunião com arrumadores e portuários, objetivando solucionar a crise¹¹⁶. Dela, saíram dois compromissos: primeiro, os representantes portuários e arrumadores concordaram em pautar com suas categorias a proposta do delegado marítimo da APR de retirar o mandado de segurança e manter as resoluções 8 e 11/57 do CDTM. A segunda proposta se pautava no delegado, que assumiria o compromisso de regulamentar o serviço dos portuários no prazo de 30 dias. Além de se comprometer com o pleito, Silvio Heck externou seu desejo de que os portuários recuperassem sua condição de trabalhadores autônomos comprometidos com a lei e com a DTM e sem vínculo com a APR.

Esse entendimento alcançado com a DTM foi ratificado em reunião da Associação dos Trabalhadores Portuários através de uma resolução assinada por todos os membros (Portuários, Arrumadores, Estivadores e Conferentes)¹¹⁷. Nela constava que (a) todas as categorias se comprometiam em assinar o acordo proposto pela DTM; (b) assumiam o compromisso pela imediata regulamentação dos serviços executados pelos portuários; (c) os arrumadores não reivindicariam outros serviços além dos já previstos nas resoluções 8 e 11/57 da DTM; (d) O sindicato dos portuários se retiraria do mandado de segurança contra as resoluções; e (e) uma campanha de todos os membros da associação visando amparar os sindicatos dos portos organizados. Postos os termos, a necessidade da realização de assembleias gerais foi ampliada para todos os sindicatos participantes da Associação, saindo o indicativo de uma primeira assembleia do sindicato dos portuários, com a participação do comandante Silvio Heck, e uma grande “assembleia quadrangular” no sindicato dos estivadores e com a participação de todas as categorias.

¹¹⁶ Previsto para sexta-feira o término do litígio entre arrumadores e portuários. *Diário de Pernambuco*, p. 03, 08 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44675. Acesso em: 26 set. 2020.

¹¹⁷ Associação dos trabalhadores portuários em Pernambuco – Nota Oficial. *Diário de Pernambuco*, p. 07, 08 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44679. Acesso em: 26 set. 2020.

Essa dinâmica de assembleias por categoria, confluindo para uma grande assembleia geral dos trabalhadores da orla marítima, é a mesma implementada cinco anos depois pelo PUA.

A APR¹¹⁸ alegou que não retiraria o mandado de segurança e que a participação do sindicato dos portuários como *litisconsorcio* nunca foi uma solicitação da administração, mas uma iniciativa espontânea do sindicato. Defendia que o cumprimento da legislação portuária vigente deveria ser buscado independentemente dos interesses deste ou daquele sindicato. Nesse sentido, a participação dos portuários na busca por uma solução judicial não fortaleceria a tese jurídica e sua ausência não a enfraqueceria.

Pontuada a questão relativa ao posicionamento dos sindicatos dentro do conflito, a nota da APR dedica um espaço considerável ao debate com a DTM sobre os termos do acordo extrajudicial e sua legitimidade em conduzi-lo. Mobilizando a CLT e outras legislações acerca da atividade portuária, a nota da APR questiona a competência da DTM em uma série de iniciativas referentes ao conflito em curso. Expõe, também, o que seriam os serviços de capatazia e transporte na legislação portuária. O primeiro difere do serviço de estiva onde, segundo a legislação, a DTM tem amplo poderes para intervir. O único poder que a DTM detém no tocante à intervenção no serviço de capatazia é o de “fixar o horário do trabalho no Porto (art. 291, da CLT)”. No caso do transporte “é positiva a incompetência das DTM para nele interferir, pois nem ao menos são os mesmos tratados na legislação trabalhista”. Por fim, o fato do porto do Recife ser um porto organizado é usado para reforçar o argumento da APR de que o entendimento da DTM sobre o conflito e sua solução não se aplica ao porto, restando à APR, como único órgão competente, o dever de buscar a manifestação da justiça para resolver o conflito.

Alguns fatos sucederam após o esclarecimento da APR. O primeiro deles, foi que os portuários voltaram atrás na realização da assembleia geral que aprovaria os termos do acordo celebrado com a DTM¹¹⁹; em seguida, chegou ao Recife o diretor

¹¹⁸ Administração do porto do Recife – Nota Oficial. *Diário de Pernambuco*, p. 05, 11 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44759. Acesso em: 26 set. 2020.

¹¹⁹ Fala-se numa greve dos arrumadores. *Diário de Pernambuco*, p. 03, 12 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44775. Acesso em: 26 set. 2020.

geral da Delegacia Nacional do Trabalho, Alírio Coelho¹²⁰; o juiz Nathanael Marinho deu ganho de causa à APR¹²¹; a ACP suspendeu o funcionamento de uma comissão responsável por acompanhar o conflito no porto¹²² e correu a notícia da exoneração do comandante Silvio Heck, confirmada dias depois¹²³. O conflito caminhava para sua resolução.

Diante dos recentes acontecimentos, o governador realizou uma reunião no palácio do governo com o sindicato dos arrumadores e a APR. Neste encontro, o presidente do sindicato informou que a categoria respeitaria a decisão judicial de retomada do serviço como praticado anteriormente. Alfredo Francisco da Silva apresentou também uma lista de reivindicações à qual o governo prometeu analisar dentro da legislação portuária vigente. Um acordo parcial foi firmado entre as partes, e os jornais do dia seguinte noticiaram a normalização dos serviços no porto do Recife¹²⁴.

Dias depois, o governador apresentou os termos da solução definitiva da disputa através da assinatura de um convênio entre o sindicato dos arrumadores e a APR¹²⁵. O convênio, referendado em assembleia geral da categoria em 29 de dezembro, previa, por exemplo, que o sindicato dos arrumadores desistisse de pleitear qualquer uma das vantagens ou privilégios existentes nas resoluções 8/57 e 11/57, da DTM; que o sindicato recebesse, da APR, a quantia de CR\$ 90.000 pelo serviço de seus associados; que a APR garantisse aos arrumadores o serviço hoje

¹²⁰ Hoje a mesa-redonda dos líderes sindicais com o diretor do D.N.T.. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 17 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44893. Acesso em: 26 set. 2020.

¹²¹ Vitoriosa a causa da Administração do porto e do sindicato dos estivadores. *Diario de Pernambuco*, p. 07, 19 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44939. Acesso em: 26 set. 2020.

¹²² Suspensas as démarches da ACP em torno da crise portuária. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 22 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44995. Acesso em: 26 set. 2020.

¹²³ Amanhã: solução definitiva da crise surgida no porto. *Diario de Pernambuco*, p. 10, 25 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/45088. Acesso em: 26 set. 2020.

¹²⁴ Arrumadores cumprem a decisão da Justiça; normalizados os serviços do porto. *Diario de Pernambuco*, p. 28, 24 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/45078. Acesso em: 26 set. 2020.

¹²⁵ Convênio firmado ontem resolve, definitivamente, a crise portuária. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 28 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/45131. Acesso em: 26 set. 2020.

realizado por caminhões, caso esse viesse a ser feito por transporte ferroviário e que a APR pudesse rescindir o convênio em caso de greve da categoria

O saldo geral do conflito foi uma grande derrota para o Sindicato dos Arrumadores, pois a organização não conseguiu o serviço desejado e foi obrigada a assinar um convênio restritivo com a APR. Embora essa derrota tenha diminuído a presença de Alfredo Francisco na política portuária dos anos seguintes, não foi suficiente para promover uma mudança da direção da entidade. O presidente mostrava força interna suficiente para aguardar por uma quadra política mais favorável à luta da entidade.

No início dos anos 60, Alfredo Francisco seria eleito vereador da cidade do Recife e indicado como presidente do Pacto de Unidade e Ação da Orla Marítima do Recife.

2.3 OS CONFERENTES E A LUTA PELO RODÍZIO

O Sindicato dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga do Recife, fundado em 1933, era o responsável por indicar trabalhadores para a conferência e conserto das mercadorias em trânsito no porto do Recife. Seu quadro de associados era formado por trabalhadores concursados, no caso dos conferentes – já que as funções requeriam do candidato rudimentos de português e aritmética – e não concursados, no caso dos consertadores de carga.

Politicamente, o sindicato da categoria gozou de certa estabilidade construída com o domínio de um mesmo grupo político durante praticamente toda a década de 50. Nesse período, alternaram-se na presidência Cláudio Soares Cruz e Ruy Gama Lima. Gama ainda ocupou a vaga de representante dos trabalhadores no CDTM no ano de 1957 e a presidência da Associação dos Trabalhadores Portuários, entidade que congregava o conjunto das categorias que trabalhavam na orla marítima recifense.

Essa relativa estabilidade mudou, em 1958, com a chegada do novo capitão do porto do Recife e delegado do trabalho marítimo, Comandante de Mar e Guerra Roberto Gonçalves Tostes. Substituindo o comandante Silvio Heck, Tostes implementou uma política de maior choque com os trabalhadores que foi muito

criticada pelos sindicatos da orla. Desse novo momento, é significativa a escalada das divergências entre a DTM e os conferentes, particularmente com Ruy Gama.

Para ilustrar, retomemos a declaração de Ruy Gama ao Diário de Pernambuco na cerimônia de posse do novo delegado. Diz o conferente enquanto dirigente da Associação dos Trabalhadores Portuários:

Sábado próximo, até às 15 horas, todos os serviços do Porto do Recife serão paralisados, em sinal de constrangimento pela exoneração do comandante Silvio Heck. A partir de hoje (ontem) até o dia do embarque, os sindicatos ostentarão bandeiras a meio pau, prova de luto dos trabalhadores, em face do triunfo dos seus tradicionais inimigos.¹²⁶

Três dias depois, o delegado foi entrevistado pelo mesmo jornal. Num determinado momento, afirma, a respeito dos rumores de greve na zona portuária:

A lei prevê, especificamente, as medidas repressivas para movimentos dessa natureza. Não hesitarei em cumpri-las. Em primeiro lugar, será solicitado ao Distrito Naval toda a garantia para os portuários que desejem trabalhar. Após isso, com base ainda nos dispositivos da Lei, será aplicada, se necessário, a intervenção nos Sindicatos rebeldes¹²⁷

Definitivamente, a relação entre trabalhadores e DTM se daria em novos termos.

Um mês depois, o Sindicato dos Conferentes entrou com um recurso no CDTM contra a decisão do Delegado do Trabalho Marítimo. O questionamento do sindicato se pautava na aplicação automática do decreto 42.466 de 14 de outubro de 1957, comunicada ao sindicato através do ofício 64/57 da DTM. Havia pouco tempo que o Conselho expedira uma nova regulamentação sobre o serviço dos consertadores, e o decreto colocava novas regras a serem observadas por essas regulamentações (livre escolha dos consertadores-chefes pelos armadores). Além do mérito, o recurso questionava a própria competência do delegado para tal decisão. De acordo com o Sindicato dos Conferentes, a instância competente para tal decisão era o Conselho Deliberativo da Delegacia do Trabalho Marítimo. O recurso foi apreciado pelo CDTM em sua reunião ordinária e um acordo para a

¹²⁶ Violento discurso de Silvio Heck ao deixar ontem a Capitania dos Portos. *Diário de Pernambuco*, p. 12, 04 fev. 1958. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/45978. Acesso em: 26 set. 2020.

¹²⁷ Intervenção nos sindicatos e garantia militar para o reinício do serviço. *Diário de Pernambuco*, p. 03, 07 fev. 1958. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/46046. Acesso em: 26 set. 2020.

aplicação integral do decreto foi construído entre o delegado e o Sindicato dos Conferentes.

Instado pela imprensa¹²⁸, o delegado comentou sobre a disputa estabelecida com o sindicato. Para Tostes, não existia disputa, já que sua posição era “idêntica à de um juiz; e um juiz não disputa, mas julga, com isenção, as questões de sua competência”. Diante do impasse entre sindicato e armadores, coube a ele aplicar a lei. Reafirmando sua competência, diz o delegado, que não cabe ao CDTM, “do qual sou presidente”, decidir sobre a aplicação ou não de decretos presidenciais.

A desqualificação também se fez presente nos comentários do delegado e teve como alvo o secretário do Sindicato dos Conferentes, Ruy Gama, e seu antecessor na DTM, o comandante Silvio Heck. Diz Tostes que a livre escolha dos consertadores-chefe já era praticada anteriormente e que seu antecessor nunca se preocupou em adaptar o regulamento ao decreto já existente. Sendo assim, a pergunta correta a se fazer era: por que o sindicato, que nunca houvera se manifestado, reagia agora? Para o delegado, a resposta deveria ser buscada no pleito ilegal de Ruy Gama pelo direito de receber seu salário do Loyd Brasileiro, mesmo sem trabalhar. Se Silvio Heck garantia esse pagamento, ele não via respaldo nos dispositivos legais para proceder desta forma. Em verdade, a aplicação da lei passaria pela aplicação das sanções e penalidades para faltosos como Ruy Gama. Por não reconhecer o pleito, “talvez os dirigentes do Sindicato deliberaram criar dificuldades ao trabalho dessa Delegacia”.

Por fim, o delegado informou à reportagem que o CDTM não funcionaria por causa da falta dos representantes do Ministério do Trabalho e dos empregadores. Haveria consequências?

A resposta do Sindicato dos Conferentes veio através de seu secretário, Ruy Gama. Em entrevista concedida ao mesmo jornal¹²⁹, o dirigente esclareceu que, de fato, não havia uma disputa entre o sindicato e a DTM, cabendo ao delegado o papel

¹²⁸ “Não houve disputa, no porto, entre o sindicato dos concertadores e a DTM”. *Diário de Pernambuco*, p. 20, 22 mar. 1958. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/46965. Acesso em: 26 set. 2020.

¹²⁹ Líder dos concertadores do porto contesta alguns pontos da entrevista do Comdte. Roberto Tostes. *Diário de Pernambuco*, p. 12, 25 mar. 1958. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/47033. Acesso em: 26 set. 2020.

de juiz e “por isso mesmo que deverá ter o máximo de prudência em suas decisões”. Sobre o recurso interposto no CDTM, Gama absolveu o delegado de qualquer intencionalidade de burlar os interesses de sua categoria. A causa da aplicação “parcial”, nos termos do dirigente, deveu-se à “falta de um conhecimento mais especializado na decisão da matéria”. Nesse sentido, diante dos argumentos postos pelo sindicato em seu recurso ao CDTM, coube ao delegado acrescentar “à sua resolução mais um item, este último, determinando a existência de um consertador-rendição em cada equipe de serviço”.

A resposta formulada por Ruy Gama também pontua duas outras questões presentes na entrevista do delegado Tostes. A primeira diz respeito à autoridade do delegado que, para ele, estava vinculada ao CDTM. Ao longo de sua declaração, o dirigente sindical não perdeu a oportunidade de frisar “que a validade do ato do sr. comandante é profícua, “por ter sido aplicado “ad referendum” do Conselho”. A segunda é a defesa da gestão de Silvio Heck que, mesmo passando por agitações “provocadas pela ‘gang’ dos sistemáticos inimigos dos trabalhadores”, merecia o reconhecimento de todos. Mais do que “adaptar e decretar os regulamentos (questão de rotina): ele fez o regulamento”. Sendo assim, diante da “mentalidade patronal”, oriunda do ciclo da cana de açúcar e da escravidão, os mesmos ataques seriam desferidos no atual delegado “se ele pautar sua conduta restritamente dentro da lei”.

Essas ponderações se transformaram em insatisfação pública dos principais sindicatos da orla marítima. Estivadores, Conferentes e Arrumadores usaram os jornais para questionar as decisões tomadas pelo delegado e que afetam os interesses dessas categorias. Os arrumadores reclamavam da transferência da fiscalização em seu serviço para a DRT, sendo que o próprio delegado Walter Campos também discordava dessa decisão. Os estivadores, por sua vez, queixavam-se da emissão de um número exagerado de cadernetas de trabalho, “o que vem prejudicar sensivelmente” o trabalho dos associados. Os conferentes cobravam maior rigor diante da postura das companhias de navegação de não cumprirem a lei. O principal descumprimento se dava em relação ao “segundo rendição”.

A escalada de insatisfações alcançou um novo patamar com a suspensão de Ruy Gama por 30 dias. O motivo, uma entrevista ao jornal *Correio do Povo* em que o conferente usou o adjetivo “araque” para se referir ao delegado. Ofendido, o delegado suspendeu o trabalhador que, em resposta, elevou o tom numa declaração ao *Diário de Pernambuco*¹³⁰ na qual “não apenas reitera os termos da entrevista, como traz à baila novas críticas à gestão do comandante Tostes”. Avaliada por uma assembleia geral da categoria, a gestão de Tostes sofreu as seguintes acusações: convocar uma seleção para o cargo de conferente sem observar as formalidades previstas na legislação; dissolver o CDTM; “desconsideração vexatória” ao sindicato por não ter ido e nem enviado representante à posse da atual diretoria; vexame a membro do sindicato que foi “enxotado” de seu gabinete; referências humilhantes e injuriosas aos conferentes e consertadores, bem como represália aos amigos do Comandante Silvio Heck.

Por fim, a palavra “araque” foi usada para caracterizar uma “pessoa atrabiliária, prepotente, violenta, de formações antidemocráticas, perseguidora e vingativa”.

Aparentemente, as reclamações do sindicato dos conferentes e consertadores não eram indevidas diante das medidas adotadas pela DTM. Uma delas foi o aumento da fiscalização a respeito dos serviços realizados pela categoria. Dobrou-se a presença ostensiva de fiscais na faixa do cais, chegando ao ponto de a delegacia utilizar os próprios armadores para tal função. Junto a isso, foi proibido o trabalho dos “extras” convocados pelo sindicato em momentos de aumento do trabalho. Através de portaria, a DTM passou a exigir que os “extras” fossem cadastrados na própria delegacia para terem acesso aos serviços ofertados. Como reação, o sindicato planejava uma “passeata da fome”, composta pelos trabalhadores que perderam sua única fonte de renda com a portaria da DTM.

Longe de uma solução, a disputa começou a tomar ares nacionais quando ambos os lados telegrafam para Brasília em busca de apoio. Os conferentes

¹³⁰ Acirrada incompatibilidade entre DTM e o sindicato dos conferentes. *Diário de Pernambuco*, p. 24, 02 out. 1958. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/51411. Acesso em: 26 set. 2020.

apelaram ao vice-presidente João Goulart¹³¹, na tentativa de fazer cessar “a série de arbitrariedades” praticadas pelo delegado. Ao enumerar os motivos para tal apelo, permaneceu, com algum destaque, o fechamento do CDTM, porém acrescido do afastamento de “todos os conferentes adventiciamente aproveitados pela classe quando ocorre excesso de serviço”. A questão dos “extras”, por sua vez, foi ganhando centralidade na contradição entre sindicato e DTM.

O delegado optou por telegrafar ao Ministério do Trabalho¹³². Em seu sintético apelo, rogou ao ministro o envio de um emissário para observar, *in loco*, toda a “agitação” promovida pelo secretário do sindicato dos conferentes e consertadores de carga e descarga dos portos de Pernambuco, Ruy Gama. Com “interesses pessoais escusos”, o conferente viria “usando diariamente a imprensa e rádio” para desacreditar “a autoridade da DTM”. Mais uma vez, a questão da “autoridade” se apresenta como o principal nexo do discurso do comandante Tostes sobre o conflito em curso.

O Diário de Pernambuco de julho de 1959 colocou um novo elemento na disputa entre DTM e Conferentes. Se até aqui tínhamos a imagem de uma categoria unificada em torno de sua diretoria contra os desmandos do delegado marítimo, uma briga ocorrida em uma assembleia geral fez ruir essa imagem. Um grupo de conferentes e consertadores cobrou, em assembleia, que a diretoria prestasse contas sobre os gastos do sindicato, sendo imediatamente repreendida por outro grupo aliado da direção. A confusão acabou na delegacia de polícia após um dos trabalhadores ser ameaçado com uma arma de fogo por outro conferente ligado à direção do sindicato. Emergia, publicamente, uma oposição.

Em outubro, o Diário de Pernambuco traz a notícia do desvio de quase 2 milhões de cruzeiros no sindicato dos conferentes¹³³. Ao questionamento feito na

¹³¹ Conferentes telegrafam a Jango sobre desentendimentos com a DTM. *Diário de Pernambuco*, p. 07, 29 out. 1958. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/52030. Acesso em: 26 set. 2020.

¹³² Crise no porto: comandante Tostes pede emissário do ministério do Trabalho. *Diário de Pernambuco*, p. 26, 01 nov. 1958. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/52117. Acesso em: 26 set. 2020.

¹³³ Quase 2 milhões de cruzeiros o desvio no sindicato (consertadores do porto). *Diário de Pernambuco*, p. 12, 25 out. 1959. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/59740. Acesso em: 26 set. 2020.

assembleia geral da categoria, somou-se a conclusão de um “exame pericial na escrita contábil daquela entidade” solicitado na justiça comum. Os requerentes eram os conferentes Edgar Leite e outros (14), João Tibúrcio Roma e outros (11) e Paulo Fernando Ramos. Diz o jornal:

O exame da escrita do Sindicato foi iniciada em 30 de abril e concluída em meados do mês corrente e a conclusão que chegaram os peritos foi de que realmente houve uma diferença de saldo real no valor de 1 milhão, 739 mil, 387 cruzeiros e 30 centavos, sendo o laudo entregue, ontem, no cartório do escrivão Reinaldo Carneiro, para os devidos fins¹³⁴

A responsabilidade pelo desvio foi atribuída a Claudio Soares Cruz, presidente do sindicato, Rui Gama de Lima, secretário e outros.

De posse da perícia, o grupo de conferentes de oposição passou a tentar construir a deposição da diretoria através da instalação de uma junta governativa. Para isso, os trabalhadores procuraram a ajuda do Delegado Regional do Trabalho, Edson Falcão, que encaminhou a solicitação à seção sindical e pediu informações à DTM. Pouco tempo depois, o pedido de ajuda foi retirado pelo grupo de conferentes, embora a assembleia tenha sido realizada da mesma forma. Após três meses, a solução do processo de disputa interna foi divulgada através de Nota Oficial em fevereiro de 1960. Ao mesmo tempo, Claudio Cruz e Ruy Gama estavam afastados da diretoria do Sindicato dos Conferentes e Consertadores de Cargas e Descargas dos Portos do Estado de Pernambuco que, a partir daquele dia, até a convocação de novas eleições, seria dirigido por uma junta governativa composta por José Maia Pacheco, na função de presidente; Propício Carlos do Nascimento, como secretário; e Paulo Falcão Pereira, tesoureiro.

Afastada a diretoria, a Junta Governativa cumpriu seu papel e realizou, em poucos meses, a eleição para a nova diretoria do sindicato. O processo foi disputado por duas chapas, saindo vitoriosa aquela encabeçada por João Tibúrcio Roma (presidente), José Ramos de Albuquerque (secretário) e Milton Aires (tesoureiro). O fator mais significativo deste momento é a caracterização de defensores da “tese do rodízio para distribuição dos serviços” que a imprensa adota para se referir à chapa derrotada que tinha Aberlardo Menezes como candidato à presidência. O que, nesse momento, aparece como discurso de campanha torna-se uma resolução aprovada

¹³⁴ Quase 2 milhões de cruzeiros o desvio no sindicato (consertadores do porto). *Diário de Pernambuco*, p. 12, 25 out. 1959. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/59740. Acesso em: 26 set. 2020.

em assembleia geral¹³⁵ da categoria. Temos, portanto, um importante balizador das disputas que a categoria enfrentaria desse momento em diante.

A bandeira do rodízio consistia na obrigatoriedade de alternância na seleção diária de trabalhadores para o serviço, no lugar da livre escolha praticada pelos “prepostos” em nome das companhias de navegação. Segundo os conferentes, o sistema de livre escolha favorecia apenas que os “afilhados” desses prepostos fossem escolhidos para as tarefas mais rentáveis. Antes de ser deposto, Ruy Gama reforçava essa percepção através da resposta do comandante Tostes a um ofício do sindicato comunicando a decisão da assembleia. Dizia o delegado: “em princípio, esclareço que esta chefia vê com simpatia a adoção do sistema de rodízio, único meio de dar oportunidade a todos os exercentes da categoria profissional¹³⁶”. Infelizmente, para os conferentes, na reunião do CDTM que discutiu o assunto, o delegado votou contrariamente à adoção do sistema, decidindo, através de seu voto de Minerva, o debate que se encontrava empatado.

A derrota fez com que os conferentes apelassem à justiça para reformar a posição do CDTM. Para eles, o parágrafo único do seu artigo 266 da CLT, “os serviços executados por operários sindicalizados organizarão os respectivos sindicatos o rodízio para seus associados”¹³⁷, garantia a legalidade do sindicato como regulador de seu respectivo mercado de trabalho. O fato de que o sistema “há muito vem sendo adotado pelos sindicatos congêneres” reforçava a defesa da decisão tomada pela assembleia. Apesar dos argumentos, o juiz Manuel Rodrigues Porto Filho negou a solicitação da categoria e manteve a livre escolha dos armadores como sistema de contratação dos conferentes.

Pouco tempo depois, os ventos mudaram para os defensores do rodízio. O comandante Hélio Ramos de Azevedo Leite assumiu a DTM em janeiro de 1960 no lugar de Roberto Tostes. O debate sobre a implementação do rodízio continuou e,

¹³⁵ Segundo as notícias, a aprovação da resolução foi feita através do voto secreto em duas assembleias gerais. Tomando a votação secreta como um disposto para coibir a possibilidade de pressão ou represália sobre os votantes, temos uma ideia da importância que tal assunto tinha já que o voto secreto não era uma prática comum no movimento sindical da época.

¹³⁶ Conferentes descontentes com o titular da DTM: rodízio vetado. *Diário de Pernambuco*, p. 31, 15 nov. 1959. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/60205. Acesso em: 26 set. 2020.

¹³⁷ Denegada segurança que conferentes requereram. *Diário de Pernambuco*, p. 18, 05 mar. 1960. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/1280. Acesso em: 26 set. 2020.

em outubro do mesmo ano, o CDTM, que vetara a matéria anteriormente, aprovou sua implementação com 4 votos favoráveis e 2 contrários. Diz sua resolução nº. 40 de 06 de outubro de 1960:

Após debater o assunto o Conselho aprovou, por 4 votos contra 2, o seguinte ante-projeto de alteração nas Instruções Reguladoras dos Serviços de Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga do Porto de Recife: a) – O parágrafo 3.o. do art. 4.o. passa a ter a seguinte redação: “As chamadas dos conferentes para o trabalho serão feitas diariamente, na sede do Sindicato, nos horários estabelecidos no parágrafo 1.o. deste artigo, por um dos diretores do Sindicato devidamente credenciado para tal fim, obedecendo-se o sistema de rodízio recomendado pela C.L.T.”¹³⁸

A vitória no CDTM impulsionou uma maior cobrança em cima da direção sindical. Diante disso, o presidente João Roma usou a imprensa para se justificar, dizendo que existia uma decisão judicial de fevereiro de 1960 que não deixava nenhuma brecha para que o sindicato atuasse, já que não cabia a esta entidade nenhum direito nesse assunto. Esse era o motivo do sindicato ainda não haver implementado o rodízio, conforme decisão havida em assembleia da categoria.

O clima de disputa na categoria permaneceu. Exemplo disso foi a procura de alguns trabalhadores por “garantias de vida” diante das ameaças que se avolumavam no seio da classe. O principal responsável por essas ameaças foi o antigo presidente da junta governativa José Maia Pacheco. Segundo relatos,

o sr. José Maia Pacheco, ostensivamente irado com as consecutivas vitórias alcançadas pelos rodizistas, deixou a sede do órgão de classe, de arma em punho e saiu à procura do primeiro conferente adepto ao movimento para tirar uma desforra¹³⁹.

Por causa desse e de outros casos protagonizados por José Maia Pacheco, “líderes da luta rodizista encabeçam, ainda hoje, como o coronel José Costa Cavalcanti, solicitando garantias de vida para os colegas agredidos”.

Em junho de 1962, foi realizada nova eleição para a direção do Sindicato dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga dos Portos do Estado de Pernambuco. Nela, Moacyr Cortes (“rodizista”) e José Maia Pacheco (“anti-rodizista”) disputavam a presidência da entidade. Não foi possível à pesquisa localizar o

¹³⁸ Resolução nº 40/60. *Diário de Pernambuco*, p. 20, 16 jul. 1961. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/11250. Acesso em: 26 set. 2020.

¹³⁹ Conferentes rodizistas, sob ameaça de morte, pedem garantias de vida à polícia. *Diário de Pernambuco*, p. 17, 18 fev. 1961. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/8419. Acesso em: 26 set. 2020.

registro da eleição, porém notícias posteriores à data do pleito, bem como as notas oficiais do PUA, trazem Moacyr Cortes como o presidente do Sindicato. Embora o rodízio não tenha sido implementado, finalmente os “rodizistas” assumiram o comando do sindicato.

2.4 A GREVE DOS PORTUÁRIOS E SERVENTUÁRIOS E A CONSTRUÇÃO DO PACTO

A questão salarial foi um problema permanente para o movimento sindical brasileiro do período nomeado pela historiografia como populista. Com os portuários e os servidores da APR não foi diferente. Talvez, nesse momento que escolhemos descrever com maior riqueza de detalhes, tenha sido pior do que era para as outras categorias de trabalhadores.

Foram essas duas categorias que, no início de 1959, cruzaram os braços no Porto do Recife por causa do baixo salário. Esses trabalhadores recebiam Cr\$ 2.700,00, valor bem abaixo do salário mínimo regional que estava em Cr\$ 4.500,00. No caso dos portuários ainda pesava a anulação dos termos de um convênio assinado recentemente entre o sindicato e a APR.

Um ano antes, o presidente do Sindicato dos Portuários já protestava contra os baixos salários através de memorial enviado à APR. O documento discriminava e defendia a revisão de uma série de taxas praticadas pela Administração. Em geral, o foco estava no acréscimo de renda para os ternos de trabalhadores mobilizados nos finais de semana ou feriados e no trabalho noturno ou extraordinário; na taxa de insalubridade referente a determinadas cargas; no limite de empilhamento manual ou dobra dos ternos, entre outros pontos ainda mais específicos. Esse debate coloca a oportunidade de jogar luz sobre uma diferença fundamental entre os portuários do Recife e, por exemplo, os do porto de Santos. Se em Santos os portuários são empregados da Companhia Docas, em Recife a categoria era formada por trabalhadores “avulsos” vinculados ao sindicato da categoria e que prestavam serviço para a APR, de acordo com convênios de trabalho assinados com a autarquia. Assim sendo, cabia ao sindicato indicar os trabalhadores para os “ternos” requisitados para o serviço que era pago pelos armadores à APR que, então, remunerava os trabalhadores.

Essa disputa sobre a remuneração do trabalho foi agravada com a decretação do salário mínimo, no final de 1958, e com cancelamento de um convênio assinado entre portuários e a APR para o pagamento do serviço de capatazia na taxa de nº 2 prevista na tabela de remuneração da mão de obra. Com isso, a longa negociação empreendida pelo sindicato, em defesa do aumento das tarifas e, conseqüentemente, dos salários, começou a enfrentar a impaciência da categoria.

Uma nova etapa da luta seria inaugurada com a assembleia geral da categoria, a ser realizada em 19 de março de 1959, no restaurante do SAPS. Nela, os trabalhadores tomaram três encaminhamentos: telegrafar ao presidente da República, apontando o dia 25 como prazo final para a autorização do aumento das tarifas “solicitado pelo governo do Estado”; telegrafar para outras entidades portuárias, solicitando apoio para que a solução não fosse a greve; e a convocação de uma nova assembleia para a data limite do prazo estabelecido. Na proclamação elaborada pelos trabalhadores, o presidente aparece como a “solução final” para o justo aumento para “os únicos servidores do Estado sem aumento”¹⁴⁰.

Ainda durante a preparação para a greve, portuários e serventuários tomaram uma medida pouco usual, talvez inédita no sindicalismo portuário local. Em assembleia convocada para a parte da manhã do dia 25, também no restaurante do SAPS, assinaram um Pacto de Unidade e Ação. Conforme o jornal *Folha do Povo*, de 29 de março de 1959, esse pacto colocava na mesma luta 4.000 trabalhadores da orla marítima recifense e aumentava a pressão sobre o governo.

Os termos do Pacto¹⁴¹ colocavam o embate empreendido como uma luta pela sobrevivência, passível de dificuldades e sacrifícios a serem enfrentados por todos “como ponto de honra”. A remuneração abaixo do salário mínimo (serventuários) e profissional (portuários) tiraria dos trabalhadores as condições para atender suas necessidades básicas de “alimentação, habitação, vestuário, higiene e transporte” e de seus familiares. Sendo assim, calar diante desse “processamento de morte lenta dos trabalhadores e de seus filhos”, sem nenhum tipo de reação, significaria “uma vergonha eterna e contrária às tradições de luta dos trabalhadores pernambucanos”.

¹⁴⁰ Portuários: aumento até o dia 25 ou greve nas Docas. *Diário de Pernambuco*, p. 03, 20 mar. 1959. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/55273. Acesso em: 26 set. 2020.

¹⁴¹ Portuário e servidores da A.P.R. uniram-se num pacto comum. *Folha do Povo*, 29 mar. 1959.

Diante desse quadro, surgiu o compromisso do pacto de não cessar a luta até que os direitos daqueles trabalhadores fossem alcançados. Primeiro, pela decretação das tarifas que, segundo eles, se destinariam às despesas com os servidores do Porto e que constariam de dois processos em poder da presidência e do DNPRC. Segundo, pela imediata revisão da rescisão do contrato entre portuários e APR sobre a taxa extra da movimentação de determinadas mercadorias. Para isso, as entidades montariam um comando de greve igualitário e com tomadas de decisão de comum acordo.

Na iminência da greve, o governador de Pernambuco, Cid Sampaio, enviou um telegrama ao presidente da República, cuja análise nos apresenta alguns indícios interessantes. O governador apelava ao Governo Federal para que este concedesse o reajuste das tarifas do porto do Recife como única medida capaz de acabar com a possibilidade de greve. Única medida, segundo ele, por ser a arrecadação da APR obtida através de tarifas fixas por tonelada independentemente do valor sempre crescente mercadorias; pela incapacidade do governo do estado em arcar com esse custo, por estar enfrentando déficit orçamentário herdado do governo passado e por serem as tarifas porto do Recife inferiores às do Rio de Janeiro, Santos e Salvador. Cid Sampaio cobra “equidade e apoio” do governo federal para que o estado possa solucionar seus problemas, evitando a greve.

Em editorial publicado após a decretação da greve¹⁴², o Diário de Pernambuco reforça o discurso do governador sob uma perspectiva própria. O enquadramento do jornal começa por destacar a importância regional do Porto do Recife como “principal base marítima, de escoamento e sobretudo de recebimento de mercadorias”. Pelo porto saem as exportações pernambucanas, mas, sobretudo, entram os produtos vindos do sul do país diante de “nossa produção cada vez mais escassa e desorganizada”. Nesse sentido, fechar o porto significava a possibilidade da falta de mantimentos, da chegada da fome e da “inquietação social atingindo quase toda a população”.

A responsabilidade por essa verdadeira hecatombe é do Governo Federal “quando torna unilaterais as suas próprias decisões salariais”. As decisões salariais

¹⁴² A greve dos portuários. *Diário de Pernambuco*, p. 04, 27 mar. 1959. 4 Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/55414. Acesso em: 26 set. 2020.

questionadas pelo jornal dizem respeito à decretação do salário mínimo que entrou em vigor no início de 1959. Diante da postura federal, demitindo uns e deixando outros no “ora-veja”, o jornal questiona qual a autoridade do governo para “impor as majorações salariais às empresas particulares”? No caso dos governos estaduais, sem “qualquer responsabilidade ou participação no processo inflacionário”, restava a possibilidade de falência dada a falta de condições para pagar os salários.

Para o jornal, é justa a busca por equidade deste “grupo de trabalhadores tão dedicado às suas tarefas, de cuja boa execução tanto dependem, no caso, a ordem e o desenvolvimento econômico do Estado”. Mesmo assim, trata-se de uma “manifestação” fruto da postura errada do Governo Federal diante do processo inflacionário.

Como já foi notado, mesmo diante do apelo, a autorização para o aumento não chegou e o pacto decretou a greve na assembleia da noite de 25 de março no restaurante do SAPS. Nesse primeiro momento, os grevistas fizeram duas opções organizativas: primeiro, instalaram o comando de greve, em sessão permanente, na sede da União dos Portuários do Brasil, situada na Rua Alfredo Lisboa, localizada na zona portuária. Em seguida, criaram uma série de comissões, compostas em média por quatro trabalhadores, responsáveis por garantir a adesão à greve por todo o porto. Todos os Armazéns (do 1 ao 17), as Inspetorias, o Parque de Material Pesado, a Casa da Guarda e as Oficinas amanheceram com a presença de piquetes que garantiram o forte impacto do primeiro dia de greve.

A primeira reação veio do Comandante Roberto Tostes. O delegado do Trabalho Marítimo não tardou a taxá-la como ilegal, por ser um movimento organizado por servidores públicos proibidos, por lei, de realizar greves. Diante disso, ele já teria acertado com o comandante do 3º Distrito Naval para que fuzileiros navais patrulhassem o porto, para garantir o acesso de todos aqueles que quisessem trabalhar. No caso do rebocador cedido pela Marinha e sob contrato privado, por exemplo, a tripulação seria substituída se aderissem ao movimento.

Em editorial, o jornal Diário de Pernambuco, diferente do delegado Tostes, caracteriza o movimento como justo, por reivindicar apenas equidade salarial diante da inflação. Esta situação, por sua vez, é elevada ao patamar de principal problema a ser enfrentado por todos, fossem eles trabalhadores, empresários e governos, em

prol do desenvolvimento. No caso da greve que se instalara no porto do Recife, o Governo Federal era o culpado ao definir unilateralmente a política salarial nacional. Sem que demonstrasse a mesma prática com seus próprios servidores, o Governo Federal impunha às empresas particulares e governos estaduais aumentos salariais acima da capacidade e sem ter em conta “o aumento vegetativo das receitas locais”. Isso num momento de escassez e desorganização produtiva acarretaria a greve que traria consigo a crise do abastecimento e, conseqüentemente, a fome e a “inquietude social”. Em resumo, a greve dos portuários era uma das respostas aos erros do Governo Federal diante da inflação.

O jornal do Partido Comunista de Pernambuco, Folha do Povo, compreende a greve através de outra chave interpretativa. Para eles, a justeza da greve estaria na luta contra a piora das condições de vida dos trabalhadores diante do aumento insuportável de seu custo: a carestia. A elevação do salário mínimo, bem como dos salários profissionais, que também estimulavam a qualificação técnica da mão de obra eram consideradas medidas positivas. A luta contra a carestia, todavia, era um problema eminentemente político. Dessa forma, sua solução passaria pela ampliação de mercados externos, sobretudo do campo socialista; controle sobre a evasão de divisas na forma de lucro dos trustes estrangeiros e reforma agrária para ampliar a produção de gêneros alimentícios.

Enquanto a legalidade da greve era disputada nas páginas dos jornais, o comando dessa paralisação buscava ampliar adesões e apoios ao movimento. A manifestação, que já começara contando com a adesão dos portuários dos portos de Cabedelo e Maceió, ganhou a adesão dos portuários de Natal. No plano estadual, chegavam declarações de solidariedade do Bancário do Norte e Nordeste e do Pacto de Unidade Intersindical dos Trabalhadores de Pernambuco. Na zona portuária de Recife, o mesmo movimento aconteceu e Estivadores, Arrumadores e Conferentes e Consertadores também hipotecaram solidariedade ao movimento paredista. Em comum, todos reafirmam a legalidade e justeza do movimento diante do salário abaixo do mínimo. Nesse momento, o movimento já assumira um caráter regional.

A greve transcorreu sem maiores registros pelos jornais. Canedo de Magalhães é enviado ao Recife como emissário do ministro da Viação Pública para

negociar com os grevistas. Sem uma proposta concreta por parte do Governo Federal, solicita o encerramento da greve para que a solução pudesse ser construída num clima de tranquilidade. O pedido foi negado pelos grevistas que, pressionados pela fome, apelavam para a greve como último recurso para garantir o cumprimento da lei federal do salário mínimo. Inócuos os apelos, coube ao Governo do Estado apresentar uma proposta para o término do movimento, propondo um subsídio à APR no valor de 15 milhões de cruzeiros, sendo 12 milhões da União e 3 milhões do Estado.

Após uma semana de greve, ampliada para os portos de Natal e Maceió, e com a possibilidade de atingir Cabedelo, o ministro da Viação sinalizava o atendimento dos pleitos grevistas. Para isso, os portuários deveriam voltar ao trabalho imediatamente, para que, 72 horas depois, os órgãos responsáveis pudessem encaminhar suas demandas. Embora significasse a vitória do movimento, a proposta do ministro foi recusada pelo comando de greve, sob a alegação da falta de cumprimento de promessas em outras ocasiões. Sendo assim, os grevistas exigiam um ato oficial do governo referente ao aumento salarial pleiteado.

O Diário de Pernambuco do dia seguinte¹⁴³ traz publicados os atos do Governo do Estado e da APR para atender os pleitos dos grevistas. Em um Decreto-Lei, o governador Cid Sampaio reajustou os salários dos portuários ao vinculá-los aos níveis existentes na “tabela Liberato”. Além disso, a APR emitiu três portarias onde aumentava o rendimento dos trabalhadores extranumerários diaristas e mensalistas, e as taxas de capatazia praticadas em Recife, desde que aprovado o pedido de aumento nas tarifas portuárias praticadas na cidade. O governo atendia as reivindicações dos grevistas sempre com o cuidado de vincular isso à participação do Governo Federal através do subsídio ou do aumento das tarifas.

O mesmo jornal destaca a “assembleia da vitória” realizada no restaurante do SAPS com a participação de “cerca de 5000 grevistas e de delegações dos portos de Natal e Maceió”. Os trabalhadores aprovaram ali a não dissolução do Comando de Greve até que fossem atendidas as reivindicações dos portuários de Natal, Maceió e Cabedelo. Apesar do gesto de solidariedade, a assembleia aceitou a

¹⁴³ Terminou a greve: Portuários voltam hoje ao trabalho. *Diário de Pernambuco*, p. 03, 02 abr. 1959. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/55513. Acesso em: 26 set. 2020.

proposta do governo e decretou o fim da greve que durara oito dias e paralisara todas as atividades no porto do Recife.

2.5 JUNTANDO AS EXPERIÊNCIAS

A recuperação da experiência¹⁴⁴ desses trabalhadores é a matéria-prima para nos aproximarmos dos agentes que criaram o PUA. Nesse sentido, vamos sistematizar algumas dimensões dessa experiência dispersas ao longo do capítulo.

A intervenção ministerial sofrida pelo sindicato dos estivadores em 55 demonstrou que essa medida drástica ainda fazia parte do repertório de conflito governamental para lidar com o movimento sindical. Pouco tempo depois, na disputa entre Conferentes e DTM, a performance mais “tradicional” foi modificada. A intervenção ocorreu por decisão judicial, após uma auditoria solicitada por um grupo de trabalhadores buscando comprovar o desvio de recursos do sindicato. Ao invés de um interventor externo à classe, foi formada uma junta governativa composta por trabalhadores associados ao sindicato. No caso do Sindicato dos Arrumadores, a derrota acarretou a assinatura de um convênio restritivo com a APR.

Com os exemplos citados acima, esperamos demonstrar que as performances utilizadas pelos agentes (trabalhadores, empresários ou governo) variaram de acordo com o momento ou com o *par* em disputa. Os trabalhadores buscaram formas diferentes formas de reivindicar e enfrentaram diferentes reações condicionadas pela “conjuntura” e, também, pela capacidade de organização dos próprios trabalhadores. Em nossa opinião, essa maior propensão do regime à repressão direta ou indireta explica, em parte, a canalização das demandas dos trabalhadores para os canais oferecidos pelo Estado como, por exemplo, o CDTM.

A dinâmica das greves também demonstrou o equívoco em observarmos os diferentes agentes de forma blocada e com fronteiras claras entre eles. As relações humanas são bem mais complexas do que isso. Quem num momento era adversário (estivadores X DTM), no outro pode ser seu principal aliado (arrumadores + DTM). No interior da classe trabalhadora, os interesses podem ser diversos e, em alguns

¹⁴⁴ A opção pelo termo experiência no singular se justifica pela perspectiva de totalidade que orientou essa pesquisa. Mesmo as greves tendo sido realizadas pelas categorias “individualmente”, sua repercussão e impacto atingiu toda a faixa portuária. Por exemplo, a intervenção em um sindicato era partilhada por todos, pelo menos, em tom de ameaça. Embora em graus diferentes, esses trabalhadores viveram, pensaram e sentiram os sucessos e fracassos do período.

casos, contraditórios (arrumadores X portuários). Em determinados momentos, as contradições da história real são tão complexas que qualquer tentativa prévia de generalização está fadada ao fracasso (Diário de Pernambuco + Cid Sampaio + portuários X Gov. Federal). O porto era a arena de vários interesses.

Por fim, a greve realizada pelo pacto de unidade de portuários e serventuários foi um importante marco dentro do sindicalismo do porto do Recife nos termos deste estudo. Longe da armadilha de identificar nela a origem do futuro PUA, sua relevância reside no reforço de uma dimensão modular de algo já presente no repertório sindical brasileiro. Mesmo que a conjunção de interesses entre o Governo do Estado e os trabalhadores, expressa no enquadramento dado pela imprensa, possa ter contribuído para a vitória do movimento, essa conquista continua sendo do Pacto de Unidade. Sendo assim, não seria estranho uma lembrança positiva e recente, depois de tantas derrotas enfrentadas por cada categoria isoladamente, colocar essa performance como algo utilizável.

3 O PACTO DE UNIDADE E AÇÃO DA ORLA MARÍTIMA RECIFENSE

Os anos iniciais da década de 60 sopraram novos ares na sociedade brasileira como um todo. A Guerra Fria, principal consequência de um mundo dividido entre Estados Unidos e União Soviética – as duas superpotências oriundas da Segunda Grande Guerra – dividia a luta política em dois campos. Crescia, no Brasil o anticomunismo.

Depois de anos de industrialização e crescimento econômico embalados na máxima dos “50 anos em 5”, o governo de Juscelino Kubitschek terminava com uma crise inflacionária e sério desequilíbrio na balança de pagamentos. Nas eleições de outubro de 1960, o candidato de oposição Jânio Quadros era eleito presidente e o trabalhista João Goulart, vice¹⁴⁵. Tendo como principal símbolo a vassoura que “varreria a corrupção”, Jânio venceu a disputa com a promessa de combater não só a corrupção, como também a inflação, que corroía as condições de vida da população em geral e do trabalhador em particular. Concorrendo por uma legenda menor, o Partido Trabalhista Nacional (PTN), mas contando com o apoio da máquina partidária da União Democrática Nacional (UDN), o ex-governador de São Paulo conquistaria 48% dos votos (5.636.623 milhões), vencendo o general Teixeira Lott, candidato do PSD que obteve 32,94% (3.846.825 milhões) e Adhemar de Barros, ex-prefeito de São Paulo e candidato pelo Partido Social Progressista (PSP), com 18,79% (2.195.709 milhões)¹⁴⁶.

Empossado, Jânio constituiu um ministério conservador e implementou uma série de medidas, algumas delas incomuns para um presidente da República como a proibição da rinha de galo, do uso de lança perfume nos bailes de carnaval e do uso de biquínis em concurso de miss. Apesar do pouco tempo, seu governo também buscou implementar uma agenda pautada pela Política Externa Independente (PEI)

¹⁴⁵ Embora tenham concorrido em chapas diferentes, no sistema eleitoral brasileiro da época votava-se separadamente para presidente e vice-presidente sendo possível eleger o presidente de uma chapa e o vice de outra. Essa peculiaridade brasileira possibilitou em alguns lugares a campanha “Jan-Jan”.

¹⁴⁶ <https://seculoxx.ibge.gov.br/populacionais-sociais-politicas-e-culturais/busca-por-temas/representacao-politica.html> consultado em 14/07/2020

e por um programa de estabilização econômica através do enxugamento dos gastos públicos e da liberalização cambial expresso na instrução 204 da SUMOC¹⁴⁷.

A PEI teve como diretriz “favorecer a independência política do Brasil e o desenvolvimento nacional”¹⁴⁸, cabendo à diplomacia brasileira estabelecer relações úteis com diferentes países, independentemente de suas orientações ideológicas. Partindo dessa premissa, Quadros defendeu a autodeterminação dos povos e condenou a ação americana no episódio da Baía dos Porcos; condecorou Che Guevara, Ministro da Economia de Cuba, com a Ordem do Cruzeiro do Sul¹⁴⁹; buscou reatar relações com a URSS; e enviou seu vice numa visita à China comunista. Isso tudo, apesar da contrariedade, por exemplo, de sua principal aliada na corrida eleitoral, a UDN. Sobre isso, comenta Tânia Manzur:

O desenvolvimento, apogeu e declínio das ideias singularizadas e postas em prática pelos líderes da PEI se deram, portanto, no âmbito de um contexto à primeira vista desfavorável ou, no mínimo, pouco condizente com qualquer proposta independentista: havia essencialmente dois blocos no poder e o mundo era convidado a escolher um dos extremos.¹⁵⁰

A política econômica implementada por Jânio também encontrou resistências em diversos setores da sociedade, incluindo os trabalhadores. Substituir, portanto, os leilões de câmbio controlados e subsidiados pelo governo pela livre negociação no mercado foi sua medida de maior impacto sobre a vida do trabalhador. Até aquele momento, o Tesouro Nacional subsidiava as operações de compra e venda de moeda, como por exemplo, o dólar. Com isso, o governo financiava importadores e exportadores, além de influenciar significativamente a política de preços praticada

¹⁴⁷ A Superintendência da Moeda e do Crédito – SUMOC - foi um órgão criado para o controle e a fiscalização da política monetária e cambial brasileira. Foi extinta em 31 de março de 1965 após a criação do Banco Central brasileiro. BRASIL. **Decreto-Lei nº 7.293**, de 2 de fevereiro de 1945. Cria a Superintendência da Moeda e do Crédito, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Rio de Janeiro, 3 fev. 1945. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-7293-2-fevereiro-1945-416335-publicacaooriginal-1-pe.html#:~:text=DECRETA%3A,a%20organiza%C3%A7%C3%A3o%20do%20Banco%20Central>. Acesso em: 06 set. 2020.

¹⁴⁸ MANZUR, T. M. P. G. A política externa independente (PEI): antecedentes, apogeu e declínio. *Lua Nova*. Revista de Cultura e Política, São Paulo, v. 93, p. 169-199, 2014, p. 183.

¹⁴⁹ Realizada através de decreto presidencial, a comenda é a mais alta condecoração concedida pelo governo brasileiro a cidadãos estrangeiros.

¹⁵⁰ MANZUR, *op. cit.*, p. 171

pelo mercado. A importação de fertilizantes para a produção agrícola nacional, com impacto direto sobre a vida do trabalhador, era um desses setores.

O fim dos leilões e, conseqüentemente, da influência governamental sobre os preços, teve como impacto imediato o aumento de custos – no tocante aos insumos importados – e produtos. Os trabalhadores sofriam cada vez mais com a carestia e os sindicatos, por sua vez, eram impelidos de aumentar a pressão por reajustes imediatos de salários. Apesar disso, essas reivindicações não foram alcançadas durante o governo Quadros¹⁵¹. Para Loureiro,

Apesar de o número de greves ter crescido a partir de maio de 1961, e de a maior parte dos movimentos paredistas ter apresentado questões de reajuste salarial como motivação principal, o nível de paralisações manteve-se relativamente baixo para o período.¹⁵²

Crise inflacionária com elevação do custo de vida dos trabalhadores e polarização política foram características que extrapolaram o curto governo de Jânio que, acusando a existência de “forças terríveis”, renunciou após sete meses em 21 de agosto de 1961. O inesperado ato do presidente abriu uma crise política envolvendo a posse de seu vice trabalhista que estava em visita oficial à China. Forças Armadas, Congresso Nacional e Governadores se dividiram entre o respeito à Constituição com a posse do vice e a construção de outras soluções diante do veto da cúpula militar à entrega da presidência a um político excessivamente próximo do sindicalismo e da esquerda.

Para entender o ato da cúpula militar, partimos da afirmação de FILHO de que “as Forças Armadas constituíram parte integrante e indissociável do poder político desde 1930 e, principalmente, depois de 1937”¹⁵³. Com a eleição de Jânio, o “campo militar conservador”, caracterizado pelo anticomunismo e pelo antinacionalismo, foi reforçado e posto em posições importantes da estrutura do Estado. A renúncia e, conseqüentemente, a possibilidade de posse do principal herdeiro do Getulismo, profundamente ligado ao movimento sindical, fez com que esse campo tentasse

¹⁵¹ Sobre o debate da política econômica do período Cf. LOUREIRO, Felipe. *Empresários, trabalhadores e grupos de interesse: a política econômica nos governos Jânio Quadros e João Goulart, 1961-1964*. 2012. 644 f. Tese (Doutorado em História)–Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2012.

¹⁵² *Ibid.*, p. 120.

¹⁵³ FILHO, João Roberto Martins. Forças Armadas e política, 1945-1964: a ante-sala do golpe. In: DELGADO, Lucília de Almeida Ferreira; FERREIRA, Jorge (Orgs.). *O Brasil Republicano: o tempo da experiência democrática*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016, v.3, p.121.

assaltar o poder. A falta de união entre um grupo “mais militante e ativo da oficialidade” e outro com mais ação nos bastidores da política explica, em parte, a nova derrota sofrida. “As condições objetivas impediram uma maior união e eficácia do campo”.¹⁵⁴

A resposta dos setores nacionalistas, civis e militares, também foi fundamental para a derrota dos intentos golpistas. A partir do Palácio Piratini, sede do governo do Rio Grande do Sul, Leonel Brizola, governador gaúcho e cunhado de João Goulart, organizou a campanha da legalidade e liderou o movimento em defesa da Constituição e pela posse imediata do vice-presidente eleito.

Uma das mais importantes medidas da campanha foi a criação da “cadeia da legalidade”. Após confiscar os equipamentos da rádio Guaíba, instalá-los no interior no palácio Piratini e colocar a Brigada Militar para vigiar os transmissores, Brizola e diversas outras organizações e entidades começaram a veicular declarações de resistência e denúncia à tentativa de golpe em curso. Essas mensagens repercutiram através de uma rede formada por mais de uma centena de rádios dentro e fora do país. Somada a isso, estava a articulação realizada com as forças militares sediadas no Rio Grande do Sul e alguns de seus comandantes, defensores da constituição. As forças do governo gaúcho, acompanhadas por manifestações de rua e o 3º Exército, tornaram-se o centro da resistência e conquistaram apoios conforme o movimento se desenvolveu¹⁵⁵.

O equilíbrio de forças entre os golpistas e a resistência colocou o país à beira de uma guerra civil e acarretou o acordo de mudança do regime político brasileiro para o parlamentarismo. A Emenda Constitucional nº 4, de 2 de setembro de 1961, responsável por implementar o novo regime, também previa a realização de um plebiscito nove meses antes do término do mandato presidencial¹⁵⁶. Sua

¹⁵⁴ Sobre as divisões no interior da Forças Armadas que contribuíram para o fracasso das tentativas de golpe anteriores a 1964 Cf. *ibid.*, p. 97-126.

¹⁵⁵ FERREIRA, Jorge. Crises na República: 1954, 1955 e 1961. In: DELGADO, Lucília de Almeida Ferreira; FERREIRA, Jorge (Orgs.). *O Brasil Republicano: o tempo da experiência democrática*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016, v.3, p. 301-342.

¹⁵⁶ BRASIL. **Emenda Constitucional nº 4**, de 2 de setembro de 1961. Institui o sistema parlamentar de governo. Diário Oficial da União, Rio de Janeiro, 02 set. 1961. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/emecon/1960-1969/emendaconstitucional-4-2-setembro-1961-349692-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acessado em: 16 jul. 2020.

antecipação acabou se tornando o principal ponto de pressão para os defensores do retorno do presidencialismo.

Em 8 de setembro de 1961, João Goulart tomaria posse como presidente e indicaria Tancredo Neves, deputado federal pelo PSD mineiro, para Primeiro Ministro. Começava, então, a campanha pelo fim do parlamentarismo.

A campanha encabeçada por Jango se deu em várias frentes, tanto civis, como militares. A articulação envolveu governadores de estado de diferentes partidos ou ideologias políticas; oficiais nacionalistas das Três Armas; setores da Igreja Católica; e o movimento sindical, fazendo com que interesses díspares pudessem convergir em uma frente política ampla pelo retorno ao presidencialismo¹⁵⁷. Dentre as várias ações empreendidas, o movimento sindical realizou duas “greves da legalidade”, uma em 5 de julho e a outra, em 15 de setembro de 1962. De caráter nacional e com o comando de greve instalado no Rio de Janeiro¹⁵⁸, foram demonstrações claras de força, organização e unidade.

Embora a paralização nacional tenha se dado de forma diferente em cada estado e entre uma greve e outra, em ambas as ocasiões, os trabalhadores da orla marítima recifense cruzaram os braços na sua totalidade. O mesmo não se repetiu com as demais categorias na primeira greve. A segunda a paralisação total, por sua vez, ficou restrita aos bancários, ferroviários e trabalhadores da orla. A paralisação parcial dos demais setores reforçou a capacidade de mobilização dos sindicatos congregados no PUA e o comprometimento deste com as movimentações nacionais de suas respectivas categorias e dos trabalhadores em geral.¹⁵⁹

A operação política representada pela campanha conferiu ao retorno do regime presidencialista 9.457.488 milhões de votos contra 2.073.582 milhões pela manutenção do parlamentarismo, isso num eleitorado de 18.565.277 milhões de

¹⁵⁷ Sobre as movimentações realizadas por diferentes forças políticas com o objetivo de restituir o presidencialismo Cf. MELO, Demian Bezerra de. *O plebiscito de 1963: inflexão de forças na crise orgânica dos anos sessenta*. 2009. 227 f. Dissertação (Mestrado em História)–Departamento de História, Instituto de Ciência Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2009.

¹⁵⁸ A transformação do Comando Geral de Greve no Comando Geral dos Trabalhadores – CGT –, durante o IV Congresso Nacional Sindical do Trabalhadores realizado em agosto de 1962, foi um importante legado da campanha pelo plebiscito para o movimento sindical brasileiro.

¹⁵⁹ O jornal Última Hora/NE noticiou a realização das greves em Recife em 05/07 e 15 set. 1962, registrando a paralização dos trabalhadores da orla.

brasileiros¹⁶⁰. Com a vitória de João Belchior Marques Goulart, em 22 de janeiro de 1963, o país retornava formalmente ao regime presidencial.

Prometendo às esquerdas as reformas de base, à burguesia a “ordem e a tranquilidade”, ao povo o “fim da crise social” e aos cristãos um “governo cristão” Goulart conquistou algo similar ao que seria sua própria e “verdadeira” eleição presidencial.¹⁶¹

Com a liquidação do parlamentarismo, cessavam também as condições necessárias para a aglutinação de interesses tão diversos, alguns, inclusive, antagônicos. Enquanto o governo concentrava suas energias na disputa do plesbicito, a crise econômica piorava.

No final de 1962, a inflação já estava saindo do controle, dando origem a uma perigosa espiral preços-salários. Ao mesmo tempo, assistia-se a uma intensificação dos desequilíbrios financeiros do setor público. Esse quadro completava-se com o reaparecimento de déficit no balanço de pagamentos e com a perspectiva de vultuosos compromissos externos para 1963.¹⁶²

A solução apresentada pelo governo foi o Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social (1962 – 1965). Formulado por Celso Furtado, o plano consistia, em linhas gerais, no combate à queda acentuada do crescimento econômico e a elevação dos índices de inflação através do refinanciamento da dívida externa, para manter a capacidade de importação do país, e da contenção dos gastos públicos correntes, para aumentar a capacidade fiscal do Estado. Os investimentos públicos, fundamentais para o crescimento, deveriam ser financiados através da criação de novos impostos para os setores mais ricos da sociedade.

O plano não funcionou e acabou abandonado por Goulart ainda no primeiro semestre de 1963. Como consequência, agravaram-se a crise econômica e o conflito entre empresários e trabalhadores. Pressionados pela elevação dos custos de vida e mais organizados desde a campanha pela legalidade, os sindicatos ampliaram o número de greves¹⁶³. O acirramento da luta de classes colocou em

¹⁶⁰ MELO, *op. cit.*, p. 103

¹⁶¹ *Ibid.*, p. 209.

¹⁶² LOUREIRO, *op. cit.*, p. 318.

¹⁶³ Sobre a elevação das greves e paralisações em Pernambuco Cf. ABREU E LIMA, Maria do Socorro de. Um ano memorável de lutas e conquistas: trabalhadores urbanos de Pernambuco em 1963. Cadernos de História, Recife, v. 10, n. 10, p. 16-32, 2014.

xeque a política de conciliação buscada por Goulart que voltou a se aproximar do movimento sindical no início de 1964¹⁶⁴.

No dia seguinte às eleições da CNTI, o presidente anunciou a concessão de 100% de aumento no salário mínimo, tal com havia sido proposto pelo CGT. No dia 18 de janeiro, após dois anos de indefinição, o presidente finalmente decretou a regulamentação da lei de remessa de lucros, para desgosto dos empresários estrangeiros. No início de fevereiro, o governo confirmou a realização de “comícios” pela implementação das reformas de base, bem como o desejo de decretar a desapropriação de terras adjacentes às ferrovias e obras públicas federais para acelerar a reforma agrária¹⁶⁵.

Em Pernambuco, temos o governo de Cid Sampaio. Usineiro, ex-presidente do Centro de Indústrias de Pernambuco e da Cooperativa dos Usineiros de Pernambuco e filiado à UDN, encabeçou a chapa do movimento “Oposições Unidas”, que aglutinava amplos setores sociais, incluindo o Partido Comunista. Sendo eleito com 59,37% dos votos contra 40,63% de Jarbas Maranhão do PSD, também teve como vice Pelópidas Silveira, prefeito da capital pernambucana eleito pela Frente do Recife e filiado ao Partido Socialista Brasileiro (PSB).

Em seu governo, foram implementadas medidas de fomento à industrialização do estado como a criação da Companhia Pernambucana de Borracha Sintética (COPERBO), do Banco de Desenvolvimento do Estado de Pernambuco (BANDEPE) e da Companhia de Industrialização de Leite de Pernambuco (CILPE). O Engenho Galileia, foco constante de tensão entre os latifundiários e as Ligas Camponesas, foi desapropriado e, em seu lugar, foi criada uma assessoria sindical, ocupada pelo indicado da Frente do Recife, com o objetivo de mediar conflitos entre empresários e trabalhadores, aproximando o movimento trabalhista do Palácio. Esta assessoria apoiou a candidatura de Miguel Arraes, Secretário de Fazenda Estadual, eleito prefeito do Recife. Em seus primeiros anos de governo, enquanto a UDN lutava para substituir a máquina eleitoral do PSD no interior de Pernambuco, Cid Sampaio procurava manter a aliança com a esquerda nacionalista.

¹⁶⁴ LOUREIRO identifica a reeleição da chapa trabalhista-comunista para o comando da CNTI (Confederação Nacional dos Trabalhadores na Indústria) contra uma chapa montada pelo assessor direto da presidência Gilberto Crockat Sá como o marco inicial da “fase de maior esquerdização” do governo.

¹⁶⁵ LOUREIRO, *op. cit.*, p. 384-385.

Com as eleições presidenciais de 1960 e o aumento da polarização política, ocorreu um realinhamento das forças políticas no estado. A disputa entre Jânio Quadros e o General Teixeira Lott colocou em lados opostos os dois blocos políticos que conformaram as “Oposições Unidas”: o governador da UDN e a Frente do Recife. A vitória eleitoral de Quadros, inclusive na capital, deu a Cid Sampaio a convicção necessária para começar seu afastamento da esquerda. Fruto disso, a “polícia de Cid Sampaio” aumentou a repressão às greves e manifestações. Outra consequência desse rompimento foi o lançamento da candidatura de Arraes a governador de Pernambuco contra o candidato apoiado por Cid Sampaio.

Miguel Arraes de Alencar se elegeu governador com 264.499 mil votos (47,92%) batendo a João Cleofas da UDN, candidato do governador Cid Sampaio, com 251.146 mil votos (45,50%) e Armando Monteiro Filho do Partido Republicano Trabalhista (PRT) com 36.340 mil votos (6,58%). Impulsionado pela avaliação positiva da gestão da Prefeitura do Recife e apoiado por dissidentes da oligarquia insatisfeitos com o tratamento recebido do governador – o vice Paulo Guerra era membro do PSD – a candidatura conseguiu construir uma grande vantagem a partir da Região Metropolitana e Zona da Mata, capaz de contrapor a vantagem da UDN no Agreste e no Sertão. Com isso, os setores nacionalistas e democráticos nucleados pela Frente do Recife davam uma importante demonstração de força.

Empossado no final de janeiro de 1963, o período de quatorze meses de governo (janeiro de 63 a março de 64) teve como característica uma maior liberdade política e conquistas sociais para os trabalhadores urbanos e rurais. Contando com o apoio destes, o governo de Arraes buscou implementar melhorias, como por exemplo, a garantia do salário mínimo para o trabalhador rural. As estruturas criadas em governos anteriores foram reorientadas, passando a reforçar a percepção de um governo comprometido com a liberdade democrática e benefícios para a classe trabalhadora¹⁶⁶.

Esse processo enfrentou a oposição sistemática da oligarquia local e seus órgãos. Por outro lado, setores populares, ao não encontrarem solução para suas

¹⁶⁶ Sobre o papel desempenhado pela Secretaria de Segurança Pública e pela Secretaria Assistente Cf. BARROS, Júlio César Pessoa de. Conflitos e negociações no campo durante o primeiro governo de Miguel Arraes em Pernambuco (1963-1964). 2013. 240 f. Dissertação (Mestrado em História)- Programa de pós-graduação em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013.

demandas, também buscaram caminhos próprios se distanciando do governo e, como aqueles ligados às correntes trotskistas, passando a criticá-lo. A imagem construída pela imprensa era a de constante tumulto e agitação fruto do descontrole por parte do governo.

A escalada da crise econômica e da instabilidade política ao longo dos primeiros anos da década de 1960 incentivou os setores conservadores, civis e militares, a conspirarem pelo golpe empresarial-militar que depôs o governo de João Goulart e, em Pernambuco, o de Miguel Arraes. É nesse contexto que se insere a criação do PUA recifense enquanto uma resposta do movimento sindical local à luta política em curso, rompendo os limites do sindicalismo oficial ao buscar por instrumentos de luta mais afeitos ao momento.

Nesse sentido, busquemos entender o surgimento do Pacto de Ação e Unidade dos Trabalhadores da Orla Marítima do Recife, seu papel, composição, pautas e formas de luta enquanto contribuição à história da classe operária pernambucana.

3.1 POR QUE O PUA?

A primeira manifestação oficial do PUA localizada pela pesquisa, data de 05 de junho de 1962¹⁶⁷. Nela, o conjunto das categorias de trabalhadores atuantes no Porto do Recife expressava sua solidariedade ao Sindicato dos Arrumadores e sua luta pela regulamentação da profissão¹⁶⁸. Aproveitava para esclarecer, ao público em geral e às autoridades em particular, o motivo para tal. Falava do peso e importância destes trabalhadores para a geração de riqueza e instava o Estado a cumprir sua obrigação e evitar o extermínio desse setor fundamental para a economia local. Por fim, hipotecava sua solidariedade e comunicava que também paralisaria suas atividades pelo tempo que durasse a disputa.

¹⁶⁷ Nota conjunta dos representantes dos trabalhadores da orla marítima do estado de Pernambuco. *Diário de Pernambuco*, p. 14, 05 jun. 1962. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/16806. Acesso em: 26 set. 2020.

¹⁶⁸ Seguindo a orientação da Federação dos Arrumadores, o órgão local paralisaria o serviço por 24 horas como advertência por causa da proposta de regulamentação da profissão em discussão no congresso nacional.

Publicada no dia seguinte¹⁶⁹, outra nota oficial de mesmo tema complementa e amplia as questões já presentes na anterior. Tendo como alvo os trabalhadores, o povo e as autoridades, o PUA esclarecia que a solidariedade era uma imposição não apenas do pacto que os congregava, como também da dependência entre os serviços por eles executados. Dito isso, estivadores, portuários, conferentes e marítimos colocavam suas próprias reivindicações que, somadas àquelas dos arrumadores, constituíam a pauta de luta da orla marítima recifense.

A nota prossegue destacando que a pressão exercida pela carestia sobre as condições de vida dos trabalhadores e a intransigência patronal diante das dificuldades tornava a greve necessária. Cientes dos custos de tal iniciativa, os trabalhadores denunciavam a constante ameaça à democracia e à autonomia sindical que as forças reacionárias colocavam como resposta às reivindicações econômicas deles. Consequentemente, cobravam do presidente da República a montagem de um gabinete nacionalista e democrático.

Embora as primeiras notas oficiais identificadas sejam de meados de 1962, diferentes notícias remetem o começo de sua atuação ao início dos anos 60 e ensejam o ponto de partida para nossa discussão sobre o PUA da orla marítima de Recife. Nossa questão não passa pela procura de um ilusório marco inicial. Quando o PUA começou não é a pergunta correta. Nos interessa muito mais saber os motivos, processos e possibilidades que levaram os trabalhadores a se organizar de forma horizontal e naquele determinado momento. Por que o PUA? Eis a questão.

Partimos de duas grandes hipóteses. A primeira coloca a constituição do PUA como consequência de um movimento nacional iniciado no eixo Rio-São Paulo. Em junho de 1961, o jornal *Última Hora* noticiava como uma das resoluções do recém-encerrado congresso dos portuários a criação de um pacto de unidade com os estivadores¹⁷⁰. Em outubro, o mesmo jornal entrevistou o presidente da Federação Nacional dos Estivadores, Oswaldo Pacheco, que colocava como uma das lutas da

¹⁶⁹ APR perdeu seis milhões com a greve na orla marítima. *Diário de Pernambuco*, p. 05, 06 jun. 1962. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/16815. Acesso em: 26 set. 2020.

¹⁷⁰ Ronda Sindical. *Última Hora (RJ)*, p. 22, 24 jun. 1961. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/386030/69723>. Acesso em: 26 set. 2020.

categoria o “fortalecimento da unidade dos estivadores com todos os trabalhadores, principalmente o pacto de unidade com os portuários, marítimos e ferroviários”¹⁷¹.

A tentativa de articulação horizontal de diferentes categorias de trabalhadores não foi exclusividade de estivadores e portuários. Movimentos contemporâneos aos da orla marítima também empreenderam esforços na mesma direção. O mesmo jornal, *Última Hora* (RJ), relata inúmeras iniciativas ao longo dos primeiros anos da década de 60. Estudantes do Colégio Pedro II e estudantes normalistas¹⁷², carris urbanos e rodoviários¹⁷³, gráficos e jornalistas, entre outros, demonstraram a generalização desta forma de organização.

Pouco menos de uma década antes, os trabalhadores do estado de São Paulo tentavam, de forma mais ampla, a mesma articulação horizontal. O Pacto de Unidade Intersindical (PUI), criado em 1954, perdurou sem reconhecimento oficial até sua dissolução, em 1958. Atuando nesse mesmo período, temos também a Central dos Trabalhadores do Brasil, fundada em 1946. Em resumo, a tentativa de organização dos trabalhadores, para além do formato verticalizado previsto pela CLT, possui longas raízes no movimento operário brasileiro.

A partir dessas experiências, caberia às diferentes federações nacionais de trabalhadores o papel de disseminação e popularização dessas opções na rede do movimento sindical brasileiro. Suas diretorias, compostas por presidentes de importantes sindicatos de base, reforçavam sua capilaridade e representatividade. Diferentes jornais nos dão mostras da presença e importância dessas entidades enquanto espaços de articulação dos sindicatos em nível nacional. Relatos dessa relação entre base e cúpula do movimento são comuns. Dirigentes de base participavam constantemente de fóruns nacionais, assim como dirigentes nacionais frequentavam as assembleias locais de suas respectivas categorias. Exemplo disso,

¹⁷¹ O líder do dia. *Última Hora* (RJ), p. 12, 18 out. 1961. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/386030/71307>. Acesso em: 26 set. 2020.

¹⁷² Pedro II e Normalistas farão pacto de unidade (hoje) na Praça da República. *Última Hora* (RJ), p. 7, 12 abr. 1960. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/386030/59994>. Acesso em: 26 set. 2020.

¹⁷³ Onda de greve varre o estado: frente-única operária. *Última Hora* (RJ), p. 19, 13 mai. 1961. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/386030/74120>. Acesso em: 26 set. 2020.

o estivador do porto de Santos Oswaldo Pacheco, presidente da Federação dos Estivadores, teve diversos encontros com dirigentes sindicais do porto de Recife.

Em síntese, a rede nacional do movimento sindical montada nos marcos da CLT seria a responsável por generalizar práticas e organizações a partir da experiência dos trabalhadores do eixo Rio-São Paulo.

Nossa segunda hipótese é, portanto, um contraponto a essa perspectiva “sudeste-centrista” e aborda o PUA enquanto uma construção eminentemente local do operariado pernambucano. Após um longo período de ascensos e descensos, o PUA seria a expressão objetiva e autônoma do acúmulo da luta da classe operária local.

Temos significativas iniciativas de organizações horizontais ao longo da década de 50, como por exemplo, o Conselho Consultivo dos Trabalhadores de Pernambuco (CCTP). Em 1955, este órgão era dirigido por Wilson Leal, presidente do Sindicato dos Têxteis, sendo formado por cerca de 50 sindicatos, incluindo os da orla marítima, e buscava desempenhar o papel de articulador dessas diferentes categorias em prol de pautas em comum. Um ano antes, nas eleições gerais de 1954, o CCTP atuou fortemente para a eleição de candidatos por eles escolhidos. O apoio consistia na realização de inúmeros comícios em diferentes bairros da capital pernambucana¹⁷⁴, bem como na divulgação de manifestos através de panfletos ou publicação nos diferentes jornais da época.

Um desses manifestos, publicado no jornal Folha da Manhã, declarava o apoio da entidade à candidatura do cientista Josué de Castro. Diz o texto:

O Conselho Consultivo dos Trabalhadores de Pernambuco, órgão constituído por quatro federações e quarenta e sete Sindicatos de trabalhadores do Estado, vem de público declarar que em Assembleia Geral decidiu por unanimidade apresentar o nome do Professor Josué de Castro como seu candidato a Deputado Federal. Escolhendo o nome deste eminente cientista e grande administrador para recomendar ao sufrágio dos trabalhadores de Pernambuco, este Conselho está certo de que indica um candidato que corresponde às aspirações das classes trabalhadoras e que representa uma garantia do cumprimento de suas justas reivindicações¹⁷⁵.

¹⁷⁴ Em Marcha. *Diário de Pernambuco*, p. 03, 03 set. 1954. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/23073. Acesso em: 26 set. 2020.

¹⁷⁵ AMORIM, Helder Remigio de. *“Um pequeno pedaço do incomensurável”*: a trajetória intelectual e política de Josué de Castro. 2016. 256 f. Tese (Doutorado em História)-Programa de pós-graduação em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016, p. 175.

Em 1958, o movimento sindical pernambucano se dividiu e acabou por realizar dois congressos de trabalhadores no segundo semestre: o 1º Congresso de Trabalhadores de Pernambuco e o I Congresso de Trabalhadores Independentes. No bojo do processo de construção dos congressos e da aplicação de suas resoluções, o Conselho Consultivo, não sem polêmicas, foi dissolvido e, em seu lugar, tínhamos o Pacto Intersindical.

Nesse ponto, é necessária uma pequena digressão para realçarmos a posição do PCB pernambucano em prol da organização mais horizontal da classe operária. Em abril de 1957, o órgão de imprensa do partido, Folha do Povo, dedicou uma série de notícias e reportagens para denunciar a intervenção policial na entidade. Na fala dos comunistas, tratava-se de um plano do governo Cordeiro de Farias constituir uma base no seio dos trabalhadores através da intervenção no CCTP, em prol da eleição de uma diretoria alinhada com os interesses do Palácio do Campo das Princesas. A denúncia tinha por base a prisão de dirigentes sindicais feita pela polícia no período em que a entidade abria a eleição de sua nova diretoria, prática já realizada em 1954, depois que uma assembleia geral decidiu que a entidade participaria ativamente da campanha eleitoral.

Decorrente disso, a entidade se fragilizou e a diretoria, comandada pelo petebista Wilson Leal, passou a ser questionada pelos comunistas. O importante a retermos sobre essa disputa é a postura do PCB enquanto a principal força política no seio do movimento operário, em defesa da existência do CCTP, mesmo com uma “diretoria de inspiração nitidamente policial”. A posição dos comunistas era uma reação à Delegacia Regional do Trabalho que cogitara a dissolução da entidade como solução para a divisão do movimento sindical local desde o último processo de eleição da diretoria.

Apesar da existência de alguns “inimigos dos trabalhadores” capazes de prejudicar “a ação justa e unitária do Conselho”, dizem os comunistas:

Neste 1º de maio – data internacional dos trabalhadores – pensamos que os sindicatos que participam do CCTP, tanto os que se mantêm afastados como aqueles que, por este ou aquele motivo, se achem solidários com a atual diretoria, devem rever suas posições e buscar um caminho de unificação e defesa do Conselho Consultivo, não permitindo que os maus governantes que vêm nas instituições do proletariado apenas um veículo para suas trincas e politiquices, transformam essas diferenças em motivo

para divisão da classe operária, em benefício dos que desejam cada vez mais dividida para melhor dominá-la¹⁷⁶

Voltando ao curso dos acontecimentos, tivemos o surgimento do Pacto Intersindical, inicialmente como uma proposta do líder bancário Gilberto Azevedo para uma melhor articulação na construção do 1º Congresso dos Trabalhadores. A criação do pacto acabou sendo uma das resoluções do próprio congresso, realizado no segundo semestre de 1958. Durante sua existência, a organização cresceu em representatividade, englobando cerca de uma centena de entidades entre sindicatos, federações e associações profissionais. Viu, também, a desmoralização do Conselho Consultivo após seu presidente, Wilson Leal, admitir o recebimento de dinheiro em troca de apoio político ao candidato governista¹⁷⁷.

Em maio de 1960, a executiva do Pacto se reuniu para extinguir a intersindical e substituí-la pelo Conselho Sindical dos Trabalhadores (CONSINTRA). Essa fora a decisão tomada pelos “400 delegados, representantes de 56 sindicatos, 3 federações nacionais, 6 interestaduais e 2 estaduais”¹⁷⁸ presentes no 1º Congresso dos Trabalhadores do Norte e Nordeste. Dotado de um amplo programa de luta, o CONSINTRA atuou até o desfecho do golpe de 1964.

Esse breve registro das intersindicais pernambucanas cumpre uma dupla função quando confrontado com nossas hipóteses iniciais. Primeiro, torna frágil a defesa de uma perspectiva que explique a construção do PUA da orla recifense como mera extensão do movimento operário do eixo Rio-São Paulo. Como esperamos ter comprovado, a experiência de luta dos trabalhadores pernambucanos é antiga e as iniciativas de organização horizontal da classe são constantes e significativas.

Ao descartarmos a perspectiva “sudeste-centrista”, envergar o bastão no sentido inverso também não parece ser a melhor opção. Por isso, a segunda função de nossa breve retrospectiva foi demonstrar o engano daqueles que possam vir a

¹⁷⁶ Insiste-se no fechamento do Conselho Consultivo. *Folha do Povo*, 03 mai. 1957.

¹⁷⁷ Wilson Leal: o Conselho Consultivo recebeu dinheiro do situacionismo. *Diário de Pernambuco*, p. 03, 15 out. 1958. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/51682. Acesso em: 26 set. 2020.

¹⁷⁸ Iniciado Congresso Sindical: 400 delegados nordestinos. *Diário de Pernambuco*, p. 03, 29 abr. 1960. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/2455. Acesso em: 26 set. 2020.

advogar pelo desenvolvimento autônomo e isolado do operariado pernambucano. A defesa de um caminho “autônomo” passaria, por exemplo, por ignorar o peso e a participação das Federações na luta de seus afiliados locais. Como pudemos ver, para além de articular pautas mais gerais de suas respectivas categorias, as federações participaram ativamente das experiências organizativas locais.

Fugindo de uma visão dualista representada nas duas hipóteses iniciais, nossa proposta é abordar o surgimento do PUA e as outras questões suscitadas pela pesquisa, mobilizando o conceito de “Repertório de Conflito”. Desenvolvido pelo sociólogo americano Charles Tilly para analisar “contenciosos políticos” (*Contentious politics*), este conceito e os demais associados a ele, possuem maior poder explicativo sobre o processo de constituição do pacto na orla marítima de Recife.

Começamos pela tipologia que ele estabelece entre as diferentes “estruturas de conflito”. Até o início do século XIX, as formas de conflito observariam uma estrutura “paroquial”. Suas principais características seriam a ação direta de alcance comunitário, local e particular, variando conforme o lugar e os agentes envolvidos. As questões nacionais, por sua vez, seriam mediadas por autoridades ou potentados locais, revelando um caráter “bifurcado”.

Com o início do século XIX e as mudanças sociais, econômicas e políticas, esse macro repertório “paroquial” daria lugar a um de caráter “cosmopolita”. A consolidação do Estado Nacional centralizado, junto a sociedade urbano-industrial, ensejaria mudanças também na política e, conseqüentemente, no repertório. Aqui teríamos a prevalência de assuntos transversais com reverberação em parlamentos. Motivado por seu caráter nacional, o repertório também passaria a ser “modular” e adaptável ao uso por diferentes agentes em variados lugares.

A concordância com a existência desse macro repertório “cosmopolita” e “modular” supera, a nosso ver, a dualidade entre local e nacional presente nas hipóteses inicialmente especuladas. O “paroquial” tornara-se inviável dentro da estrutura de conflito que emergiu com a sociedade capitalista. O Estado Nacional consolidou uma totalidade na qual se inserem e com a qual dialogam as diferentes experiências de conflito, incluindo a dos trabalhadores da orla marítima de Recife. É a partir desse pressuposto, portanto, que introduziremos o conceito de Repertório de conflito.

Retomemos sua definição:

A palavra repertório identifica um conjunto limitado de rotinas que são aprendidas, compartilhadas e postas em ação por meio de um processo relativamente deliberado de escolha. Repertórios são criações culturais aprendidas, mas eles não descendem de filosofia abstrata ou tomam forma como resultado da propaganda política; eles emergem da luta. [...] Em qualquer ponto particular da história, contudo, elas [as pessoas] aprendem apenas um pequeno número de maneiras alternativas de agir coletivamente¹⁷⁹

Enquanto os macro repertórios elaborados por Tilly operam na longa duração, o repertório de conflito ao qual nos referimos, e do qual o PUA faz parte, pertencia a uma determinada estrutura de conflito situada temporal e geograficamente¹⁸⁰. Essa estrutura envolvia, em linhas gerais, a interação conflituosa entre pares que, nesse caso, eram a classe operária e o empresariado¹⁸¹. Foi nessa relação que a experiência da classe operária pode ser produzida, elaborada e generalizada, possibilitando sua mobilização em diferentes momentos, por diferentes agentes, de diferentes formas e para diferentes fins. Para nós, o PUA foi uma das performances disponíveis no repertório daquela estrutura de conflito.

Afirmar que o PUA foi uma das performances existentes no repertório de conflito disponível não explica a razão de ele ter sido usado naquele momento. Sendo assim, antes de desenvolvermos porque consideramos o PUA uma performance, precisamos de dois outros elementos para tornar mais clara nossa composição sobre seu surgimento. Um deles diz respeito às mudanças políticas que o Brasil atravessava e que já foram pontuadas anteriormente. Usando os termos de Tilly, essas mudanças significariam uma alteração na “Estrutura de Oportunidade Política”, originalmente, *Political Opportunity Structures (POS)*.

Para o americano, qualquer regime cria um ambiente de ameaças e oportunidades políticas às quais, necessariamente, os diferentes agentes reagem. Conforme a capacidade de coerção do regime muda, muda o ambiente e,

¹⁷⁹ TILLY, 1995, p. 26 *apud* ALONSO, *op. cit.*, p. 26

¹⁸⁰ Não é nosso objetivo discutir a universalidade dos marcos estabelecidos por Tilly, a partir da experiência europeia, para diferenciar os macro repertórios paroquial e cosmopolita. Para nosso propósito basta dizer que o uso do tipo cosmopolita se baseia na existência, dentro do período estudado, de suas duas principais características: o Estado Nacional e a sociedade urbano-industrial.

¹⁸¹ Para Tilly todo conflito político envolve o governo. Mesmo nos casos onde o contencioso não o envolva diretamente, cabe ao governo regular as regras e os limites da disputa, bem como, encaminhar seus resultados.

consequentemente, a forma da disputa. Em linhas gerais, o sociólogo apresenta seis características de regimes que afetariam as oportunidades e ameaças presentes no ambiente.

Geralmente podemos incluir no POS (a) a multiplicidade de centros de poder independentes dentro do regime (b) a abertura do regime a novos atores (c) a instabilidade dos atuais alinhamentos políticos, (d) a disponibilidade de aliados ou apoiadores influentes (e) a extensão em que o regime reprime ou facilita a reivindicação coletiva e (f) mudanças decisivas em a até e.¹⁸²

Em nossa opinião, a reação dos diferentes agentes – trabalhadores, empresários e governo – ao ambiente de disputa construído pelo regime brasileiro, fez com que o repertório utilizado por cada um fosse sendo modificado. No caso dos trabalhadores portuários, o uso da greve aberta, da atuação no CDTM, da greve branca ou mesmo da atuação unitária entre algumas categorias, foi demonstrando os avanços e limites dessas performances, à medida que os demais agentes reagiam a elas e o regime ia modificando o ambiente político.

A posse de Jango durante o período parlamentarista, seguida de sua vitória no plebiscito que lhe devolveu plenos poderes presidenciais, em janeiro de 1963, sinalizou a possibilidade de uma importante modificação no uso da repressão para lidar com as reivindicações dos trabalhadores. No plano estadual, a posse de Miguel Arraes como governador de Pernambuco, também em janeiro de 1963, aprofunda essa tendência de não tratar a questão social como caso de polícia. Diante da ascensão de governos comprometidos com liberdades democráticas, numa quadra de crise econômica, ampliaram-se as reivindicações dos trabalhadores e, com isso, a possibilidade de uso de novas formas de luta.

Em seguida, o outro elemento de nossa composição é a agência dos trabalhadores. Mesmo concordando com a permanência, na longa duração, de determinadas características do conflito, agrupadas no conceito de macro repertórios; com o compartilhamento de determinadas formas de luta num determinado local e tempo, expresso pelo conceito de Repertório de conflito; e corroborando que a capacidade de repressão de um determinado regime foi capaz de estruturar um ambiente de disputa e, com isso, condicionar os possíveis usos das diferentes performances, de qualquer forma, a agência permanece como elemento

¹⁸² TILLY, Charles. *Regimes and repertoires*. Chicago: University of Chicago Press, 2006, p. 43

fundamental. Apresentar os constrangimentos e limites postos pelo ambiente não substitui a capacidade de reagir e, principalmente, de agir desses atores, mesmo que não livremente.

Os homens fazem a sua própria história, mas não a fazem como querem; não a fazem sob circunstâncias de sua escolha e sim sob aquelas com que se defrontam diretamente, legadas e transmitidas pelo passado.¹⁸³

Sendo assim, o PUA foi uma performance dos trabalhadores portuários resultante de decisões tomadas ao longo da relação destes com outros agentes – governo e empresariado – que, em disputa por suas reivindicações, atuavam dentro de um ambiente posto pelo regime e modificado constantemente a partir do desenvolvimento da luta de classes. Pensemos, agora, na forma assumida pelo PUA enquanto performance.

3.2 SUA COMPOSIÇÃO

Responder como o PUA se concretizou no Recife é outro objetivo de nossa pesquisa. Para isso, buscaremos analisar sua composição, organização interna, pautas e formas de luta, bem como, as permanências ou mudanças em relação às experiências pregressas já pontuadas por nosso estudo.

A composição do PUA, percebida através das notas oficiais que acompanharam toda a existência da organização, indica unidade e amplitude. O pacto conseguiu congrega os quatro principais sindicatos existentes na orla: Estivadores, Arrumadores, Portuários e Conferentes, e Consertadores de Carga. Também conseguiu manter em sua articulação as delegacias locais dos sindicatos nacionais dos marítimos, foguistas e taifeiros. Completando a lista, temos o Sindicato dos Vigias Portuários que passou a compor a organização assim que foi criado, em meados de 1963.

Ao afirmar a unidade e amplitude como características alcançadas pelo pacto, não ignoramos as dificuldades inerentes a qualquer articulação dessa natureza. Unidade, mesmo que momentânea, nunca foi algo fácil de ser construído em se tratando de movimento sindical no porto do Recife. Exemplo disso é o momento em que o movimento sindical pernambucano se dividiu entre dois congressos e colocou a continuidade do CCTP em xeque. O sindicalismo portuário também se dividiu,

¹⁸³ MARX, Karl. *O 18 Brumário e Cartas a Kugelmann*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978. p. 17.

tendo o sindicato dos arrumadores participado ativamente da construção do Congresso dos Trabalhadores Independentes, enquanto os demais se aglutinavam em volta do outro evento.

Em outra oportunidade, pudemos acompanhar, ao longo de meses, arrumadores e portuários em choque por ocasião da disputa pelo serviço de carga e descarga do açúcar transportado pela RFN. Nessa ocasião, o conjunto dos sindicatos da orla marítima se colocou ao lado dos arrumadores, isolando o sindicato dos portuários.

Por fim, também podemos perceber a quantidade de lutas isoladas das categorias e suas consequências como indícios dessa dificuldade. Lembremos que, em 1955, o sindicato dos estivadores sofrera uma intervenção ministerial sem que as demais categorias tivessem qualquer iniciativa capaz de se contrapor. Em 1957, era a vez do sindicato dos arrumadores que, no final de uma longa greve, teve que assinar um convênio draconiano com a APR.

Em termos de amplitude, a limitação não parecia muito diferente. A Associação dos Trabalhadores Portuários em Pernambuco, talvez a iniciativa mais próxima do escopo assumido pelo pacto, contou com a participação apenas dos sindicatos locais em sua composição¹⁸⁴. Embora sua atuação tenha se limitado a representar os trabalhadores do porto no CDTM, esse não precisaria ser, necessariamente, o limite de sua existência e nem explica a não inclusão das categorias com delegacias locais em sua base de representação.

Além das continuidades ou rupturas com o passado do sindicalismo pernambucano, discutir a amplitude do PUA também pode nos oferecer pistas sobre seus limites em relação ao que lhe foi contemporâneo. Nesse sentido, a pesquisa traz duas diferenciações: uma em relação ao PCB local e outra relativa ao PUA do Rio de Janeiro.

Um dos objetivos dessa pesquisa, quando ela ainda não passava de uma ideia vaga, foi pensar a influência do PCB local no sindicalismo portuário. A vontade se explicava pelo fato, por exemplo, dos presidentes dos Sindicatos dos Portuários e

¹⁸⁴ Associação dos trabalhadores portuários em Pernambuco – Nota Oficial. *Diário de Pernambuco*, p. 05, 14 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44143. Acesso em: 26 set. 2020.

dos Estivadores, Cícero Targino e José Gomes serem, respectivamente, membros do PCB na década de 60. Embora a ideia não tenha se perdido, a empreitada nos arquivos acabou por direcionar essas linhas numa perspectiva de abordagem mais ampla, posto que os trabalhadores sempre foram nosso foco principal de interesse. Apesar disso, o PCB nos oferece uma oportunidade de entender melhor o PUA.

A preocupação com a organização tornou-se uma marca do movimento comunista em geral. Com o Partido Comunista do Brasil, não foi diferente, visto que, desde sua fundação, tinha o tema como pauta em seus congressos e reuniões de direção. Para além do Comitê Central e das células de base, facilmente associadas quando falamos de PCB, existia o uso de um órgão de direção intermediário chamado Distrital. Em Pernambuco, esse recurso foi bastante utilizado pelos dirigentes, inclusive no porto do Recife. Lá, o Distrital do Porto, um dos maiores durante a década de 50, dirigia a atuação dos comunistas nas diferentes categorias de trabalhadores existentes na orla.

A forte presença do PCB na base dos trabalhadores da orla marítima e, depois de certo tempo, a conquista de posições importantes na estrutura sindical oficial, poderia nos induzir a olhar o PUA como mero reflexo da política pecebista. Embora não se tenha como negar a forte influência do PCB sobre o sindicalismo portuário, a diferença entre a composição de seu distrital e o pacto nos indica o limite dessa influência. Enquanto o distrital comunista da faixa portuária englobava os trabalhadores da Fábrica Moinho, localizada dentro da região, eles não pertenciam ao PUA, já que não eram trabalhadores da orla marítima.

Com relação ao PUA criado no Rio de Janeiro, diferenças também existiram. Como já mostramos antes, uma das possibilidades explicativas descartadas pela pesquisa abordava o pacto recifense enquanto orientação ou reflexo da experiência carioca, pois o pacto carioca foi criado meses antes da iniciativa recifense. Descartamos esse espelhamento simplificador, mas não a existência de algum nível de relação entre as experiências. Vejamos a significativa diferença de composição entre os pactos carioca e recifense.

O pacto carioca englobou inicialmente marítimos, portuários e ferroviários, incorporando os estivadores pouco tempo depois. Essa composição colocava o PUA como uma organização de trabalhadores para além do porto do Rio de Janeiro.

Talvez possamos pensá-lo como uma organização dos trabalhadores ligados ao transporte de alguma carga em particular ou ao transporte de cargas em geral. De toda forma, a composição do pacto carioca contou com a presença do sindicato dos ferroviários e a ausência dos arrumadores.

Em Recife, a composição do PUA apresentou diferenças quanto ao seu correlato carioca. Desde sua primeira nota oficial, o sindicato dos arrumadores figurou entre as entidades partícipes da iniciativa. O sindicato dos ferroviários, por sua vez, nunca conseguiu ser realmente atraído para o pacto, embora essa intenção se fizesse presente em algumas manifestações públicas das lideranças da orla marítima¹⁸⁵.

Sobre a participação dos arrumadores, uma das explicações passa pela trajetória política do sindicato e pelo peso que a operação portuária tinha em sua dinâmica. Observando a greve desenvolvida pelo sindicato em 1957, descrita no capítulo anterior, podemos perceber que, embora a categoria dos arrumadores englobasse trabalhadores em carga dentro e fora do porto, o porto do Recife ocupava um lugar central nas preocupações do sindicato. Seu presidente era voz corrente nos jornais da época, tratando das reivindicações relativas aos convênios e serviços executados na faixa portuária. Essa mesma presença não é percebida quando olhamos para outros locais da cidade.

Outra possibilidade de entender a presença dos arrumadores parte de uma premissa “negativa”. Ao invés do desejo de participar, sua adesão seria fruto da fragilidade política do sindicato. Dessa forma, duas informações possibilitam explorar esse caminho. Primeiro, temos a postura de certo distanciamento, estabelecida por Alfredo Francisco, presidente dos arrumadores, com o conjunto dos sindicatos da orla. O sindicato valorizava uma pauta própria e possuía canais e interlocutores próprios para o encaminhamento de suas demandas. No quadro mais geral do sindicalismo pernambucano, permaneceu vinculado à direção do CCTP, mesmo quando os demais começavam a se afastar da entidade. A posição assumida no processo de construção dos dois congressos de trabalhadores em Pernambuco ilustra isso.

¹⁸⁵ Greve na orla marítima parou o porto: solidariedade aos arrumadores. *Última Hora/NE*, p. 10, 14 ago. 1962. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/765147/788>. Acesso em: 26 set. 2020.

Em segundo lugar, a dinâmica da greve de 1957 fez com que esse distanciamento fosse substituído por manifestações públicas de apoio das outras categorias, principalmente quando, no curso do conflito, o sindicato dos portuários se aproximou da APR. A greve se desenrolara e, em seu final, o sindicato foi obrigado a assinar um convênio prejudicial e restritivo à categoria. Derrotados, seu presidente “submergiu” e tornaram-se escassas as notícias sobre reivindicações dos arrumadores nos anos subsequentes. A repressão do regime, portanto, pôs um freio na possibilidade de aproximação ensaiada ao longo da greve.

O retorno aconteceu apenas no início dos anos 60, ganhando impulso com o surgimento do PUA e no bojo da luta nacional da categoria pela regulamentação da profissão. O convênio assinado em 57 já não valia mais e a tática de luta isolada da categoria podia dar lugar à articulação do pacto.

A composição do PUA em Recife, com a participação dos arrumadores e não dos ferroviários, demonstra a capacidade “modular” do PUA somada à agência dos atores que modificam seu uso e interpretação em relação à realidade local. Vejamos, agora, a dinâmica interna e a atuação do PUA.

3.3 SEUS FÓRUNS E A PRESIDÊNCIA DOS ARRUMADORES

A partir desse ponto, dedicaremos nossa atenção à dinâmica interna do PUA. Abordaremos a organização de sua diretoria, seus espaços de debate e decisão. Antes de analisarmos, porém, como o PUA foi, é necessário esclarecer o que esta entidade não foi. Não foi um sindicato de todos os trabalhadores da orla marítima, nem possuiu estatuto registrado em cartório, redigido nos termos da legislação vigente. Dessa maneira, não teve uma base de representação legalmente constituída e delimitada; um estatuto registrado em cartório com a ata de eleição da diretoria e instâncias com composição e função definidas, bem como ritos para sua convocação. Suas ações, por sua vez, também não foram financiadas pela contribuição sindical obrigatória. Dessa forma, o PUA estava à margem da CLT.

Apesar disso, em linhas gerais, o PUA possuiu muita similaridade com a organização sindical. A entidade constituiu uma diretoria e duas instâncias de debate e decisão: a reunião de dirigentes e a assembleia geral, chamada de “assembleia

monstro”¹⁸⁶. Mais do que cumprir o previsto na legislação, o PUA utilizou da experiência operária acumulada para melhor se organizar.

A reunião de dirigentes consistiu num fórum composto pelos presidentes dos sindicatos participantes do pacto. O encontro tinha a função de planejar as ações reivindicatórias, responder mais rapidamente ao posicionamento dos demais agentes – empresariado e governo – e mobilizar as assembleias gerais quando necessário. Era nesse espaço que os sindicatos da orla avaliavam a conjuntura e nivelavam as informações e ações a serem desempenhadas pelo conjunto, incluindo suas manifestações públicas através das notas oficiais.

Junto a esse fórum existiu uma diretoria composta pelos presidentes dos sindicatos participantes. Foi, então, noticiada nos jornais com as seguintes funções: Alfredo Francisco da Silva (Arrumadores), presidente, José Oswaldo Gomes (estivadores), vice-presidente, Moacir Cortês (conferentes), secretário, Cícero Targino Dantas (portuários), orador, e Luís Gregório (marinheiros), propaganda¹⁸⁷. Daí se infere a existência de um núcleo composto pelos quatro grandes sindicatos locais, a partir do qual se hierarquizavam as funções no interior da articulação.

Ter Alfredo Francisco, presidente do sindicato dos arrumadores, como presidente do PUA foi algo significativo e um diferencial entre a articulação local e a experiência carioca. Embora não tenhamos como afirmar os motivos para tal composição, permanece, por exemplo, a partir da análise de atas das reuniões de diretoria, o desafio de apontar alguns enquadramentos possíveis para explicá-lo.

Podemos olhar isoladamente para a categoria, explicando sua posição, por exemplo, pelo tamanho dela ou pelo serviço executado. Os arrumadores foram, de fato, uma das maiores categorias a atuar na orla marítima e esse traço foi constantemente mobilizado pelo sindicato e pelos demais agentes ao longo do período estudado. O serviço de capatazia executado por eles se espraiava pelos diferentes setores portuários, influenciando desde a exportação do açúcar que chegava pelas composições da RFN, passando pela dinâmica de armazenagem de

¹⁸⁶ O termo não foi cunhado pelo pacto sendo largamente utilizado pelo sindicalismo para caracterizar o caráter massivo das assembleias gerais de trabalhadores que englobassem mais de uma categoria.

¹⁸⁷ Coluna Sindical. *Última Hora/NE*, 06 set. 1962, p. 10. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/765147/1122>. Acesso em: 26 set. 2020.

diferentes produtos nos armazéns e chegando ao escoamento pelos caminhões dos produtos importados.

As informações sistematizadas pela pesquisa apontam, no entanto, em outra direção. Embora numerosa, a categoria não desenvolvia suas atividades apenas na região portuária. O sindicato organizava os interesses desses trabalhadores em diferentes pontos da cidade, possuindo convênios firmados com diferentes segmentos representados, por exemplo, pelo Sindicato dos Transportadores de Carga. Outro fato a relativizar o tamanho deste órgão é sua proximidade com o tamanho da base de representação do Sindicato dos Portuários, cujo quantitativo de associados era praticamente o mesmo, mas com o diferencial de atuarem apenas na orla marítima.

Em se tratando do serviço, mais uma vez, os portuários nos auxiliam em nossa relativização. Embora presentes em diferentes pontos da atividade portuária, a operação de capatazia realizada por eles se confundia, em muitas ocasiões, com a desempenhada por outras categorias. A APR possuía trabalhadores diretamente vinculados a ela e responsáveis pelo trabalho nos armazéns. Nos demais setores, o mesmo era feito por portuários avulsos vinculados ao sindicato.

Talvez a longevidade de Alfredo Francisco à frente do sindicato possa auxiliar no nosso entendimento. Olhando para o conjunto do sindicalismo da orla marítima recifense, constatamos que as mudanças de diretoria foram uma constante, seja através de intervenções exteriores, diretas ou indiretas, ou através de processos internos de escolha. A única exceção foi Alfredo Francisco que, mesmo após a assinatura do convênio com a APR – sua derrota mais significativa durante o período estudado – conseguiu resistir às tentativas da oposição interna do sindicato.

A atuação política de Alfredo Francisco complementa esse rol de “qualidades”. Sem cair na armadilha de julgar o mérito de sua atuação, é preciso registrar sua constante presença na imprensa, defendendo o que julgava serem os interesses de seus associados. Sendo assim, a proatividade e a visibilidade foram características da atuação do dirigente arrumador¹⁸⁸.

¹⁸⁸ Em 1963 o dirigente sindical foi eleito vereador da cidade do Recife pelo PSD, sendo cassado após o golpe de 1964.

Ao invés de abordarmos a presidência dos arrumadores no pacto como resultado de suas “qualidades”, podemos também pensá-la a partir dos motivos que impossibilitaram que outros sindicatos ocupassem essa posição. Para isso, o caso do Sindicato dos Estivadores é significativo.

A historiografia brasileira construiu um lugar de destaque para os estivadores na indústria portuária. A antiguidade de seus esforços de organização¹⁸⁹; a natureza coletiva de sua operação de trabalho através de trios de estivadores (os ternos); a posição ocupada no processo de importação e exportação de mercadorias; a luta e o controle do sindicato sobre o mercado de trabalho (*closed-shop*) ou a importância de figuras como o comunista Oswaldo Pacheco, presidente da Federação dos Estivadores, na articulação do sindicalismo nacional, reforçam essa construção. Dessa forma, a proeminência do Sindicato dos Estivadores numa articulação como o PUA seria esperada, além de poder ser considerada algo quase natural.

A trajetória do sindicato local, no entanto, não colaborou para que esse potencial quase inato à categoria se realizasse em terras pernambucanas. A greve de 1955, apresentada no capítulo anterior, teve como principal consequência a intervenção ministerial no sindicato, obrigando a categoria a dar alguns passos atrás e voltar a defender a autonomia de sua entidade de classe. Após o fim da intervenção, que durou um ano, os estivadores permaneceram tendo problemas com intervenções externas no processo de escolha de suas diretorias. Somente na eleição seguinte, em 1961, tínhamos uma aparente mudança na correlação de forças internas do sindicato, sendo o novo presidente, Oswaldo Gomes, eleito e reeleito com ampla margem de votos.

Não parece correto, portanto, concluir que a posição ocupada pelo Sindicato dos Arrumadores decorreu das qualidades da categoria em geral ou de seu presidente em particular. Existiam outros agentes tão qualificados quanto, mas que foram duramente atingidos no curso da luta política na década de 50 e viram a redução de seu peso no interior do sindicalismo portuário local. Os arrumadores ocuparam a posição em questão, também, pela falta de condições momentâneas dos demais. Deslocar nossa argumentação de características estáticas para a

¹⁸⁹ O Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores em Carvão Mineral do Estado de Pernambuco, fundado em 1891, é o mais antigo da América Latina.

dinâmica do sindicalismo local acrescenta camadas em nossa análise e responde melhor nossas questões.

Fóruns como a reunião de diretoria ou assembleia geral tinham na estrutura sindical brasileira, além do necessário debate, uma clara função deliberativa. Respalgadas pela legislação vigente e legitimados por eleições internas, as diretorias existentes encaminhavam o interesse de uma base social delimitada e minimamente homogênea. As assembleias gerais surgiam como espaço de debate interno, legitimação e mobilização coletiva em torno dos encaminhamentos tomados. Enquanto isso, a estrutura verticalizada de organização prevista pela CLT garantia que as diretorias existentes possuíssem poder decisório dentro de um circuito bem delimitado pela legislação.

Para atuar, o PUA precisou construir seu próprio espaço e função em coexistência com essas outras estruturas de poder. Ter em conta que o PUA não procurou substituir as entidades existentes é central para entender a dinâmica possível construída por ele.

As reuniões de diretoria do pacto não possuíam uma periodicidade e pauta estabelecidas antecipadamente. Tendo a função de responder mais rapidamente à dinâmica da luta, sua mobilização estava sujeita ao surgimento da necessidade. Como supracitado, era composta pelos presidentes dos sindicatos participantes, aparentemente, sem diferenciação entre eles quanto à possibilidade de voto ou proposições. Os encaminhamentos pactuados apresentavam caminhos diferentes a depender da pauta. Quando o assunto já estava em curso, como greves em andamento, ou não tinha grande repercussão prática, como declarações de solidariedade formal a outras categorias em greve, a diretoria tinha legitimidade para se manifestar publicamente em nome das diferentes categorias agrupadas como “trabalhadores da orla marítima”.

O mesmo não acontecia quando o assunto ainda estava no início do debate ou teria potencial de grande impacto no cotidiano dos trabalhadores. Nesses casos, o encaminhamento constantemente observava a necessidade de debate no seio das diferentes categorias. Essa necessidade, em nossa opinião, possuía duas dimensões. A primeira dizia respeito ao grau de autonomia que o presidente de cada sindicato, individualmente, possuía para encaminhar os interesses de sua base.

Eleições sindicais não são como partidas de pôquer onde o ganhador leva tudo, pelo contrário, são construções políticas complexas que envolvem a elaboração de pactos entre diferentes correntes de opinião e com diferentes graus de representatividade nas categorias. Essa multiplicidade se expressa na composição da diretoria eleita e na permanência da oposição dos derrotados.

A outra dimensão dessa necessidade tinha um sentido mais “prático”. Qualquer decisão que fosse tomada, precisava ser capaz de expressar os interesses das diversas categorias envolvidas e, com isso, ser capaz de mobilizá-las no sentido de uma determinada estratégia. Logo, reunir os trabalhadores legitimava as decisões, além de potencializar a mobilização destes. A luta do sindicalismo portuário possuía ritos e instrumentos de mobilização desenvolvidos e consolidados ao longo de anos, por cada uma das categorias, e com os quais o PUA foi obrigado a dialogar.

A assembleia geral também respondia a essas duas dimensões. Sua realização legitimava decisões e mobilizava os trabalhadores, nivelando as informações e contribuindo na elaboração e propagação de determinada narrativa. Geralmente, ela coroava um processo de assembleias realizadas de forma isolada por cada sindicato, concluindo, portanto, um processo de estruturação já iniciado. As assembleias, porém, não tinham apenas essa utilidade interna.

Enquanto demonstrações públicas, esses fóruns também possuíam uma função externa. Era a partir deles que o PUA demonstrava a unidade dos trabalhadores e, conseqüentemente, sua força política. A novidade construída pelo PUA foi substituir a justaposição de categorias isoladas por uma perspectiva unitária. Embora o termo não fosse novo, coube ao PUA o papel de ser o principal defensor dos “trabalhadores da orla marítima”. As assembleias eram os espaços onde essa categoria adquiria concretude perante os trabalhadores, empresários e autoridades. Era o encontro, sem intermediários, da entidade com sua base social.

3.4 A PAUTA DA LUTA

Mantendo a dinâmica de ruptura ou continuidade em relação ao sindicalismo local, dividiremos a pauta defendida pelo pacto em dois blocos: econômico e político. No bloco econômico, percebemos a permanência de bandeiras há muito defendidas

pelos sindicatos. Aumento salarial, melhores condições de trabalho e a implementação de direitos já conquistados preenchiam as reivindicações mais ligadas à dimensão econômica da luta, fato que nos indica a continuidade de alguns aspectos percebidos pela pesquisa.

Inicialmente, temos o peso da crise econômica na vida e organização dos trabalhadores. O manifesto do Sindicato dos Gráficos, de fevereiro de 1962, preparando uma greve que duraria 20 dias e resultaria na conquista de 75% do aumento salarial, nos dá uma mostra das dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores. Sob a presidência de Edvaldo Ratis, gráfico do jornal Última Hora, o sindicato mobilizava a categoria e denunciava à opinião pública

A situação que ora atravessamos já não nos permite posições acomodaticias. Sofremos em nossa própria carne o problema da fome pela desvalorização dos nossos salários. O novo salário-mínimo não é suficiente para a aquisição sequer (sic) de alimentos para nossas famílias. A ganância cada vez mais desenfreada dos exploradores o povo, dos tubarões, já não tem limites. O govêrno (sic) se mostra impotente para refreá-los. Medidas paliativas têm sido tomadas, porém nada resolvem de positivo. Este é o quadro real que sabemos pintar dentro da matemática doméstica. Enquanto isso nossos filhos passam fome, não podem comprar livros para estudar, andam mal vestidos e descalços essa (sic) adoecem são capazes de morrer a míngua à falta de remédios.¹⁹⁰

A chamada carestia foi uma constante ameaça de corrosão dos níveis de vida também dos trabalhadores da faixa portuária. Esse fato colocava uma grande pressão sobre os sindicatos que, como no caso dos gráficos, eram constantemente obrigados a buscar formas para recompor a renda de seus associados. Para isso, os sindicatos da orla discutiam desde a revisão de taxas até a própria distribuição do serviço.

Em seguida, a disputa sobre o processo de trabalho. O embate entre capital e trabalho, base da estruturação do sistema capitalista, parece ter se acentuado no período de atuação do PUA. As ocasiões em que o pacto atuou mais diretamente, por envolver interesses dos próprios trabalhadores da orla, diziam respeito a tentativas de reorganização do serviço executado por arrumadores e estivadores. O controle sobre o processo de trabalho (closed-shop) nunca foi algo pacificado.

A luta contra a “estiva livre”, por exemplo, consistiu na aprovação do projeto de lei nº 850/55 em tramitação no Congresso Nacional. Embora a CLT previsse que

¹⁹⁰ ABREU E LIMA, *op. cit.*, p. 25.

apenas os trabalhadores sindicalizados pudessem executar o serviço de estivagem, a intermediação entre os contratantes e o sindicato era realizada por diferentes agentes. A aprovação do projeto, portanto, acabaria com essa figura. Sobre suas consequências o Última Hora/NE nos apresenta uma síntese interessante:

A eliminação da “estiva livre” suprimirá os intermediários entre os armadores (donos dos navios) e os estivadores, havendo desta maneira uma redução de lucros, pois não haverá mais despesas com os agentes. Os estivadores estão lutando, não somente pelas reivindicações da classe, mas também por uma redução nos preços dos gêneros de primeira necessidade, que terão seus fretes rebaixados de preço.¹⁹¹

Por conseguinte, havia a não implementação de conquistas. Ao longo das manifestações do PUA, percebemos, não apenas entre os trabalhadores da orla, a cobrança pela implantação de reivindicações conquistadas em greves e paralizações anteriores. Até o previsto em lei precisava ser reivindicado. Bancários, petroleiros e portuários são exemplos da distância que existia entre o negociado e o praticado. No caso dos portuários, reivindicações conquistadas na greve de dois anos antes ainda constavam na pauta dos trabalhadores.

O exemplo mais vivo e pertinente à época, porém, diz respeito ao 13º salário. Criado por João Goulart através da lei 4.090, de 13 de julho de 1962¹⁹², no bojo da greve geral contra a posse do deputado conservador Auro Moura de Andrade como Primeiro Ministro, previa o pagamento de uma gratificação no mês de dezembro de cada ano. Mesmo depois de aprovada, essa antiga reivindicação do movimento sindical brasileiro não saiu de suas pautas.

Junto com o econômico, ganhou destaque uma agenda de reivindicações com caráter claramente político. O PUA não passou ileso diante do acirramento da luta política nacional. Palavras como democracia, nacionalismo e liberdade sindical se fizeram presentes em várias das manifestações públicas desses trabalhadores. Exemplo disso era a nota de apoio ao governador Miguel Arraes no caso do IBAD¹⁹³. Nela, percebemos a articulação entre nacionalismo e as Reformas de Base

¹⁹¹ Coluna Sindical. *Última Hora/NE*, p. 10, 09 jul. 1962. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/765147/269>. Acesso em: 26 set. 2020.

¹⁹² BRASIL. **Lei nº 4.090**, de 13 de julho de 1962. Institui a gratificação de Natal para os Trabalhadores. Diário Oficial da União, Rio de Janeiro, 26 jul. 1962. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4090.htm. Acesso em: 20 jul. 2020.

¹⁹³ Pacto de unidade e ação da orla marítima – Nota Oficial. *Diário de Pernambuco*, p. 07, 31 ago. 1963. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/24601. Acesso em: 26 set. 2020.

defendidas por João Goulart. O objetivo do IBAD¹⁹⁴, ao financiar a eleição de parlamentares ligados aos seus interesses, seria o de barrar a implementação das reformas que garantiriam a emancipação do país.

3.5 AS PERFORMANCES

As performances mobilizadas pelo PUA aparentemente não diferiram das já existentes no porto. Talvez pela posição ocupada pelo pacto no interior do sindicalismo portuário; pela avaliação positiva do retorno alcançado pelas performances já testadas; pelos limites impostos pelos outros agentes quanto às performances aceitas como “legítimas”, existiu um forte traço de permanência entre as formas de reivindicar empregadas pelos sindicatos e as utilizadas pelo PUA. Dentre as performances reivindicativas disponíveis, vamos focar em duas: as greves de solidariedade e as notas oficiais.

No movimento sindical a greve ocupava, sempre que possível, o lugar de destaque. Segundo Bourdieu,

No caso dos trabalhadores, a greve é o instrumento principal de luta porque uma das únicas armas de que dispõem é justamente a paralisação do trabalho, paralisação total (secessão ou greve) ou paralisação parcial (operação tartaruga, etc.)¹⁹⁵

Durante sua existência, o PUA participou diretamente de três greves na orla marítima: duas envolvendo os arrumadores e uma geral. No primeiro caso, convocado a reforçar os movimentos desencadeados pelo sindicato dos arrumadores; no segundo, assumindo a construção efetiva do movimento através da articulação das categorias da faixa portuária. As reivindicações mesclavam ganhos econômicos com questões mais políticas, enquanto sua organização e mobilização usavam os fóruns sindicais já existentes junto a novos espaços construídos pelo pacto, sendo eles a reunião de diretoria e a assembleia geral da orla marítima.

Diferente do capítulo anterior, onde pudemos notar os sucessos e fracassos no uso dessas performances pelos sindicatos da orla, nosso foco não está na dinâmica grevista do PUA. Pelo menos não nas greves restritas à faixa portuária. O

¹⁹⁴ O Instituto Brasileiro de Ação Democrática – IBAD – foi uma instituição criada em 1959 por Ivan Hasslocher com o objetivo de combater a influência do comunismo no Brasil. Financiada por empresários nacionais e estrangeiros enfrentou uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) por sua atuação nas eleições de 1962 e foi extinta por decisão judicial no final de 1963.

¹⁹⁵ BOURDIEU, Pierre. *Questões de Sociologia*. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1983.

advento do PUA possibilitou, assim, que a articulação entre greve e solidariedade operária adquirisse novos sentidos. Eis, portanto, o nosso foco.

A prática da solidariedade não era algo novo ao movimento operário brasileiro¹⁹⁶. Ao longo do tempo, ela foi exercida de acordo com os constrangimentos colocados pela correlação de forças, existente em cada conjuntura. Nesse sentido, em linhas gerais, seu exercício se realizava majoritariamente em termos morais ou econômicos. Declarações públicas de apoio dividiam espaço com a realização de arrecadações para ajudar no custeio da greve ou para apoiar grevistas e suas famílias. Embora a ameaça estivesse presente, não identificamos nenhum gesto mais assertivo de apoio – declaração de greve – por parte dos sindicatos da faixa portuária ao longo da década de 1950.

A transição para uma solidariedade mais ostensiva e material aconteceu a partir da articulação do PUA. A greve dos trabalhadores em empresas de petróleo e minérios em julho de 62 e a dos bancários em dezembro de 63 são exemplos desse novo uso de uma performance antiga do movimento operário. Em ambas as ocasiões, os trabalhadores reivindicavam melhorias salariais e o cumprimento de acordos firmados em disputas anteriores. As greves se desenrolavam sem nenhum indício de acordo à vista, até que, justificados pela legitimidade das reivindicações e pela intransigência patronal, os trabalhadores da orla também resolveram cruzar os braços. O primeiro caso contou com uma greve de advertência de 24 horas e o segundo, com uma paralisação geral da orla por dois dias.

Seria, então, essa solidariedade puro oportunismo para que os trabalhadores da orla colocassem suas próprias reivindicações? Não de acordo com uma declaração do dirigente portuário Cícero Targino, publicada em reportagem do Diário de Pernambuco acerca da greve dos trabalhadores em petróleo. Apesar da importância da questão da “Estiva Livre”, que desencadearia uma greve nacional, o dirigente frisa a solidariedade como motor da greve. Diz ele:

A greve de amanhã é de apoio ao sindicato de Minérios e nada tem com o movimento de protesto contra a estiva livre. Essa outra greve será

¹⁹⁶ Cf. MOREIRA, A.F. A Greve de 1917 em Recife. *Clio*: revista de pesquisa histórica, Recife, n.23, p. 45-70, 2005.

decretada oportunamente, dependendo de autorização da Federação Nacional dos Estivadores.¹⁹⁷

A importância e repercussão desses gestos ficam flagrantes quando, numa longa nota tratando da greve, o Sindicato dos Bancários agradecia a solidariedade recebida, especialmente, dos trabalhadores da orla.

Nesta oportunidade, agradecemos de público a solidariedade dos trabalhadores que nos tem chegado a todo momento, e particularmente dirigimos esse nosso agradecimento aos bravos companheiros da Orla Marítima, que também se dispõem a uma GREVE GERAL, no dia 17.12.1963, se até segunda-feira, amanhã, não for encontrada uma solução satisfatória para a questão dos bancários¹⁹⁸.

O agradecimento se justificava pelo forte gesto praticado pelo PUA que, em nota oficial, publicada na imprensa no dia 13 de dezembro, dava um prazo “até a zero hora do dia 17 do corrente, no sentido de o restante dos banqueiros cumprirem integralmente a decisão da Justiça”. Para os trabalhadores da orla marítima, a greve, decretada no dia 05, mostrava-se justa, já que “uma dezena de banqueiros já vêm cumprindo a decisão”; que “uma simples maioria se mantém intransigente” e que estes “pretendem desmoralizar a Justiça, criando artificialmente um clima de perturbação no Estado visando favorecer a atividade das forças reacionárias”¹⁹⁹.

A “intransigência dos banqueiros” levou os trabalhadores da orla a cumprir a ameaça e decretar greve de solidariedade no dia 17²⁰⁰. Com dois dias de paralização, o TRT da 6ª região julgou o dissídio coletivo dando ganho de causa aos banqueiros de Pernambuco contra o Sindicato dos Bancários. A derrota judicial, portanto, fez suspender temporariamente a greve e abriu caminho para a construção de um acordo entre as partes²⁰¹.

¹⁹⁷ Greve de solidariedade de toda a orla marítima: 24 hs. *Diário de Pernambuco*, p. 05, 19 jul. 1962. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/17513. Acesso em: 26 set. 2020.

¹⁹⁸ Bancários esclarecem o povo. *Última Hora/NE*, p. 03, 15 dez. 1963. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/765147/5732>. Acesso em: 26 set. 2020.

¹⁹⁹ Pacto de unidade e ação da orla marítima: Greve dos Bancários. *Última Hora/NE*, p. 03, 13 dez. 1963. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/765147/5712>. Acesso em: 26 set. 2020.

²⁰⁰ Todo o porto também parado. *Diário de Pernambuco*, p. 03, 17 dez. 1963. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/26691. Acesso em: 26 set. 2020.

²⁰¹ “Voto de Minerva” fez cessar greve bancária: houve agitação no TRT. *Diário de Pernambuco*, p. 03, 19 dez. 1963. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/26725. Acesso em: 26 set. 2020.

O uso de notas oficiais completa esse quadro nomeado por nós de formas de luta. Ao invés de um simples gesto burocrático de prestação de contas ou esclarecimento, percebemos sua produção generalizada como impregnada de sentido e uso políticos. Embora também não fosse uma novidade, coube ao pacto ressignificá-la enquanto performance.

Em dois anos de existência, o PUA emitiu quatorze notas oficiais: duas em 1962 e doze em 1963. Dessas, oito manifestavam solidariedade à luta de outras categorias profissionais: bancários, trabalhadores em petróleo, aeroviários, construção civil e vigias portuários. Duas delas, no entanto, posicionavam o pacto em assuntos para além do mundo do trabalho: o caso do Instituto Brasileiro de Ação Democrática (IBAD) e da Comissão de Abastecimento e Preços (COAP)²⁰². Outras seis notas se inseriram no processo de três greves: arrumadores (duas em dois anos) e uma greve geral da orla marítima.

Como dito anteriormente, o conteúdo em comum expresso nessas diferentes notas, dialogava com a defesa de democracia e do nacionalismo; a união dos trabalhadores; o apoio ao Governo Federal e Estadual; e a denúncia de complôs golpistas, da carestia, da intransigência intencional do patronato nas negociações com os trabalhadores, entre outras.

3.6 UM LUGAR PARA O PUA

Diante disso, pensar as formas de luta empreendidas pelo PUA, em nossa opinião, passa fundamentalmente por entender a função das greves de solidariedade e das notas oficiais em conjunto. Embora seja possível analisá-las separadamente, pensá-las de forma articulada descortinou o que nos parece ter sido o principal desafio posto à atuação do PUA: seu posicionamento no interior das relações de poder já estabelecidas. Sem negar um sentido imediato e utilitário a essas performances, aqui nos importa observar como elas foram usadas para

²⁰² A Companhia de Abastecimento e Preço – COAP – foi um órgão auxiliar da Comissão Federal de Abastecimento e Preço – COFAP – sediado nas capitais dos estados e territórios. Criadas pelo governo Vargas através da lei 1.522 de 26 de dezembro de 1951, eram vinculadas ao Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio – MTIC – e responsáveis por intervir no domínio econômico com a finalidade de assegurar a livre distribuição de produtos necessários ao povo. BRASIL. **Lei nº 1.522**, de 26 de dezembro de 1951. Autoriza o Governo Federal a intervir no domínio econômico para assegurar a livre distribuição de produtos necessários ao consumo do povo. Diário Oficial da União, Rio de Janeiro, 28 dez. 1951. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1950-1969/L1522.htm. Acesso em: 13 jul. 2020.

resolver essa questão. Legitimar a existência do pacto foi uma necessidade, ao mesmo tempo em que era preciso negociar sua própria base política e social com os sindicatos. Esse se mostrou ser um problema muito mais significativo sobre a curta existência do Pacto de Unidade e Ação dos Trabalhadores da Orla Marítima do Recife. Pensemo-lo, portanto, em duas dimensões.

Enquanto uma articulação intersindical, o PUA estava à margem da legislação vigente e da estrutura vertical preconizada pela CLT para organizar o sindicalismo brasileiro. O PUA não tinha uma base de representação própria e exclusiva, conseqüentemente, não possuía legitimidade para vocalizar e negociar os interesses dos trabalhadores da orla. Diferente de outras experiências de articulação intersindical, como por exemplo, o CONSINTRA, o PUA não tinha sua legitimidade constituída a partir de um congresso de trabalhadores. Isso colocou o desafio de buscar estratégias alternativas de legitimação e fortalecimento dessa performance.

Para pensar essas novas estratégias, retomemos o debate acerca do conceito de classe social elaborado por E. P. Thompson e que guiou a estruturação de nosso estudo. Para o historiador britânico,

As classes não existem como entidades separadas que olham ao redor, acham um inimigo de classe e partem para a batalha. Ao contrário, para mim, as pessoas se veem numa sociedade estruturada de certo modo (por meio de relações de produção fundamentalmente), suportam a exploração (ou buscam manter poder sobre os explorados), identificam os nós dos interesses antagônicos, debatem-se em torno desses mesmos nós e, no curso de tal processo de luta, descobrem a si mesmas como uma classe, vindo, pois, a fazer a descoberta da sua consciência de classe. Classe e consciência de classe são sempre o último e não o primeiro degrau de um processo histórico real.²⁰³

O mesmo raciocínio utilizado para pensar a classe pode ser usado para pensar uma fração dela. Não sendo os “trabalhadores da orla marítima recifense” uma unidade autoevidente, constituída a partir da junção das diferentes categorias profissionais atuantes na faixa portuária ou prevista pela CLT, cabia ao PUA – anterior à própria base de representação – construí-la.

As notícias e declarações públicas dos dirigentes sindicais expressam esse sentido. Sobre a greve de apoio aos arrumadores, em junho de 1962, disse a imprensa que “debaixo de ininterruptas vivas e aplausos, diversos líderes sindicais

²⁰³ THOMPSON, E.P. Algumas observações sobre classe e “falsa consciência”. In.: NEGRO, Antônio Luigi; SILVA, Sergio (orgs.). *op. cit.*, p. 274.

exaltaram a unidade das categorias componentes do ‘Pacto de Unidade e Ação’ e frisaram que se continuarem unidos ‘nunca serão derrotados’²⁰⁴.

Sobre o debate da “Estiva Livre” realizado pelos sindicatos da orla, diz o jornal Última Hora/NE: “Afirmam aqueles líderes sindicais que o problema não prejudica apenas a classe dos estivadores, mas todos os trabalhadores que atuam na faixa do cais do porto”²⁰⁵.

Nas notas oficiais, os indícios residem na opção por “trabalhadores da orla marítima” para retratar as diferentes categorias atuantes na faixa portuária. Numa nota sobre a greve dos arrumadores, diz o PUA:

(...) ao povo e às autoridades constituídas, para exporem as razões da greve decretada por 24 horas pelos arrumadores, greve que conta com o apoio efetivo e entusiasta dos trabalhadores da Orla Marítima cuja solidariedade se impõe devido a dependência entre os serviços executados na faixa do cais e pelas diferentes classes.²⁰⁶

Em outra ocasião, a questão é posta de outra forma:

Os dirigentes das diversas categorias profissionais que integram o grupo compacto do Trabalhadores da Orla Marítima, vêm fazer sentir às autoridades a ao público em geral que, até agora, de nada valeram os esforços envidados para solução amigável do pleito dos Arrumadores de Pernambuco.²⁰⁷

As notas oficiais, enquanto declarações públicas, articulam a questão “interna”, da negociação de uma base política própria, com a questão “externa”, da necessidade de reconhecimento. Ao PUA, não bastava ser reconhecido pelos seus, era necessário que os outros também o reconhecessem como um agente legítimo.

Sobre isso, as observações feitas por Tilly são fundamentais. Segundo o sociólogo,

Participantes em protestos não tornam apenas sua causa visível, eles buscam conseguir outros simpatizantes para ela, planejam estratégias particulares. Em muitos casos eles participam de outras causas: contribuem

²⁰⁴ APR perdeu seis milhões com a greve na orla marítima. *Diário de Pernambuco*, p. 05, 06 jun. 1962. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/16815. Acesso em: 26 set. 2020.

²⁰⁵ Coluna Sindical. *Última Hora/NE*, p. 02, 10 jul. 1962. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/765147/277>. Acesso em: 26 set. 2020.

²⁰⁶ Às autoridades, aos trabalhadores e ao povo em geral. *Diário de Pernambuco*, p. 02, 06 jun. 1962. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/16812. Acesso em: 26 set. 2020.

²⁰⁷ Pacto de unidade e ação da orla marítima – Nota Oficial. *Diário de Pernambuco*, p. 03, 01 mar. 1963. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/21453. Acesso em: 26 set. 2020.

com dinheiro e tempo para ajudar companheiros, vestem cores e roupas, vendem livros polêmicos ou panfletos, discutem com oponentes no trabalho e mais.(tradução nossa)²⁰⁸

As notas rompiam os limites da faixa portuária e inseriam o pacto num circuito mais amplo de reconhecimento. Ademais, faziam isso vocalizando o posicionamento daqueles trabalhadores sobre questões como democracia e autonomia sindical. No mesmo movimento em que o pacto se solidarizava com outros trabalhadores, contribuindo para a construção de uma imagem unitária da classe operária, ele atraía a simpatia das categorias em luta e, por que não dizer, dos próprios leitores do jornal.

As greves de solidariedade reforçavam essa dinâmica. O gesto aparentemente sem retorno direto e imediato, repercutia positivamente e atraía a simpatia das outras categorias, como por exemplo, os bancários. Com isso, o pacto ia negociando seu espaço na cena e sua legitimidade enquanto performance válida. O apoio do PUA passava a ser algo importante de se ter nos conflitos, especialmente nos mais demorados e que enfrentavam maior resistência por parte do patronato.

²⁰⁸ TILLY, Charles. *Contentious performances*. Cambridge: Cambridge University Press, 2008. p. 8.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Se a história da cidade do Recife se confunde com a história de seu porto, essa é a história dos homens que cotidianamente dão vida à sua orla marítima e que, apesar disso, permanecem desconhecidos da historiografia local. Rica e diversa, a experiência desses trabalhadores se insere ativamente na história da classe operária pernambucana e brasileira.

Conforme vimos anteriormente, a segunda metade da década de 1950 apresenta nossos agentes envolvidos com as lutas de suas respectivas categorias por aumentos salariais e melhores condições de trabalho. A carestia, fruto do aumento inflacionário, pressionava os sindicatos a reivindicarem constantemente novas pactuações na divisão da riqueza que, diariamente, circulava na faixa portuária na forma de mercadorias. A busca por essas reivindicações colocou em conflito direto os interesses dos trabalhadores, dos empresários e dos governos, forçando-os a se utilizarem de diferentes performances ao longo do período estudado.

Diante da multiplicidade de conflitos, optamos por deter nossa atenção sobre os quatro que consideramos os mais significativos. Através deles, pudemos ver as performances reivindicatórias utilizadas por cada um dos quatro maiores sindicatos existentes na faixa portuária – Estivadores, Arrumadores, Portuários e Conferentes – e a reação dos alvos de suas reivindicações. Essa resposta mudou ao longo do período, começando com uma intervenção ministerial direta que destituiu a direção do Sindicato dos Estivadores e colocou um interventor em seu lugar, chegando também a formas mais elaboradas, como uma decisão judicial de afastamento da diretoria, seguida da nomeação de uma junta governativa formada por trabalhadores. Ademais, a assinatura de convênios foi outra performance utilizada por empresários e governo.

A capacidade e a força da repressão do regime condicionaram esses homens a fazerem uso de diferentes performances disponíveis no repertório de conflito existente na época. Nesse sentido, as greves das categorias conviviam com negociações contratuais, recursos à justiça, julgamentos no CDTM e greves brancas ou “operações tartaruga”. O próprio cumprimento literal da CLT também se tornou instrumento de luta por melhores salários e condições de trabalho.

Fruto disso, pudemos observar o quanto a definição dos “lados” em disputa também se mostrou bem mais complexa e volátil do que as estruturas sociológicas são capazes de prever. A pesquisa demonstrou que o “nós” e o “eles” dialogava, mesmo que em momentos específicos, com mais variáveis do que a mera posição ocupada na produção e apropriação da riqueza. Os trabalhadores souberam borrar essa fronteira em determinados momentos, como por exemplo, ao se apoiarem na DTM durante a gestão de Silvio Heck, para disputar o serviço de capatazia do açúcar com a APR. Ou até mesmo quando seus interesses convergiram com a própria APR e o Governo Estadual, ao solicitarem o aumento das tarifas portuárias para conseguir um aumento salarial.

Da mesma forma, os outros agentes da disputa – empresários e governo – também souberam explorar essa volatilidade. No conflito com o Sindicato dos Conferentes, por exemplo, a DTM encontrou aliados internos na categoria e pode, com base em uma decisão judicial, afastar a diretoria existente e empossar uma junta governativa composta por esses trabalhadores.

Com o início dos anos 60 e a ascensão da luta de classe no Brasil, os trabalhadores portuários optaram por uma nova performance: o PUA. Sua constituição não foi o desdobramento local de uma tendência nacional ou a resultante lógica da “evolução” da experiência dos trabalhadores locais. Para nós, o PUA era uma possibilidade. O pacto fazia parte do repertório da época, sendo assim, passível de uso por diferentes agentes. Os trabalhadores da faixa portuária, então, optaram por usá-lo.

Seu uso possibilitou jogar luz sobre algumas especificidades da experiência daqueles trabalhadores. Em Recife, o PUA não teve a participação do Sindicato dos Ferroviários, afastando a experiência local de sua contemporânea carioca. Da mesma forma, não tivemos a inclusão dos trabalhadores da Fábrica Moinho, dificultando interpretações que enxerguem o PUA como uma construção do PCB. Por outro lado, tivemos uma ativa participação do Sindicato dos Arrumadores, com seu presidente, Alfredo Francisco, chegando a ocupar a presidência do pacto.

A presidência de Alfredo Francisco destacou outra especificidade do sindicalismo portuário recifense: a dinâmica entre os diferentes sindicatos. A trajetória do Sindicato dos Estivadores ilustra bem o caso. Contrariando o papel de

destaque comumente atribuído a eles pela historiografia, no porto do Recife eles tiveram um papel discreto até a eclosão da paralisação nacional contra a “Estiva Livre”. Para nós, a intervenção de 1955 e suas repercussões, por anos, contribuíram para a perda relativa de importância da categoria na dinâmica sindical.

Outra conclusão de nossa pesquisa foi que não ocorreu a intenção de substituição da estrutura sindical existente pelo PUA. Não sendo uma entidade prevista pela CLT e, conseqüentemente, não gozando das prerrogativas previstas pela lei, seu papel não foi deletério em relação às demais entidades. Com isso, o PUA acabou buscando ocupar um papel de articulador maior dos interesses de cada um dos sindicatos que o compunham. O desenvolvimento e função de seus fóruns reforçavam essa perspectiva. Durante o tempo da pesquisa, seu papel era complementar ao sindicalismo oficial.

Isso não quer dizer que seu papel estava decidido. Desenvolvendo algumas formas de luta já existentes, notas oficiais e greves de solidariedade, o PUA buscou ampliar seu raio de ação para o conjunto da cidade. Na medida em que paralisava o porto em solidariedade a outras categorias e disputava a opinião pública através das notas oficiais, o pacto buscava construir um lugar e uma base social próprios. Não vemos o uso de “trabalhadores da Orla Marítima” como mero recurso retórico. Intencional ou não, a atuação do PUA ia sedimentando uma imagem coletiva dos trabalhadores da faixa portuária em substituição às categorias isoladas. Dessa forma, essa mensagem era transmitida para dentro e para fora da orla marítima.

Além das conclusões, a pesquisa também gerou perguntas que não puderam ser respondidas e que permanecem para trabalhos futuros. A primeira diz respeito ao papel do porto na cadeia do açúcar, enquanto principal canal de escoamento da produção. A presença de entidades como o IAA e a CUP no cotidiano e nos conflitos portuários pôs em dúvida a distância entre a lavoura e o ancoradouro. Outra questão a ser pensada futuramente é a organização horizontal dos trabalhadores pernambucanos. Problematizar a atuação do CCTP, da INTERSINDICAL ou do CONSINTRA, pode revelar traços importantes da classe operária local. Por fim, a eleição de Alfredo Francisco da Silva como vereador da cidade do Recife, pelo PSD, e de Cícero Targino Dantas, pelo PST, para uma cadeira na ALEPE, ambos em 1963, coloca o desafio de pensar a ligação entre o sindicalismo e eleições.

O Pacto de Unidade e Ação da Orla Marítima do Recife, inserido na ascensão da luta de classe no Brasil, era uma performance em desenvolvimento quando o golpe Empresarial-Militar de 1964 interrompeu sua trajetória.

REFERÊNCIAS

ABREU E LIMA, Maria do Socorro de. Um ano memorável de lutas e conquistas: trabalhadores urbanos de Pernambuco em 1963. *Cadernos de História*, Recife, v. 10, n. 10, p. 16-32, 2014.

ALONSO, Angela. Repertório, segundo Charles Tilly: história de um conceito. *Sociologia & Antropologia*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 21-41, 2012.

AMORIM, Helder Remigio de. “*Um pequeno pedaço do incomensurável*”: a trajetória intelectual e política de Josué de Castro. 2016. 256 f. Tese (Doutorado em História)-Programa de pós-graduação em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

BARROS, Júlio César Pessoa de. *Conflitos e negociações no campo durante o primeiro governo de Miguel Arraes em Pernambuco (1963-1964)*. 2013. 240 f. Dissertação (Mestrado em História)-Programa de pós-graduação em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013.

BARROS, Souza. *Pernambuco na década de 20*. Rio de Janeiro: Paralelo, 1969.

BATALHA, Claudio. Relações sociais de dominação e resistência: “Os desafios atuais da história do trabalho”. *Anos 90*, Rio Grande do Sul, v. 13, n. 23/24, p. 87-104, 2006.

BÉROUD, Sophie. Contribuições e limites do conceito de campo sindical: uma reflexão a partir do caso francês. *Crítica Marxista*, Campinas, n. 38, p. 89-101, 2014.

BOURDIEU, Pierre. *Questões de Sociologia*. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1983.

DA SILVA, Fernando Teixeira. *A Carga e a Culpa: os operários das docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade 1937-1968*. São Paulo: HUCITEC, 1995.

_____. *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Campinas: Editora Unicamp, 2003.

DREIFUSS, René Armand. *1964, a conquista do Estado: ação política, poder e golpe de classe*. Petrópolis: Vozes, 1981.

FERREIRA, Jorge. Crises na República: 1954, 1955 e 1961. In: DELGADO, Lucília de Almeida Ferreira; FERREIRA, Jorge (Orgs.). *O Brasil Republicano: o tempo da experiência democrática*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016, v.3, p. 301-342.

FILHO, João Roberto Martins. Forças Armadas e política, 1945-1964: a ante-sala do golpe. In: DELGADO, Lucília de Almeida Ferreira; FERREIRA, Jorge (Orgs.). *O Brasil Republicano: o tempo da experiência democrática*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016, v.3

FORTES, Alexandre; NEGRO, Antônio Luigi; FONTES, Paulo. Peculiaridades de E. P. Thompson. In.: NEGRO, Antonio Luigi; SILVA, Sergio (orgs.). *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Editora da Unicamp, 2001. p. 21-58.

GINZBURG, Carlo. Sinais: raízes de um paradigma indiciário. In: GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, 143-179.

GITAHY, Maria Lucia Caira. *Ventos do Mar: Trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo: Editora Universidade Estadual Paulista, 1992.

GOMES, Alessandro Filipe Meneses. *Das Docas de Comércio ao Cais Contínuo: as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no Oitocentos*. 2016. 394 f. Tese (Doutorado em História)-Programa de pós-graduação em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

GOULARTI FILHO, Alcides. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 16, n. 3, p. 455-489, 2008.

HOBBSAWM, Eric. Os sindicatos nacionais portuários. In: _____. *Os trabalhadores: estudos sobre a história do operariado*. 2ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000, p. 241-270.

LOUREIRO, Felipe. *Empresários, trabalhadores e grupos de interesse: a política econômica nos governos Jânio Quadros e João Goulart, 1961-1964*. 2012. 644 f. Tese (Doutorado em História)-Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2012.

LUCA, Tania Regina de. Fontes Históricas. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). *Fontes Históricas*. 2ª ed. São Paulo: Contexto, 2010, p. 111-153.

MANZUR, T. M. P. G. A política externa independente (PEI): antecedentes, apogeu e declínio. *Lua Nova*. Revista de Cultura e Política, São Paulo, v. 93, p. 169-199, 2014.

MARX, Karl. *O 18 Brumário e Cartas a Kugelmann*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

MELO, Demian Bezerra de. *O plebiscito de 1963: inflexão de forças na crise orgânica dos anos sessenta*. 2009. 227 f. Dissertação (Mestrado em História)-Departamento de História, Instituto de Ciência Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2009.

_____. Ditadura “civil-militar”? : controvérsias historiográficas sobre o processo político brasileiro no pós-1964 e os desafios do tempo presente. *Espaço plural*, Cascavel, v. 13, n. 27, 2012.

MOREIRA, A.F. A Greve de 1917 em Recife. *Clio: revista de pesquisa histórica*, Recife, n.23, p. 45-70, 2005.

NASCIMENTO, Luiz do. *História da Imprensa de Pernambuco, 1821-1954*: Diários do Recife, 1901. Recife: Imprensa Universitária - UFPE, 1967.

SARTI, Ingrid. *Porto vermelho*: os estivadores santistas no sindicato e na política. São Paulo: Paz e Terra, 1981.

SETTE, Mário. *Porto do Recife*. Recife: Imprensa Oficial, 1945.

SIMÕES, Elvis Silveira. *No centro e à margem*: a trajetória histórica dos trabalhadores arrumadores de Rio Grande-RS entre as décadas de 1950/60. 2017. 160 f. Dissertação (Mestrado em História)-Programa de pós-graduação em História, Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2017.

THOMPSON, E. P.. Algumas observações sobre classe e “falsa consciência”. In.: NEGRO, Antônio Luigi; SILVA, Sergio (orgs.). *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Editora da Unicamp, v. 1, 2001. p. 269-282.

_____. *A Formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

_____. *A miséria da teoria ou um planetário de erros*: uma crítica ao pensamento de Althusser. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.

TILLY, Charles. *Regimes and repertoires*. Chicago: University of Chicago Press, 2006.

_____. *Contentious performances*. Cambridge: Cambridge University Press, 2008.

APÊNDICE – FONTES COMPLEMENTARES DA PESQUISA

Fontes de jornais

Diario de Pernambuco

Plano quadrienal introduzirá melhoramentos de vulto no porto: investimento de CR\$ 1 bilhão. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 03 jul. 1960. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_14/3805. Acesso em: 26 jul. 2020.

Secretário Leal Sampaio esclarece detalhes do empréstimo; eleitoralismo na Fed. da APR. *Diario de Pernambuco*, p. 09, 07 set. 1962. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_14/5187. Acesso em: 26 jul. 2020.

Portos cobram adicional de setenta por cento. *Diario de Pernambuco*, p. 13, 07 nov. 1962. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_14/19508. Acesso em: 26 jul. 2020.

Divergências no Sindicato teriam motivado a agressão ao estivador. *Diário de Pernambuco*, p. 10, 31 de jul. 1955. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/28629. Acesso em 26/07/2020.

A Greve dos Estivadores. *Diario de Pernambuco*, p. 04, 28 set. 1955. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/29579. Acesso em: 26/07/2020

Decorreram normalmente ontem, apesar da greve, os serviços de estiva no porto. *Diario de Pernambuco*, p. 16, 28 set. 1955. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/29587. Acesso em: 26 set. 2020.

Iniciados entendimentos para o término da greve dos estivadores do porto do Recife. *Diario de Pernambuco*, p. 16, 30 set. 1955. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/29623. Acesso em: 26 set. 2020.

Intervenção em sindicato pernambucano. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 04 abr. 1956. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/32912. Acesso em: 26 set. 2020.

Sindicato dos Arrumadores de Pernambuco – Nota Oficial. *Diario de Pernambuco*, p.03, 06 ago. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/41955. Acesso em: 26 set. 2020.

Entendimentos para solução do caso dos armazenadores. *Diario de Pernambuco*, p. 07, 08 ago. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/42002. Acesso em: 26 set. 2020.

Debatido na A.C.P. o caso dos arrumadores. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 23 ago. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/42324. Acesso em: 26 set. 2020.

Ameaça de graves prejuízos do cais do porto. *Diario de Pernambuco*, p. 02, 30 ago. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/42477. Acesso em: 26 set. 2020.

Faltou “quórum” para solução do litígio dos arrumadores. *Diario de Pernambuco*, P. 12, 08 set. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/42659. Acesso em: 26 set. 2020.

Divulgado o texto da Resolução do CDTM que pôs fim ao litígio. *Diario de Pernambuco*, p. 12, 25 set. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/43053. Acesso em: 26 set. 2020.

O caso dos arrumadores X portuários prejudica os serviços das Docas. *Diario de Pernambuco*, p. 07, 06 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/43945. Acesso em: 26 set. 2020.

Consegue o governador um acordo provisório no caso dos arrumadores. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 08 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/43995. Acesso em: 26 set. 2020.

Surgiram novas dificuldades nos embarques de açúcar no porto. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 09 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44021. Acesso em: 26 set. 2020.

Acredita o sr. Ney de Oliveira que o ministro do Trabalho resolverá crise. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 15 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44163. Acesso em: 26 set. 2020.

Sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários do Recife – Nota Oficial. *Diario de Pernambuco*, p. 10, 10 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44048. Acesso em: 26 set. 2020.

Sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários do Recife – Nota Oficial. *Diario de Pernambuco*, p. 09, 13 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44129 . Acesso em: 26 set. 2020.

Administração do Porto do Recife – Nota Oficial. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 15 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44163. Acesso em: 26 set. 2020.

Portaria da DTM proíbe serviço de portuários não credenciados. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 14 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44141 . Acesso em: 26 set. 2020.

Suspensas as démarches da ACP em torno da crise portuária. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 22 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44995 . Acesso em: 26 set. 2020.

Sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários do Recife. *Diario de Pernambuco*, p. 07, 7 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44191 . Acesso em: 26 set. 2020.

Parecer do Dr. Rubens Borges Bezerra, representante do Ministério de Viação e Obras Públicas no Conselho da Delegacia do Trabalho Marítimo, sobre a execução de serviços de arrumação e capatazia. *Diario de Pernambuco*, p. 11, 26 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44419 . Acesso em: 26 set. 2020.

Armazenagem do açúcar destinado à exportação (continuação letra B). *Diario de Pernambuco*, p. 14, 28 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44468 . Acesso em: 26 set. 2020.

Sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários do Recife – Nota Oficial. *Diario de Pernambuco*, 01 dez. 1957, p. 07 p. 7. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44501. Acesso em: 26 set. 2020.

Crise no porto: Jango apoia arrumadores. *Diario de Pernambuco*, p. 10, 03 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44582. Acesso em: 26 set. 2020.

Greve quase geral no Porto, se houver mandado de segurança contra arrumadores. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 04 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44597. Acesso em: 26 set. 2020.

Previsto para sexta-feira o término do litígio entre arrumadores e portuários. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 08 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44675. Acesso em: 26 set. 2020.

Associação dos trabalhadores portuários em Pernambuco – Nota Oficial. *Diario de Pernambuco*, p. 07, 08 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44679. Acesso em: 26 set. 2020.

Administração do porto do Recife – Nota Oficial. *Diario de Pernambuco*, p. 05, 11 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44759. Acesso em: 26 set. 2020.

Fala-se numa greve dos arrumadores. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 12 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44775. Acesso em: 26 set. 2020.

Hoje a mesa-redonda dos líderes sindicais com o diretor do D.N.T.. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 17 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44893. Acesso em: 26 set. 2020.

Vitoriosa a causa da Administração do porto e do sindicato dos estivadores. *Diario de Pernambuco*, p. 07, 19 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44939. Acesso em: 26 set. 2020.

Suspensas as démarches da ACP em torno da crise portuária. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 22 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44995. Acesso em: 26 set. 2020.

Amanhã: solução definitiva da crise surgida no porto. *Diario de Pernambuco*, p. 10, 25 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/45088. Acesso em: 26 set. 2020.

Arrumadores cumprem a decisão da Justiça; normalizados os serviços do porto. *Diario de Pernambuco*, p. 28, 24 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/45078. Acesso em: 26 set. 2020.

Convênio firmado ontem resolve, definitivamente, a crise portuária. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 28 dez. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/45131. Acesso em: 26 set. 2020.

Violento discurso de Silvio Heck ao deixar ontem a Capitania dos Portos. *Diario de Pernambuco*, p. 12, 04 fev. 1958. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/45978. Acesso em: 26 set. 2020.

Intervenção nos sindicatos e garantia militar para o reinício do serviço. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 07 fev. 1958. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/46046. Acesso em: 26 set. 2020.

“Não houve disputa, no porto, entre o sindicato dos concertadores e a DTM”. *Diario de Pernambuco*, p. 20, 22 mar. 1958. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/46965. Acesso em: 26 set. 2020.

Líder dos concertadores do porto contesta alguns pontos da entrevista do Comdte. Roberto Tostes. *Diario de Pernambuco*, p. 12, 25 mar. 1958. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/47033 . Acesso em: 26 set. 2020.

Acirrada incompatibilidade entre DTM e o sindicato dos conferentes. *Diario de Pernambuco*, p. 24, 02 out. 1958. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/51411. Acesso em: 26 set. 2020.

Conferentes telegrafam a Jango sobre desentendimentos com a DTM. *Diario de Pernambuco*, p. 07, 29 out. 1958. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/52030. Acesso em: 26 set. 2020.

Crise no porto: comandante Tostes pede emissário do ministério do Trabalho. *Diario de Pernambuco*, p. 26, 01 nov. 1958. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/029033_13/52117 . Acesso em: 26 set. 2020.

Quase 2 milhões de cruzeiros o desvio no sindicato (consertadores do porto). *Diario de Pernambuco*, p. 12, 25 out. 1959. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/59740. Acesso em: 26 set. 2020.

Quase 2 milhões de cruzeiros o desvio no sindicato (consertadores do porto). *Diario de Pernambuco*, p. 12, 25 out. 1959. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/59740. Acesso em: 26 set. 2020.

Conferentes descontentes com o titular da DTM: rodízio vetado. *Diario de Pernambuco*, p. 31, 15 nov. 1959. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/60205. Acesso em: 26 set. 2020.

Denegada segurança que conferentes requereram. *Diario de Pernambuco*, p. 18, 05 mar. 1960. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/1280. Acesso em: 26 set. 2020.

Resolução nº 40/60. *Diario de Pernambuco*, p. 20, 16 jul. 1961. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/11250. Acesso em: 26 set. 2020.

Conferentes rodizistas, sob ameaça de morte, pedem garantias de vida à polícia. *Diario de Pernambuco*, p. 17, 18 fev. 1961. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/8419. Acesso em: 26 set. 2020.

Portuários: aumento até o dia 25 ou greve nas Docas. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 20 mar. 1959. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/55273. Acesso em: 26 set. 2020.

A greve dos portuários. *Diario de Pernambuco*, p. 04, 27 mar. 1959. 4 Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/55414. Acesso em: 26 set. 2020.

Terminou a greve: Portuários voltam hoje ao trabalho. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 02 abr. 1959. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/55513. Acesso em: 26 set. 2020.

Nota conjunta dos representantes dos trabalhadores da orla marítima do estado de Pernambuco. *Diario de Pernambuco*, p. 14, 05 jun. 1962. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/16806. Acesso em: 26 set. 2020.

APR perdeu seis milhões com a greve na orla marítima. *Diario de Pernambuco*, p. 05, 06 jun. 1962. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/16815. Acesso em: 26 set. 2020.

Em Marcha. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 03 set. 1954. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/23073. Acesso em: 26 set. 2020.

Wilson Leal: o Conselho Consultivo recebeu dinheiro do situacionismo. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 15 out. 1958. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/51682. Acesso em: 26 set. 2020.

Iniciado Congresso Sindical: 400 delegados nordestinos. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 29 abr. 1960. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/2455. Acesso em: 26 set. 2020.

Associação dos trabalhadores portuários em Pernambuco – Nota Oficial. *Diario de Pernambuco*, p. 05, 14 nov. 1957. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_13/44143. Acesso em: 26 set. 2020.

Pacto de unidade e ação da orla marítima – Nota Oficial. *Diario de Pernambuco*, p. 07, 31 ago. 1963. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/24601. Acesso em: 26 set. 2020.

Greve de solidariedade de toda a orla marítima: 24 hs. *Diario de Pernambuco*, p. 05, 19 jul. 1962. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/17513. Acesso em: 26 set. 2020.

Todo o porto também parado. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 17 dez. 1963. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/26691. Acesso em: 26 set. 2020.

“Voto de Minerva” fez cessar greve bancária: houve agitação no TRT. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 19 dez. 1963. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/26725. Acesso em: 26 set. 2020.

APR perdeu seis milhões com a greve na orla marítima. *Diario de Pernambuco*, p. 05, 06 jun. 1962. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/16815. Acesso em: 26 set. 2020.

Às autoridades, aos trabalhadores e ao povo em geral. *Diario de Pernambuco*, p. 02, 06 jun. 1962. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/16812. Acesso em: 26 set. 2020.

Pacto de unidade e ação da orla marítima – Nota Oficial. *Diario de Pernambuco*, p. 03, 01 mar. 1963. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/029033_14/21453. Acesso em: 26 set. 2020.

Folha do Povo

Sistema de Trabalho que Prejudica os Arrumadores. *Folha do Povo*, 19 mar. 1958

Os arrumadores são obrigados a trabalhar mesmo quando estão doentes. *Folha do Povo*, 23 mar. 1958.

Portuário e servidores da A.P.R. uniram-se num pacto comum. *Folha do Povo*, 29 mar. 1959.

Insiste-se no fechamento do Conselho Consultivo. *Folha do Povo*, 03 mai. 1957.

Jornal do Commercio

Novos Armazéns no Porto, para açúcar. *Jornal do Commercio*, 28 nov. 1957.

Luta entre trabalhadores e a administração das Docas. *Jornal do Commercio*, 13 ago. 1957.

Ainda não solucionado o caso dos portuários e arrumadores. *Jornal do Commercio*, 11 set. 1957.

Última Hora/NE

Greve na orla marítima parou o porto: solidariedade aos arrumadores. *Última Hora/NE*, p. 10, 14 ago. 1962. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/765147/788>. Acesso em: 26 set. 2020.

Coluna Sindical. *Última Hora/NE*, 06 set. 1962, p. 10. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/765147/1122>. Acesso em: 26 set. 2020.

Coluna Sindical. *Última Hora/NE*, p. 10, 09 jul. 1962. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/765147/269>. Acesso em: 26 set. 2020.

Bancários esclarecem o povo. *Última Hora/NE*, p. 03, 15 dez. 1963. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/765147/5732>. Acesso em: 26 set. 2020.

Pacto de unidade e ação da orla marítima: Greve dos Bancários. *Última Hora/NE*, p. 03, 13 dez. 1963. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/765147/5712>. Acesso em: 26 set. 2020.

Coluna Sindical. *Última Hora/NE*, p. 02, 10 jul. 1962. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/765147/277>. Acesso em: 26 set. 2020.

Última Hora (RJ)

Ronda Sindical. *Última Hora (RJ)*, p. 22, 24 jun. 1961. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/386030/69723>. Acesso em: 26 set. 2020.

O líder do dia. *Última Hora (RJ)*, p. 12, 18 out. 1961. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/386030/71307>. Acesso em: 26 set. 2020.

Pedro II e Normalistas farão pacto de unidade (hoje) na Praça da República. *Última Hora (RJ)*, p. 7, 12 abr. 1960. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/386030/59994>. Acesso em: 26 set. 2020.

Onda de greve varre o estado: frente-única operária. *Última Hora (RJ)*, p. 19, 13 mai. 1961. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/386030/74120>. Acesso em: 26 set. 2020.

Leis e Decretos

BRASIL. Decreto-Lei nº 14.531, de 10 de dezembro de 1920. Transfere ao Estado de Pernambuco a exploração do porto do Recife. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, 11 jan. 1920. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-14531-10-dezembro-1920-529240-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 13 jan. 2020.

BRASIL. Decreto-Lei nº 15.693, de 22 de setembro de 1922. Aprova o regulamento de Portos Organizados. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, 30 set. 1922. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-15693-22-setembro-1922-529488-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 13 jan. 2020.

BRASIL. Decreto-Lei nº 7.293, de 2 de fevereiro de 1945. Cria a Superintendência da Moeda e do Crédito, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, 3 fev. 1945. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-7293-2-fevereiro-1945-416335-publicacaooriginal-1-pe.html#:~:text=DECRETA%3A,a%20organiza%C3%A7%C3%A3o%20do%20Banco%20Central>. Acesso em: 06 set. 2020.

BRASIL. Lei nº 1.522, de 26 de dezembro de 1951. Autoriza o Governo Federal a intervir no domínio econômico para assegurar a livre distribuição de produtos necessários ao consumo do povo. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, 28 dez. 1951. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1950-1969/L1522.htm. Acesso em: 13 jul. 2020.

BRASIL. Emenda Constitucional nº 4, de 2 de setembro de 1961. Institui o sistema parlamentar de governo. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, 02 set. 1961. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/emecon/1960-1969/emendaconstitucional-4-2-setembro-1961-349692-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acessado em: 16 jul. 2020.

BRASIL. Lei nº 4.090, de 13 de julho de 1962. Institui a gratificação de Natal para os Trabalhadores. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, 26 jul. 1962. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4090.htm. Acesso em: 20 jul. 2020.